



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### **Commissions parlementaires**

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 127 - Code  
de la sécurité routière (6)

Le mercredi 10 décembre 1986 - No 34

**Président : M. Pierre Lorrain**

---

**QUÉBEC**

**Table des matières**

|  |          |
|--|----------|
| Dépôt d'un avis de la Commission d'accès à l'information       | CAE-1923 |
| Autres règles relatives à la circulation des véhicules (suite) | CAE-1923 |
| Dispositions particulières applicables aux piétons             | CAE-1936 |
| Dispositions particulières applicables à certains véhicules    |          |
| Véhicules affectés au transport d'écoliers                     | CAE-1943 |
| Véhicules hors normes et véhicules avec chargement             | CAE-1947 |
| Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes                     | CAE-1962 |
| Dispositions particulières concernant les animaux              | CAE-1969 |
| Dispositions diverses relatives à l'usage des chemins publics  | CAE-1971 |
| Dispositions pénales   | CAE-1975 |
| Vérification mécanique des véhicules                           | CAE-1986 |
| Dispositions pénales (suite)                                   | CAE-1991 |

**Intervenants**

M. Jean-Guy Saint-Roch, président  
M. Marc-Yvan Côté  
M. Francis Dufour  
M. Henri Paradis  
Mme Louise Harel  
M. Michel Bissonnet  
M. Réal Gauvin  
M. Georges Vaillancourt  
M. Jean Garon  
M. Réjean Doyon

- \* M. Georges Lalande, Régie de l'assurance automobile du Québec
- \* Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- \* M. Pierre-Paul Vigneault, idem
- \* M. Jean-P. Vézina, idem
- \* M. Michel Drolet, idem
- \* Mme Rachel Journeault-Turgeon
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 10 décembre 1986

Étude détaillée du projet de loi 127

(Douze heures vingt-deux minutes)

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 127, Code de la sécurité routière.

**Dépôt d'un avis de la Commission d'accès à l'information**

Avant d'appeler l'article en suspens, j'aimerais attirer l'attention des membres de la commission sur le fait que nous avons reçu un avis de la Commission d'accès à l'information adressé aux membres de l'Assemblée nationale concernant le Code de la sécurité routière, projet de loi 127. Je vais effectuer la distribution de l'avis de la Commission d'accès à l'information à tous les membres.

**M. Côté (Charlesbourg):** Merci, M. le Président. À ce moment-ci, je dois vous dire que le ministre des Communications, M. French, a manifesté le désir d'être ici au moment où nous allons aborder les articles 600 et suivants. Ce ne sera pas ce matin, mais en fin d'après-midi ou en début de soirée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** S'il n'y a pas d'autres interventions sur la distribution de ce document, je vais appeler l'article 429.

**Autres règles relatives à la circulation des véhicules (suite)**

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut monter ou descendre d'un véhicule routier en mouvement ou tolérer qu'une telle pratique ait lieu."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 429 est adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 429 est adopté. J'appelle maintenant l'article 430.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette

manoeuvre sans danger."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** C'est probablement une répétition de l'article. Je n'ai pas vérifié, mais cela doit être cela. Il peut arriver, par exemple, qu'une portière soit mal fermée. Comme le véhicule roule, l'air cause un danger que la porte batte au vent ou soit arrachée par le vent. Est-ce que vous iriez jusqu'à dire que quelqu'un ne pourrait pas solidifier sa porte en l'ouvrant un peu?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, il le peut. Éventuellement, une personne, sans le savoir, s'appuie contre la portière et la porte ouvre; il y a donc un danger. Ce qu'il faut faire, c'est l'ouvrir et la refermer sans qu'il y ait de danger pour quelqu'un d'autre; c'est ce que cela veut dire. La personne peut effectivement faire cela. Ce que cela vise, c'est le cas où quelqu'un pourrait ouvrir la portière en mettant en danger quelqu'un d'autre.

**M. Dufour:** Donc, le mot "immobilisé", à ce moment-là, ne dirait rien?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. "Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé..."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Laiande.

**M. Lalande (Georges):** En 1983, il y a eu 47 infractions dans ce cas-là. Au fond, il est bien sûr que c'est une appréciation de l'agent de la paix. Celui qui voudrait consolider sa porte, qui voudrait la refermer parce qu'elle est mal fermée, qu'elle est à la deuxième coche, je ne pense pas qu'il y ait lieu de l'arrêter et de l'accuser de cette infraction. C'est carrément dans le cas où l'on ouvre la porte alors que le véhicule est encore en mouvement, pour les gens qui sont trop pressés, qui descendent trop vite. C'est bien plus cela qui est visé. Par ailleurs, si l'on permettait d'ouvrir la porte pendant qu'un véhicule est en mouvement... On ne peut pas baliser dans un sens ou dans l'autre. On l'interdit pendant que le véhicule est en mouvement. C'est une règle fondamentale de sécurité. D'autant plus que certaines

portières de véhicule s'ouvrent dans le sens contraire. Le fait d'ouvrir un peu la porte, l'air pénètre et elle peut ouvrir complètement. C'est un danger important.

**M. Coté (Charlesbourg):** Question d'appréciation.

**M. Dufour:** Je l'ai mentionné; par exemple, une porte qui ouvre face au vent, je pense que, même pour la solidifier, il n'est pas question de l'ouvrir, dans mon esprit. Actuellement, il faut comprendre qu'il y a des automobiles qui parlent. C'est embarrassant de se faire dire que la porte est mal fermée ou que la lumière est allumée à l'intérieur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Elles parlent aussi avant de rouler. Avec les mécanismes d'aujourd'hui, à partir du moment où vous mettez le contact et avant même de partir, vous avez un signal vous disant qu'une portière est mal fermée.

**M. Dufour:** Par contre, il y en a dont la lumière s'allume sur le tableau de bord.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, un témoin lumineux, c'est cela.

**M. Dufour:** Cela attire l'attention.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pense que c'est une question d'interprétation. Il n'y a pas eu d'abus dans l'application; il y a eu 47 infractions en 1983.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 430 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 431.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut laisser ouverte la portière d'un véhicule routier sauf pour y faire monter ou en faire descendre une personne ou y placer ou en sortir un bien."

**M. Dufour:** C'est élémentaire, c'est vrai. Il arrive parfois que des gens vont arrêter sur le bord de la route et vont ouvrir les portes pour aérer l'automobile. Ce ne sont pas toutes des automobiles à air climatisé. Ils vont ouvrir la porte, mais non pas du côté de la chaussée, sur le côté de l'accotement. Je ne vois pas pourquoi ces gens n'auraient pas le droit d'ouvrir leurs portières.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faudrait leur

conseiller que la meilleure ventilation, c'est de baisser les deux vitres.

**M. Dufour:** Oui, mais il y a des gens qui font cela. À part cela, il y a autre chose que je voulais...

**M. Côté (Charlesbourg):** De toute façon, comme dans l'autre cas, c'est une question d'appréciation. S'il y a des besoins particuliers et très urgents qui peuvent être assimilés au bien de l'individu, je pense qu'il y a...

**M. Dufour:** J'entends souvent M. le ministre et le vice-président de la régie me dire question d'appréciation. Est-ce que l'on va avoir un article quelque part qui va dire qu'il y a beaucoup d'articles qui pourraient être laissés à l'appréciation des gens ou des policiers ou autrement?

**M. Côté (Charlesbourg):** On va apprécier cela d'ici à la fin de nos débats, puis on pourra peut-être l'adopter si le député de Jonquière te souhaite. Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 431 est adopté. J'appelle maintenant l'article 432.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers, immobiliser son véhicule à l'extrême droite de la chaussée ou aux zones prévues à cette fin." Question de sécurité.

**M. Dufour:** Je comprends, à l'exception que, sur un chemin, est-ce que c'est la même chose" Ce n'est pas observé, malheureusement. L'autre fois, j'ai eu connaissance que quelqu'un - je ne savais même pas qu'il n'avait pas le droit d'arrêter - a arrêté sur le bord de la chaussée comme il était indiqué, mais il n'y avait pas d'endroit prévu. Pour l'autobus scolaire, est-ce la même particularité?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est la même chose.

**M. Dufour:** C'est la même"

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Une voix:** Sauf qu'il doit actionner ses phares en plus.

**M. Dufour:** Oui, mais vu qu'il a des phares qui clignotent, et qu'on est obligé d'arrêter, il peut arrêter n'importe où, puis je pense qu'il ne s'en prive pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est la même

principe qui s'applique dans ce cas-là sur les autobus. En plus, il doit signaler de manière particulière avec ses clignotants.

**M. Lalande:** Et utiliser aussi, quand le véhicule en est muni, l'arrêt stop amovible.

**M. Dufour:** Mais on voit régulièrement sur les routes un autobus scolaire qui décide d'arrêter sur la route et, là, tout est arrêté. Mais il n'y a pas nécessairement un refuge et il n'y a pas nécessairement aussi...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Drolet.

**M. Drolet (Michel):** Un autobus d'écoliers, comme tout autre véhicule, n'a pas le droit d'immobiliser son véhicule dans des endroits interdits. On a vu précédemment un article concernant ces endroits interdits, mais, partout ailleurs, un autobus d'écoliers, pour faire monter et descendre des enfants, a le droit d'arrêter son véhicule sur le chemin public, à condition qu'il suive l'article 432 et que ce soit un endroit prévu à cette fin ou, s'il n'y a pas d'endroit, une zone déterminée ou un arrêt pour autobus d'écoliers prévu, à l'extrême droite de la chaussée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Est-ce que l'article 432 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 433.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut se tenir sur le marche-pied ou sur une autre partie extérieure d'un véhicule routier en mouvement ou tolérer qu'une telle pratique ait lieu.

"Toutefois, une personne, pour exécuter ses fonctions, peut se tenir sur une partie extérieure d'un véhicule aménagée à cette fin."

**M. Dufour:** C'est une partie extérieure d'un véhicule aménagée à cette fin.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Les vidangeurs en ont. Les pompiers aussi.

**M. Dufour:** Oui, cela va. Si les automobiles actuellement n'ont plus de marche-pied, il y a des camions, par exemple, qui en ont. Ne pourriez-vous pas le tolérer dans une manœuvre qui ne pourrait pas s'effectuer sans cela? Je comprends que quelqu'un qui est seul dans son véhicule routier peut regarder par ses miroirs, mais il y a peut-être des choses qu'il pourrait voir mieux en regardant par l'extérieur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il sera peut-être mieux d'aller à l'arrière du véhicule si jamais il recule pour se faire une idée, parce que celui que vous suggérez être sur le marche-pied, il serait préférable qu'il soit à l'arrière du convoi.

**M. Dufour:** Je ne suggère pas qu'il soit sur le marche-pied.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est seulement un exemple.

**M. Dufour:** Je veux juste examiner s'il y a d'autres méthodes ou si cette méthode est complètement condamnable, parce que je comprends que, à une vitesse de 1 kilomètre ou 2 kilomètres à l'heure, cela ne peut pas causer bien des dommages. Cela va.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 433 est adopté. J'appelle maintenant l'article 434.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut s'agripper ou s'accrocher à un véhicule routier en mouvement.

"Le conducteur d'un véhicule routier ne peut autoriser une personne à s'agripper ou à s'accrocher à son véhicule lorsque celui-ci est en mouvement."

Lorsque l'on parle de sécurité publique, c'est un exemple très probant de danger.

**M. Dufour:** Mais si on l'examine en pratique, il pourrait arriver que quelqu'un si son automobile est en panne aille lui donner une poussée. Il est seul dans l'auto. Il va pousser un peu.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il n'est pas agrippé, il pousse.

**M. Dufour:** Il pousse, oui. Mais quand elle part, il faut bien qu'il parte après, si elle va un peu plus vite que voulu. Il n'aurait pas le droit.

**M. Lalande:** À l'article 437, on va voir des cas où un véhicule est tiré ou remorqué, par exemple, avec une barre. On permet de le faire. Mais on va voir dans des cas précis, à l'article 437, la façon dont on doit le faire.

**M. Dufour:** Dans la pratique, il doit y avoir des petits accrocs.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 434 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 435.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut, sauf en cas de nécessité, faire crisser les pneus de son véhicule."

M. Dufour: J'aimerais qu'on m'explique "en cas de nécessité".

M. Côté (Charlesbourg): Pour un départ accéléré du policier qui va aller à la poursuite d'un récidiviste.

M. Dufour: C'est juste dans ce temps-là que cela pourrait être toléré?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a 1749 infractions uniquement délivrées par la Sûreté du Québec en 1983. Comme vous voyez...

M. Dufour: Il y en a plus que cela dans les municipalités, j'en suis convaincu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Pour bien se comprendre, s'il y en a d'autres, ils ont dû trouver des façons plus orthodoxes de crisser.

**Une voix:** De sacrer!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 435 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 436.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut freiner brusquement à moins d'y être obligé pour des raisons de sécurité." Là, ce n'est pas la notion de freiner, mais de freiner brusquement, de manière brutale.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 436 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Attendez un peu. "À moins d'y être obligé" et "en cas de nécessité" me semblent des mots qui sont très près l'un de l'autre. Cela veut dire à peu près la même chose. Tout à l'heure, vous avez dit: "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut, sauf en cas de nécessité, faire crisser les pneus de son véhicule". Quand vous dites "sauf en cas de nécessité", cela ouvre une petite porte.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

M. Dufour: Mais la porte ne serait pas là et ce serait difficile d'aller dans les cas que vous m'avez mentionnés, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Cela laisse la place au jugement, alors qu'autrement il n'y en avait pas. Je pense que c'est une plus grande protection de l'individu.

M. Dufour: Je pense que, dans les cas que vous avez soulevés, il y aurait de la place pour du jugement.

M. Côté (Charlesbourg): Comme on le voit, c'est une question d'appréciation.

M. Dufour: Oui. Quand vous laissez la petite phrase, quelqu'un peut peut-être en profiter. En tout cas, s'il n'y a pas de problème, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 436 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 437.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut tirer à l'aide d'un véhicule routier un autre véhicule routier dont les roues demeurent au sol, à moins que celui-ci ne soit solidement retenu au moyen d'une barre."

M. Dufour: On voit des gens qui vont tirer une automobile avec des câbles.

**Une voix:** Ce n'est pas permis.

M. Dufour: Alors, ce n'est pas à ce point-là. Est-ce que le mot "tirer" voudrait également dire "pousser" dans l'article?

M. Lalande: Non.

M. Dufour: Mais il pourrait pousser sans être attaché. Est-ce que c'est prévu quelque part?

M. Côté (Charlesbourg): Prenons l'exemple d'une voiture qui ne démarre pas et qui se ferait pousser par quelqu'un et qui avec de l'accélération finirait par partir. Est-ce que ce serait illégal ou est-ce que c'est couvert?

M. Dufour: C'est ailleurs. Je vous pose la question.

M. Côté (Charlesbourg): Là, on parle de tirer, alors que la question du député de Jonquière parle davantage de pousser. On me dit que, si on n'en parle pas, ce n'est pas interdit.

M. Dufour: À l'exception que, si vous n'en parlez pas, que ce n'est pas interdit et que cela ne se fait pas selon les règles élémentaires...

**M. Côté (Charlesbourg):** Sauf qu'il y a toujours la règle de ne pas mettre en danger et en péril la sécurité des individus.

**M. Dufour:** Dans la loi, je trouve qu'on est tellement prudent sur beaucoup d'articles...

**M. Côté (Charlesbourg):** Je trouve qu'on devrait l'être dans le cas de pousser, pas seulement dans le cas de tirer.

**M. Dufour:** Je laisse cela à votre appréciation. Je ne veux pas porter de jugement de valeur.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'opinion du député de Jonquière, dans la pratique et dans les faits, est aussi bonne que celle du ministre. Cependant, je me fie beaucoup aux gens qui ont eu à appliquer le Code de la sécurité routière depuis de nombreuses années et qui ont eu beaucoup de contacts avec les autorités policières. Une réforme d'un code de sécurité comme celui-là se fait à partir de beaucoup de consultations et de remarques que les corps policiers ont pu faire ou d'autres individus.

Je ne sais pas si, en ce qui a trait à la régie, il y a eu des représentations à ce sujet.

**M. Lalande:** Plusieurs représentations.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans le sens de tirer ou de pousser.

**M. Lalande:** Je parlais de représentations avec les corps policiers. Mais ce cas précis n'a pas été évoqué, sauf la barre qui était absolument importante pour maintenir à distance.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre, n'est-ce pas un fait qu'avec l'évolution de la technologie automobile ce n'est plus nécessaire de pousser si une automobile ne démarre pas après avoir eu de l'énergie additionnelle - entre guillemets "booster une voiture" - et ce grâce aux allumages électroniques aujourd'hui? C'est parce qu'il y a un problème sérieux qu'il faut faire remorquer sa voiture. C'est pour cela que, si on regarde la tendance, on en voit de moins en moins.

**M. Dufour:** Il y a des camions aussi et des camionnettes. Ce ne sont pas toutes des voitures à transmission automatique.

M. le ministre, c'est la suggestion que je fais. J'ai soulevé la question et que vous en teniez compte ou que vous n'en tentiez pas compte, je ne vous en voudrai pas. Je ne ferai pas d'amendement en ce sens. Si vous trouvez que c'est correct...

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour répondre à M. le Président, je me souviens d'une statistique; parce qu'on passe de nombreuses heures sur un dossier comme celui-là. C'est bien sûr qu'on peut faire appel à la notion des nouvelles technologies, mais il ne faut pas oublier qu'il reste encore environ 1 400 000 véhicules sur les routes du Québec qui ne sont même pas munis de ceintures de sécurité à cause de leur âge. Ceux-là aussi peuvent mettre en danger la sécurité publique. Il faut aussi légiférer pour eux.

**M. Dufour:** Cela arrive parfois que le vieux est à la mode.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le vieux est à la mode.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 437 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 438.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut déplacer ou remorquer un véhicule routier endommagé sans enlever également tout objet qui s'en est détaché." C'est dans le sens que, si quelqu'un laisse son pare-chocs en plein milieu du chemin et s'en va avec le reste de la voiture, il peut peut-être se poser des problèmes à un moment donné.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 438 est adopté?

**M. Dufour:** M. le ministre, on dit: "Nul ne peut déplacer ou remorquer un véhicule routier endommagé sans enlever également tout objet qui s'en est détaché." De la manière dont vous en avez parlé, c'est un morceau qui est tombé, mais il pourrait être détaché sans être tombé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il va nécessairement suivre le véhicule qui est remorqué.

**M. Dufour:** Vous avez, par exemple, un morceau qui pourrait causer un dommage; il pourrait être toujours attaché au véhicule, mais il serait dans un état tel qu'il pourrait blesser quelqu'un ou il pourrait tomber quelque part en chemin, etc. Il me semble que la définition que vous donnez est trop restrictive ou que l'article est...

**M. Côté (Charlesbourg):** ...est plus large de portée.

**M. Dufour:** C'est cela. Pour moi, il est plus large, mais je ne sais pas. Vous avez

des grandes compétences à vos côtés.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est, d'ailleurs, à eux que je fais appel.

**M. Paradis (Matapédia):** M. le Président, est-ce que cela voudrait dire...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Matapédia.  
(12 h 45)

**M. Paradis (Matapédia):** On voit souvent sur les autoroutes ou les routes des parties de pneus de camion laissées là.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ça ne veut pas nécessairement dire que ce sont des autos qui ont été remorquées. "Nul ne peut déplacer ou remorquer..." Oui, cela pourrait toucher...

**M. Paradis (Matapédia):** S'il arrête pour réparer la crevaillon ou...

**M. Dufour:** S'ils échappent du bois, ils seraient supposés le ramasser. C'est officiel. Dans ce cas-là, je pense surtout à un véhicule endommagé "scrapé".

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. Pour votre bonne compréhension, c'est un véhicule routier endommagé. Si une bille s'échappe d'un camion, ça ne veut pas dire que le camion est endommagé. Ce n'est pas là. Est-ce que le véhicule est endommagé du fait qu'une semelle de pneu se détache du pneu?

**M. Dufour:** Je pense qu'il fait allusion au transport. Ce seraient plutôt de gros camions qui transportent des pneus déchiquetés.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, non, c'est un pneu "désémellé", un pneu rechapé.

**M. Dufour:** Qui a perdu son fer.

**M. Côté (Charlesbourg):** Qui perd une semelle. Cela arrive assez souvent le long de la route.

**M. Lalande:** Il y a un règlement spécifique sur les pneus et sur le rechapage des pneus qu'on ne peut pas utiliser qui va régler ce cas-là.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah bon!

**M. Lalande:** Ce sont véritablement les transporteurs de véhicules accidentés mis au rancart. Il y a un règlement sur l'arrimage des charges aussi. Il y a des façons de tenir son chargement afin que des pièces détachées ne tombent pas du véhicule pendant le transport.

**M. Dufour:** On ne dit pas que c'est une auto mise au rancart dans l'article. On dit: "Nul ne peut déplacer ou remorquer un véhicule routier..." Ça pourrait être une auto accidentée dont les morceaux...

**M. Côté (Charlesbourg):** Se détachent.

**M. Dufour:** ...ne sont pas détachés, mais sont dans un état tel qu'on ne sait pas quand ils vont tomber. Ils pourraient aussi couper quelqu'un. D'après moi, le mot "détaché". Est-ce que "détaché" veut dire en partie ou en tout? Normalement, je peux détacher ma ceinture et la porter encore, elle est encore sur moi. Ça fait encore partie du véhicule.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce ne serait peut-être pas mauvais.

**M. Dufour:** C'est intéressant, M. le ministre. J'aimerais qu'on parle tout haut. On pourrait écouter les échanges que vous avez, ça m'intéresse.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. J'avais compris le sens profond de la question du député de Jonquière. J'échangeais avec mes officiers afin de savoir si le morceau détaché dont on parle était détaché en tout ou en partie. Qu'un pare-chocs, par exemple, puisse être détaché de la gauche, mais toujours relié au véhicule en étant attaché de la droite, il ne tombera pas. Ce petit objet tel que nous venons de le décrire n'est pas soumis à cet article. Il faut qu'il soit détaché en tout et que, si on remorque le véhicule, la partie demeure sur la chaussée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Est-ce que vous avez d'autres articles qui couvrent une partie? Je trouve qu'il y a un danger.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est vrai.

**M. Dufour:** Une portière pourrait être inutilisable, pourrait être arrachée en grande partie, mais serait attachée quand même. Vous voyez ce que j'essaie d'illustrer? Il y a un morceau...

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, on pourrait adopter l'article 338, 438 qui traduit très bien ce qu'on a voulu se dire et faire une recherche entre temps.

**M. Dufour:** L'article 438?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Qu'est-ce que j'ai dit?



**M. Dufour:** Vous avez dit 338.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah non, je ne voudrais pas reculer à l'article 338.

**M. Dufour:** Si c'est pour bonifier, M. le ministre, vous ne devriez pas hésiter.

**M. Côté (Charlesbourg):** Une ouverture partielle parce qu'on ne s'en détachera jamais totalement. Dans ce sens-là, je pense qu'on devrait adopter l'article 438 parce qu'on sait maintenant ce qu'il vise. On va faire la recherche afin de savoir s'il y a effectivement d'autres articles qui couvrent les cas dont fait état le député de Jonquière.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 438 est adopté?

**M. Dufour:** Donc, il serait adopté sous réserve?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, puisqu'il couvre exactement ce qu'on veut. S'il le faut, on le rouvrira pour ce qui se détache en partie.

**M. Dufour:** Je ne sais pas comment mettre ça dans le livre.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 438 est-il adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 439.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel un téléviseur ou un écran cathodique est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir directement ou indirectement l'image transmise sur l'écran, sauf s'il s'agit d'un système en circuit fermé servant au conducteur pour la manoeuvre du véhicule ou d'un système utilisé par un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, on conviendra que, si jamais quelqu'un voulait se munir d'un téléviseur, il pourrait le faire à l'arrière du véhicule, donc pour un passager. À l'avant du véhicule, sauf pour les policiers ou les agents de la paix dans l'exercice de leurs fonctions, vous ne pouvez avoir ni radar, ni écran qui pourrait distraire l'attention du conducteur, occasionner des accidents et mettre ainsi en péril la sécurité publique. Il y a deux exceptions: l'agent de la paix et les

roulottes. Je vais vous donner un exemple précis: l'autobus articulé de Prévost Car est muni d'un téléviseur, d'un écran au pied du chauffeur à sa droite, puisque, comme il devient articulé, il est difficile avec les miroirs de voir ce qui se passe à l'arrière complètement. Le téléviseur permet, pour des manoeuvres de sécurité d'avoir la télévision en circuit fermé.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Je me rends compte que cet article est très remanié par rapport à celui qui existait. Vous avez ajouté les écrans cathodiques.

**M. Côté (Charlesbourg):** La technologie. Cela a un lien avec la technologie qui évolue chaque jour. Je ne suis pas convaincu que, dans ce cas, on aurait pu le permettre à Prévost Car. On n'aurait pas pu le faire dans le cas de Prévost Car, alors qu'on s'apprête à envahir le marché américain avec des autobus articulés fabriqués au Québec et de très bonne qualité. Il y a un équipement à l'intérieur qui, au moins chez nous, n'aurait pas...

**M. Dufour:** Vous en avez fait du travail depuis que vous êtes là! Vous avez réussi à faire tout cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. Très honnêtement, c'est un projet qui a fait l'objet d'une entente, de négociations préliminaires, sous le gouvernement précédent, mais qui a été confirmé par la volonté politique du gouvernement actuel de mener à terme un projet qui avait eu ses racines sous votre gouvernement. Vous comprendrez facilement la distinction entre un projet qui aboutit et un projet qui n'aboutit pas. C'est la volonté politique qui, bien souvent, peut faire la différence. C'est la volonté des individus de faire en sorte que cela se réalise.

**M. Dufour:** Mais l'intérêt devait y être.

**M. Côté (Charlesbourg):** Certainement.

**M. Dufour:** Et l'intérêt financier et l'intérêt pour la création d'emplois.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je dois rendre hommage au gouvernement précédent qui, en 1985, a signé une entente sectorielle sur les transports à l'intérieur de laquelle il y avait un volet de recherche-développement dans lequel on a puisé de l'argent pour mener à terme l'expérience de l'autobus articulé.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 439 est adopté?

M. Dufour: J'aurais un autre point à soulever. Il s'agit d'un système en circuit fermé servant au conducteur pour la manoeuvre du véhicule ou d'un système utilisé par un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions. Pour utiliser cela, je ne pense pas que cela prenne un cours spécial, mais cela va peut-être demander un peu plus d'attention. Non? Vous dites que non? Est-ce qu'il y a danger d'abus par rapport à,.

M. Lalonde: Il y a des systèmes en circuit fermé qui existent, comme vous l'a expliqué M. le ministre, dans les autobus articulés, mais aussi, de plus en plus, dans les grosses remorques. C'est simplement pour aider davantage à voir l'arrière du véhicule. Quand vous avez des remorques assez grosses, pour être capable de voir à droite en arrière du véhicule, il y a un système de miroirs, mais c'est simplement un équipement technique supplémentaire qui aide à mieux voir l'arrière du véhicule et qui augmente la sécurité.

M. Dufour: Moi, je n'ai jamais pensé à cela. Alors, je demande l'information pour savoir s'il peut y avoir de l'abus ou non. C'est surprenant que vous le permettiez seulement à certains groupes, si c'est pour la sécurité. Cela ne peut pas servir autrement que pour la sécurité.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Parce que c'est le code de sécurité.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 439 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 440.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs.

"Le présent article ne s'applique cependant pas à un appareil servant à l'échange de conversations entre ses usagers dans la mesure où celui-ci permet de capter les bruits de la circulation environnante".

**Une voix:** Est-ce pour empêcher les "Walkmans"?

M. Dufour: En somme, M. le ministre, je pense que cet article de la loi va être difficile à appliquer mais remarquez bien que je partage votre idée et je vais aller un peu plus loin que cela. Le piéton qui porte cet appareil dans les oreilles n'est pas en

sécurité, à mon point de vue, et on voit cela régulièrement. On est rendu qu'on a peur d'entendre le chant des oiseaux, du vent. Je ne sais pas. Moi, je trouve qu'on ne veut plus penser. Philosophiquement ou fondamentalement, au départ, je ne trouve pas cela correct; on ne peut pas toujours être dans le bruit. Il me semble que parfois on doit aimer réfléchir. Marcher, il n'y a rien là.

M. Côté (Charlesbourg): Puisque vous avez parlé du bruit des oiseaux, il va falloir se brancher.

M. Dufour: Oui! Mais il ne faudrait pas aller de branche en branche. Je trouve qu'on devrait réfléchir à la façon dont l'article est rédigé, oui et qu'on devrait peut-être...

M. Côté (Charlesbourg): L'éducation, davantage d'éducation.

M. Dufour: ...inciter le piéton... Parce que ce code ne couvre pas seulement la bicyclette et le véhicule routier, il couvre aussi le piéton à beaucoup d'endroits.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, on approche de l'article 444 et c'est à cet article qu'on commencera la section concernant les piétons.

Effectivement, vous avez raison de dire qu'un piéton circulant avec un "Walkman" sur les oreilles peut ne pas entendre un klaxon qui l'avertit ou le roulement d'une voiture et c'est extrêmement dangereux. Ce qui est encore plus dangereux et encore plus fou, ce sont les "smart" qu'on voit à l'intérieur des voitures, à l'occasion, sur les autoroutes avec des "Walkmans" sur les oreilles et avec un livre de lecture dans le coin de l'auto en conduisant. J'ai vu cela.

**Une voix:** Il manque seulement la télévision.

M. Dufour: Et ils mâchent de la gomme pour le rythme.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 440 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 441.

M. Dufour: Oui, mais c'est parce que nous n'avons pas...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai vu tout cela pendant trois ans. Comme je l'ai dénoncé dans le temps, je suis à même aujourd'hui de comprendre ce que vous évoquez. Je dois vous dire que je comprends

aussi que le député de Jonquière comprenne très bien ce que voulait faire le gouvernement avant; c'est ce qu'on veut faire aujourd'hui aussi et il y a certainement un moyen de se rencontrer quelque part.

J'accepte de constater, M. le Président qu'il est 13 heures et qu'on suspende les travaux jusqu'à 15 heures.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, la commission de l'aménagement et des équipements suspend maintenant ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 16)

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 441. M. le ministre,

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire un véhicule routier dont un pneu est muni d'antidérapants sous forme de griffes ou muni de tout autre objet susceptible d'endommager la chaussée.

"Toutefois, le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la **Gazette officielle du Québec**, autoriser, aux conditions et pour la période qu'il détermine, l'utilisation de certains types d'antidérapants pour les véhicules routiers qu'il désigne."

**M. Dufour:** Les chaînes ne sont pas permises.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans le règlement, on parle des chaînes.

**M. Dufour:** Et dit-on qu'elles sont permises?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, je pense qu'elles le seraient.

**M. Dufour:** Elles seraient permises. Et les pneus cloutés?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est à crampons, à griffes. Les cloutés, ce sont les griffes.

**M. Dufour:** C'est le pneu qui doit en être muni.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Dufour:** Je n'ai pas de remarque particulière.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 441 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 442.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue du conducteur ou à gêner la conduite du véhicule." Il me semble de voir le gars avec une vache en avant de son véhicule.

**Une voix:** Ou un petit chien dans les jambes.

**M. Dufour:** Cela peut parfois être des personnes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Un chien? Il va falloir qu'il freine, sinon...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** J'ai déjà vu des choses.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Pour le bénéfice du **Journal des débats**.

**M. Dufour:** C'est sûr que, quand un animal est, en liberté dans un véhicule, il peut arriver n'importe quoi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il peut être pris d'une tendresse soudaine au point de sauter au cou du conducteur.

**M. Dufour:** Il n'obstrue pas nécessairement la vue au moment où il est dans l'auto, sauf s'il fait des ébats dans le véhicule. Pour le passager, on peut penser qu'il a son génie. S'il le fait, c'est volontaire, pas l'animal.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais le ticket ne va pas à l'animal.

**M. Dufour:** Non, je comprends.

**M. Lalande:** À moins que ce ne soit un étalon.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**M. Dufour:** M. Lalande sera sur le perroquet, comme on dit.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, on n'a pas dit que c'était un perroquet-étalon.

**M. Dufour:** Hal Ha! Hal

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que cela va pour l'article 442? Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Quant aux passagers ou aux personnes, il faut qu'elles soient attachées sur leur siège, dorénavant et auparavant aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Disons que la liberté sur la banquette arrière serait en principe jusqu'au 1er janvier 1988.

**M. Lalonde:** À moins de s'attacher.

**Mme Harel:** A moins de s'attacher.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est probablement ce que le député de Louis-Hébert voulait dire quand il disait: Maintenant, s'attacher pour s'aimer. C'est s'aimer.

**Une voix:** S'attacher, c'est s'aimer.

**Une voix:** Mais pas dans mon dos.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** C'est sûr qu'on pourrait trouver des cas... Il y a des véhicules où le conducteur n'est pas nécessairement à l'avant. Il peut y avoir des espaces à l'avant du véhicule. Je pense que ça existe. Il y a de gros véhicules lourds où le conducteur n'est pas nécessairement... On est habitué de parler d'un conducteur dans une cabine à l'avant, du côté gauche, etc., mais il y a des véhicules où le conducteur n'est pas nécessairement à gauche. Il pourrait y avoir des gens dans le véhicule ou autour du véhicule qui fassent que... Je pense, par exemple, aux parades où il pourrait y avoir des gens devant le conducteur qui gêneraient sa vue. C'est ça qu'on veut couvrir probablement. Je n'ai pas de remarque particulière. À moins que ma collègue ait des choses à dire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 442 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 443. J'attire l'attention des membres de la commission que nous avons à l'article 443 un papillon qui se lit comme suit: Remplacer le premier alinéa de l'article 443 par le suivant: "Aucun occupant d'un véhicule routier ne peut y consommer des boissons alcoolisées."

**M. Dufour:** Est-ce que cela a déjà été permis que quelqu'un, dans une automobile ou dans un camion, autre que le conducteur, puisse prendre des boissons alcoolisées?

**M. Lalonde:** Non. La seule exception a été dans les autobus express où on faisait une exclusion.

**M. Dufour:** Cela n'a jamais été permis? Il y a beaucoup de gens qui pensaient que c'était permis. Pendant un certain temps, beaucoup de gens pensaient que c'était permis. Ce n'est pas le conducteur, dans le fond.

**M. Lalonde:** Non, mais le passager n'a pas le droit de consommer de boissons alcoolisées dans un véhicule routier. Il s'agit de l'article 303 actuel.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a quand même une distinction fondamentale. Il semble que les policiers avaient beaucoup de difficulté à attraper des gens qui prenaient un coup parce qu'il fallait que la voiture soit en mouvement, avec la définition de "passager". Peut-être que Me Bilodeau pourrait l'expliquer davantage. Je n'ai pas encore plaidé là-dessus.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Bilodeau.

**Mme Bilodeau (Anne-Marie):** Si vous regardez l'article 458 actuel, on parle du passager d'un véhicule routier. Or, si on regarde la définition de "passager", il faut que le véhicule soit en mouvement. Ce serait une personne qui se ferait transporter. Or, cela permettrait la consommation de boissons alcoolisées le long des routes alors que les personnes n'étaient pas réellement passagères. Des personnes sont intervenues devant le tribunal pour dire qu'elles n'étaient pas passagères, mais plutôt occupantes d'un véhicule. C'est pour cette raison qu'on modifie la disposition.

Pour ce qui est du conducteur, l'amende sera plus élevée. On le verra plus tard.

**M. Dufour:** Est-ce que le conducteur aurait la responsabilité du passager dans un cas comme ça?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**Mme Bilodeau:** C'est l'occupant lui-même qui est responsable de l'infraction qu'il aurait commise.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** M. le Président, il y avait

une exclusion dans le cas des autobus express. Elle est toujours là?

**Mme Bilodeau:** Au deuxième alinéa de l'article 443.

**M. Côté (Charlesbourg):** On n'a adopté que l'amendement.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** L'amendement consiste à remplacer le mot "nul" par "aucun occupant"?

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous revenons maintenant à l'article 443. M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Aucun occupant d'un véhicule routier ne peut y consommer des boissons alcoolisées.

"Toutefois, le gouvernement peut autoriser, à certaines conditions, la consommation de boissons alcoolisées dans certaines catégories de véhicules routiers qu'il détermine, pour les occupants autres que le conducteur du véhicule."

**M. Dufour:** Je remarque que dans cet article c'est le gouvernement qui peut autoriser. Assez souvent, dans le règlement, c'est le ministre. Pourriez-vous apporter la nuance pour éclairer ma lanterne? J'ai des doutes sur la raison, mais...

**M. Côté (Charlesbourg):** On mentionne ici que, maintenant qu'il y a publication à la **Gazette officielle**, pour ceux qui ont déjà siégé au Conseil des ministres, je ne suis pas sûr que c'est rendre service au gouvernement que de faire faire cela par le Conseil des ministres. Ce pourrait être le ministre dans ce cas-ci. Je pense que ce serait alléger la procédure et que ce serait davantage raisonnable.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Oui, M. le Président. Je pense que c'est tout à fait juste. Il semble qu'à la ville de Montréal il y avait une sorte de fonctionnement antérieur à la nouvelle administration qui faisait que tout était décidé, même le congé de maternité, ou même les changements de numéros de téléphone des boîtes téléphoniques, par arrêté...

**Une voix:** Municipal?

**Mme Harel:** Oui. Tout ce qui peut, finalement, venir déléguer des pouvoirs lorsqu'il n'y a pas matière à ce qu'un gouvernement soit consulté. Sur cette question-là, par ailleurs, comme elle est déjà en application, il y a déjà des conditions qui sont déterminées. Ces conditions sont en vigueur présentement. Et elles le sont par règlement? Par décret?

**Une voix:** C'est un décret.

**Mme Harel:** Par décret.

**Mme Bilodeau:** Il s'agit ici d'une autorisation. Conséquemment, on ne peut pas considérer que c'est de la législation déléguée, pour utiliser le mot "règlement", pour utiliser un pouvoir réglementaire. Et le gouvernement agit toujours par décret. Alors, c'est un décret et cela vise - je pense qu'on l'a mentionné - la permission de consommer des boissons alcooliques, par exemple, quand on avait le Voyageur Express qui permettait...

**Mme Harel:** Par ailleurs, dans le cas des autobus de voyage, c'est prévu qu'il y ait consommation" Je pense aux gens qui se déplacent pour aller au forum en groupe ou pour aller à des assemblées politiques.

**M. Lalande:** On pourrait, mais il n'y en a pas. La seule exception qu'il y a eu, c'est pour le Voyageur Express.

**Mme Harel:** Qui n'existe plus.

**M. Lalande:** Qui n'existe plus. Donc, il n'y a plus personne qui a le droit de consommer des boissons alcoolisées à l'intérieur, même pas dans les chartes-parties.

**M. Dufour:** J'aimerais que le ministre nous précise quelles seraient les conditions qui permettraient la consommation, dans un règlement, peut-être pas dans les détails, mais en gros.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce n'est pas "quelles seraient", mais c'est "quelles sont", parce que ce seront ces conditions-là, les conditions actuelles qui vont être reconduites.

**M. Dufour:** Actuellement, on voit souvent des autobus qui transportent des gens dans des voyages nolisés, les chartes-parties qu'on appelle. Ils vont d'un endroit à un autre. J'en ai vu régulièrement. Il y a des consommations. Vous avez des personnes de l'âge d'or, des groupes de personnes âgées. Ils ne causent pas grand mal; à mes yeux, en

tout cas. Cela ne cause pas trop de problèmes. Ils ont le droit de prendre une consommation, surtout s'ils sont sept ou huit heures dans.»

**Une voix:** Il n'y a pas beaucoup d'autobus qui partent de saint-glinglin et qui s'en vont au Forum...

M. Dufour: Bien oui. Je pense qu'il faut reconnaître...

**Mme Harel:** Quand l'âge d'or se déplace pour aller à une partie de sucre ou pour aller à une épluchette de blé d'Inde, l'âge d'or aussi consomme modérément. La consommation, ce n'est pas nécessairement l'abus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, sauf qu'il faut quand même faire attention de ne pas ouvrir de portes et que cela mène à de l'abus. Je peux vous dire que je n'ai pas vu bien des autobus qui allaient à des parties de hockey où il n'y avait pas d'abus.

M. Dufour: Pas les partisans des Nordiques. Ce sont les partisans...

M. Côté (Charlesbourg): Non, même pour le Canadien, c'est encore pire.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est eux autres qui ont commencé cela. C'est encore pire avec ceux du Canadien. C'est eux autres qui ont commencé cela.

**Mme Harel:** M. le ministre, dans les trains, donc un transport en commun, non seulement on le permet, mais on y vend des boissons alcoolisées. Évidemment, le conducteur doit toujours être exclu de cette consommation.  
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais dans ces conditions...

M. Dufour: Oui, c'est clair.

M. Côté (Charlesbourg): ...tantôt, on va être obligé de permettre aux passagers d'une voiture de promenade d'en prendre. Pourquoi ce serait le cas dans un autobus et que ce ne serait pas le cas... Pourquoi faire une distinction entre le gars qui va aller assister à une partie de hockey du Canadien ou des Nordiques, disons des Saguenéens...

M. Dufour: Ce sera complètement vide, si on parle des Saguenéens!

M. Côté (Charlesbourg): ...et qui, à bord de l'autobus, va pouvoir prendre un coup, parce que le chauffeur n'en prend pas,

et celui qui sera dans une voiture se rendant au même endroit, pour les mêmes fins, utilisant le même réseau routier<sup>7</sup>. Le conducteur, lui, ne pourrait pas en prendre alors que les passagers de la voiture n'auraient pas le droit d'en prendre? Cela ne marche pas. C'est très dangereux, c'est créer, d'après moi... Finalement, c'est une règle fondamentale de la sécurité routière.

**Mme Harel:** Dans la réalité des choses, telles qu'elles se vivent présentement, c'est de commune renommée que les autobus nolisés sont occupés par des personnes qui se déplacent pour des activités de loisir et qui consomment de l'alcool. Que ce soit à Sainte-Anne-de-Beaupré ou à l'Oratoire Saint-Joseph, il est possible que les gens, à l'occasion de leurs déplacements, consomment de l'alcool. Je souscris à ce que le ministre a dit concernant le véhicule de promenade parce qu'il faut quand même un moyen qui permette le contrôle et on sait que ce qui est raisonnable est appliqué. Les policiers appliquent la disposition qui interdit la consommation de boisson dans les véhicules de promenade, ils ne l'appliquent pas dans les autobus nolisés.

M. Dufour: Je comprends le raisonnement que vous faites concernant le déplacement de personnes, d'individus d'un endroit à un autre dans un véhicule routier. D'un autre côté, on sait que les us et coutumes font que cela se passe comme cela. Est-ce qu'on doit accepter un fait accompli ou aller à l'encontre de ce qui se passe régulièrement? C'est un contrat, vous savez. Quelqu'un m'a déjà dit: On fait des lois, mais, s'il fallait qu'on ne l'inscrive pas, ce serait bien pis. Cela ne m'a pas convaincu encore.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'objectif. Placez-vous dans l'hypothèse où on dit qu'il existe aujourd'hui des autobus de neuf ou dix places qui sont reconnus comme des autobus. Où est-ce qu'on arrête? Pourquoi faire la distinction entre un autobus de neuf passagers et une voiture qui pourrait permettre de faire circuler neuf personnes à son bord? Fondamentalement, l'alcool fait un mauvais mariage avec la route. Dans ce sens, on sait qu'il y a certaines pratiques, mais, quant à moi, je serais beaucoup plus à l'aise de l'interdire que de le permettre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, compte tenu de la formulation de l'article: Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées, c'est une responsabilité personnelle. Contrairement à d'autres articles qu'on vient de voir, où on donne une responsabilité au conducteur, ne pourrait-on

pas dire qu'un conducteur d'autobus, entre autres, ne peut permettre la consommation de boissons alcoolisées dans l'autobus? Il y aurait une responsabilité morale et légale qui obligerait le conducteur à faire une surveillance de son véhicule.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si jamais, demain matin, dans un autobus, 45 personnes décidaient d'en prendre malgré les avertissements du chauffeur, le degré de responsabilité est très difficile. On le verra par les amendes tantôt; pour les amendes, il y a quand même une responsabilité dévolue au chauffeur par rapport aux passagers et qui est différente.

**M. Paradis (Matapédia):** Bien sûr, c'est difficile pour un conducteur de vérifier si le monsieur ou la madame n'a pas un petit flasque dans sa sacoche ou dans sa poche; c'est évident.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je vous le redis et je pense que tout le monde l'a vécu. L'alcool à bord d'un véhicule n'est pas compatible avec la sécurité du public en général. Si des gens veulent prendre un coup, qu'ils arrêtent à l'hôtel du coin. C'est fort possible. Si quelqu'un, durant le trajet de Québec à Montréal, est tellement assoiffé qu'il faut qu'il prenne un coup dans l'autobus, je pense que ça n'a pas de bon sens. Tout en discutant de cela, la Régie de l'assurance automobile devrait faire une campagne assez importante auprès des brasseries - et il n'y en a pas beaucoup au Québec - pour les inciter non pas à arrêter les gens d'aller au hockey, mais à ne plus donner, lorsque c'est le cas, tant de caisses de bières dans un autobus pour permettre aux gars d'être plus pompettes quand ils arrivent là-bas et pour être dans la "game". Pour être dans la "game" au Québec, il faut que tu aies pris un petit coup. Dans ce sens, je pense qu'il y a une responsabilité très importante concernant les brasseries et je ne suis pas convaincu que les brasseries n'accepteraient pas un pari comme celui-là.

**Une voix:** C'est ce qu'ils font dans les trains aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** On en sort aussi. M. le député de Jeanne-Mance, on en sort aussi des trains.

**Une voix:** C'est une compétence fédérale.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Il y a un autre point que je

voudrais soulever. Vous semblez tellement convaincu de ce que vous nous dites par rapport à la consommation, pourquoi est-ce inscrit: "à certaines conditions"? Pourquoi doit-il y avoir des conditions? Dans le fond, j'ai compris qu'à un moment donné, c'était dans un autobus express, mais les gens d'affaires qui prennent un coup, c'est comme du monde ordinaire. L'un ou l'autre, ils prennent un coup.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, et je prends: dans aucune condition. Si c'est interdit, c'est interdit pour tout le monde. Vous avez raison. Si on a une logique, il faut l'avoir jusqu'au bout.

**M. Dufour:** Comme on dit, quand la cruche est pleine, le bouchon saute.

**M. Paradis (Matapédia):** Cela veut dire que l'amendement serait de biffer l'autorisation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, le paragraphe au complet.

**Mme Harel:** M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Il y a plusieurs moyens de locomotion qui ont finalement des conditions qui peuvent aussi amener des difficultés. Je pense à l'avion ou aux trains - on les a énumérés tantôt - où il y a non seulement consommation permise, mais vente de boisson. Pourtant, il ne semble pas que les compagnies concernées ou que les pouvoirs publics concernés soient en face d'abus tels qu'ils en seraient arrivés à vouloir complètement interdire toute consommation dans ce type de transport. Je dis au ministre: Il serait bien mieux de se réserver un pouvoir comme celui-là qu'il utilise selon son jugement. Et on peut présumer que son jugement s'exercera pour des motifs louables et raisonnables parce que, sinon, il ne faut pas penser nécessairement que consommation égale abus. Qu'on l'écarte complètement pour les véhicules de promenade, mais pour des fins d'application, il y a plusieurs critères qui valent quand on crée des obligations. L'un des premiers, c'est qu'il faut que ce soit respecté.

Si on ne respecte pas une obligation qu'on crée, c'est presque tout le système que l'on dénature d'une certaine façon. On sait très bien qu'une obligation qui n'est pas respectée, finalement, c'est une obligation qui est dépréciée, qui est dévaluée. Je crois que, pour les véhicules de promenade, je souscris aux propos que le ministre a tenus parce qu'il faut qu'elle soit appliquée et, pour être appliquée, il faut qu'elle soit

d'application simple. Le policier ne peut pas faire la preuve à savoir qui consomme car les bouteilles peuvent passer de l'avant à l'arrière. Mais, lorsqu'on est dans des véhicules de commerce, et surtout des véhicules nolisés, où le conducteur ne fait pas partie du groupe qui est transporté - c'est le cas du pilote d'avion, du conducteur de train et du conducteur d'autobus - interdire et même pas se réserver la possibilité en certaines circonstances... Je trouve que c'est malheureux que le ministre soit à ce point peu sûr de lui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. Tantôt, j'ai voulu prendre la parole pour indiquer à Mme la députée de Maisonneuve que me connaissant fort bien, étant un gars raisonnable, je sais que je pourrais utiliser ce pouvoir avec beaucoup de discernement. Comme je ne serai pas ministre des Transports indéfiniment...

**Mme Harel:** C'est vous-même qui protestiez contre la succession des ministres au ministère des Transports.

**M. Côté (Charlesbourg):** Indéfiniment, je veux dire que, très prochainement, j'aurai battu le record de mes prédécesseurs...

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**M. Côté (Charlesbourg):** ...puisque quatre ministres des Transports en l'espace de quatre ans et demi, cela fait une moyenne pas très longue. J'en suis déjà maintenant à mon douzième mois. J'espère bien que, si le bon Dieu me prête vie, dans peu de temps j'aurai battu ce record. On peut présumer qu'éventuellement il pourrait y avoir des changements. Je ne les souhaite pas, je suis très heureux aux Transports. Dans la mesure où c'est un des mes collègues qui est à la table actuellement, cela pourra être un homme aussi raisonnable et peut-être davantage que je ne le suis...

**Mme Harel:** Ou une femme.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...ou une femme, et qui pourra donc agir avec discernement. Je ne peux pas présumer pour des temps immémoriaux. On ne sait jamais ce qui se passe. On pourrait se retrouver avec quelqu'un qui, effectivement, n'est pas très raisonnable.

**Mme Harel:** Vous pensez à un changement de gouvernement?

**M. Côté (Charlesbourg):** Pardon? Ce serait déraisonnable, effectivement.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**Une voix:** C'est lointain aussi.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous avons un amendement à l'article 443 qui se lit ainsi: "Supprimer le deuxième alinéa." Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 443 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 444.

#### Dispositions particulières applicables aux piétons

**M. Côté (Charlesbourg):** On arrive ici aux dispositions applicables aux piétons. Article 444: "Lorsque des feux de piétons sont installés à une intersection, un piéton doit s'y conformer."

"En face d'un feu blanc, un piéton peut traverser la chaussée."

"En face d'un feu orange, un piéton ne peut s'engager sur la chaussée."

"En face d'un feu clignotant, un piéton qui a déjà commencé à traverser la chaussée doit presser le pas jusqu'au trottoir ou à la zone de sécurité."

**M. Dufour:** Un feu de piétons, c'est le feu de circulation normal ou quoi?

**Le Président (M. Saint-Roch):** C'est le petit bonhomme blanc qu'on a vu hier.

**M. Dufour:** Oui, mais est-ce que c'est un feu particulier au piéton? On ne parle pas de rouge, on parle d'orange, on parle de clignotant; on ne parle pas d'autres couleurs que blanc et orange.

**M. Paradis (Matapédia):** C'est cela ou rien.

**M. Dufour:** Dans les grandes municipalités, il y en a, mais dans les petites, on ne voit pas beaucoup cela.

**M. Paradis (Matapédia):** Ils vont venir plus tard avec les feux de signalisation ordinaires.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que cela va pour l'article 444? Est-ce que l'article 444 est adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 445.



**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'il n'y a pas de feux de piétons, un piéton doit se conformer aux feux de circulation." Cela couvre les endroits où il n'y en a pas.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** C'est juste parce que vous parlez des piétons tout le temps; parce qu'on pourrait dire qu'un piéton doit se conformer aux feux de circulation.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. On a passé les véhicules routiers, les bicyclettes. On arrive à la section dévolue aux piétons.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 445 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 446.

**M. Côté (Charlesbourg):** "À un passage pour piétons qui n'est pas situé à une intersection réglementée par des feux de circulation, un piéton doit, avant de s'y engager, s'assurer qu'il peut le faire sans risque."

**M. Dufour:** Cela ne donne aucun droit au piéton qui passe dans un endroit où il n'y a pas nécessairement des feux de piétons.

**M. Paradis (Matapédia):** C'est une obligation pour le conducteur, on l'a vu auparavant.

**M. Dufour:** Le conducteur doit conduire prudemment, il doit faire attention, il doit diminuer sa vitesse s'il voit quelqu'un.

**M. Paradis (Matapédia):** Il doit céder le passage.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Matapédia.

**M. Paradis (Matapédia):** On a vu auparavant que le conducteur d'un véhicule routier était obligé, avant de s'engager pour tourner à droite ou pour continuer, de laisser passer les piétons.

**M. Dufour:** Oui, mais le passage n'est pas nécessairement indiqué. Quelqu'un s'en va sur la rue et décide de changer de trottoir ou de côté de rue.

**M. Côté (Charlesbourg):** J'ai bien aimé ma rencontre d'hier matin avec une prise de connaissance de la signalisation française où on a davantage le respect du piéton qu'on l'a ici. Il peut arriver qu'il y ait un passage

pour piétons sans nécessairement qu'il y ait un feu de signalisation, ce sont des choses qui arrivent. C'est clair qu'on peut s'y engager, mais toujours en faisant attention quant aux risques.

**Une voix:** ...des barres blanches.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Ce passage pour piétons, c'est un passage qui est balisé sur la chaussée elle-même habituellement. C'est le passage qui se retrouvait devant Radio-Canada où a été happé le journaliste venant d'Ottawa; il se croyait plus en sécurité sans avoir à regarder. Il a quand même l'obligation, avant de s'engager, de s'assurer que c'est libre. L'obligation ne repose pas sur le conducteur de s'immobiliser. Est-ce qu'il y a immobilisation?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, là où il y a des feux.

**Mme Harel:** Est-ce l'article 371?

**Une voix:** L'article 359 et les suivants.

**Mme Harel:** Ça, c'est juste aux feux, mais à un passage pour piétons, est-ce qu'il y a aussi une obligation?

**M. Côté (Charlesbourg):** Aux feux, mais le passage...

**Mme Bilodeau:** On les a vus également, attendez un peu... Prenez par exemple...

**M. Lalande:** Pour les virages...

**Mme Bilodeau:** ...l'article 364, il doit céder également aux piétons.

**Mme Harel:** À l'article 364?

**Mme Bilodeau:** Entre autres.

**Mme Harel:** Mais, c'est à une flèche verte.

**Mme Bilodeau:** Oui.

**Mme Harel:** À l'article 364, c'est une flèche verte. À l'article 363, c'est un feu vert. À l'article 362, un feu jaune. À l'article 365, ce sont des signaux au-dessus des voies. Mais le passage pour piétons, il ne me semble pas l'avoir vu.

**Mme Bilodeau:** On a vu...

**Mme Harel:** Il y a des panneaux

d'arrêt, mais de passage pour piétons...

Mme Bilodeau: On a vu qu'il fallait céder le passage aux piétons à plusieurs reprises.

Mme Harel: Mais, dans des circonstances qui sont toujours décrites, non pas pour le passage aux piétons.

M. Paradis (Matapédia): À un virage, à une intersection, on doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord.

Mme Harel: Ce n'est pas nécessairement un virage.

M. Côté (Charlesbourg): Le sens précis de la question de madame, je le comprends. Oubliez les feux de circulation, oubliez qu'il y a croisement de routes. Il n'y en a pas. On traverse une route tout simplement. En plein milieu de la Grande Allée, il y aurait une traverse pour piétons sans feu, sans intersection, mais qui permettrait aux piétons de traverser la rue. Et cela existe dans certains endroits, je l'ai vu. La question est de savoir si, à ce moment, le piéton est protégé. D'après mot, il ne l'est pas dans la mesure où on lui fait l'obligation de vérifier s'il peut le faire sans risque.

Mme Harel: Est-ce que j'ai raison de croire qu'en Ontario l'obligation repose sur les épaules du conducteur qui doit s'immobiliser et non pas sur les épaules du piéton qui, lui, doit s'assurer que c'est sans risque?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, je m'excuse, mais on m'avertit présentement que la cloche appelle les parlementaires de l'Assemblée nationale.

**Une voix:** Mais la cloche ne sonne pas ici, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Non, mais on vient de m'avertir. On avait pris les mesures pour qu'on soit averti. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements va maintenant suspendre ses travaux jusqu'à la fin du vote.

(Suspension de la séance à 15 h 49)

(Reprise à 16 h 43)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux

pour poursuivre l'étude du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 446.

M. Dufour: Des questions avaient été posées. Un passage pour piétons peut être signalé et peut ne pas être signalé. Est-ce qu'il y a un changement? Il y a quelque chose de différent. Par exemple, un passage pour piétons, si je comprends bien, peut être identifié par des signes. Il peut aussi être identifié sur le pavé et il peut ne rien y avoir du tout. Il peut exister un passage qui n'est pas identifié comme tel. Je pense que c'est la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une reconduction de la disposition actuelle. Là où il y avait des questions, c'était là où il n'y avait pas de feux de signalisation et Mme la députée de Maisonneuve m'a demandé si ce n'était pas possible, par le biais de la signalisation, sans nécessairement que ce soit une signalisation lumineuse, de tenter de protéger le passage piétonnier.

Ce qu'on n'avait pas trouvé avant de suspendre, c'était le fait qu'à l'article 327 l'infraction générale crée une infraction pour celui qui mettrait en danger...

M. Dufour: En péril.

M. Côté (Charlesbourg): ...en péril la sécurité, la vie ou... Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 446 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 447.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'il n'y a pas d'intersections..." Un papillon?

M. Lalande: Remplacer, dans la troisième ligne de l'article...

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer, dans la troisième ligne de l'article 447, l'expression "la priorité de passage" par la suivante: "le passage".

M. Lalande: Il doit céder le passage au lieu de la priorité de passage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Lalande: Il cède le passage tout simplement. C'était une coquille.

M. Côté (Charlesbourg): C'était une coquille, M. le Président, et ce que cela vise, au lieu du droit de priorité de passage, c'est tout simplement de céder le passage.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Dufour:** Cela veut dire qu'il traverse ses risques, à ce moment-là. S'il y avait un accident, est-ce que cela veut dire que le piéton n'est aucunement protégé?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement qui est: Remplacer "la priorité de passage" par "le passage" est adopté?

**M. Dufour:** Oui, d'accord. Quand il n'y a pas de passage, qu'il n'y a rien d'indiqué, c'est le véhicule qui a préséance.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Dufour:** Et le cycliste.

**M. Côté (Charlesbourg):** J'ai trouvé une réponse à votre question de tout à l'heure, sauf que c'est soumis à la règle de l'article 327.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 447 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Je voudrais juste le comprendre, M. le Président. En fait, c'est un amendement qui ne satisfait pas nécessairement la question de savoir si, à un passage pour piétons, la priorité est au conducteur de l'auto ou au piéton. Vous n'avez pas résolu cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Oui?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est résolu. La priorité est au piéton, soumis à la règle de l'article 327 que nul ne peut mettre en danger... "Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété est prohibée."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 447 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** C'est-à-dire que cela n'indique quand même pas une priorité au conducteur d'une automobile lorsqu'il y a un passage pour piétons.

**M. Côté (Charlesbourg):** Lorsqu'il n'y a pas d'intersection. Donc, dans mon livre à moi, c'est un endroit...

**Mme Harel:** "...ou de passages pour

piétons..."

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais cela peut être un passage pour piétons où il n'y a pas d'intersection.

**Mme Harel:** Vous voulez dire que, a contrario, s'il y a un passage pour piétons, le piéton n'est pas tenu de céder le passage au véhicule. A contrario, cela veut dire que le véhicule serait tenu de céder le passage au piéton.

**M. Lalande:** Ce que l'on dit, c'est que quand il y a une interdiction, c'est indiqué: Le piéton a le passage; c'est l'article 446 que l'on a adopté. Encore une fois, il y a une balise générale, l'article 327, qui dit: Même s'il y a priorité, vous n'avez pas le droit de mettre en péril la vie de quelqu'un. Le conducteur doit donc quand même arrêter.

**Mme Harel:** M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** À l'article 446, le piéton doit céder le passage? c'est cela, la règle. S'il doit s'assurer qu'il peut le faire sans risque, c'est qu'il doit céder le passage.

**Des voix:** Oui.

**Mme Harel:** Alors, c'est donc priorité de passage à l'auto, à l'article 446.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est exact.

**Mme Harel:** Vous voulez que ce soit maintenu ainsi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Bon. Quand vous parliez tantôt de la signalisation européenne ou française, je dois vous dire que cela en est une différence. Les passages pour piétons sont des passages qui, pour aucune considération, ne peuvent n'être pas respectés par les conducteurs d'automobiles. Les passages pour piétons sont aussi sacrés qu'un feu de signalisation.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 447 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 448.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un piéton ne peut se tenir sur la chaussée pour solliciter son transport ou pour traiter avec l'occupant

d'un véhicule." Comme cela, ce qu'il se fait sur la rue Sainte-Élisabeth n'est pas permis.

**Mme Harel:** Quelle est l'amende?

**M. Côté (Charlesbourg):** De 30 \$ à 60 \$ mais on va la corriger pour que ce soit au même niveau que la bicyclette. Je pense qu'il faut avoir le même traitement vis-à-vis du piéton qu'on a eu envers... Sinon on va se retrouver avec des paires de souliers pas mal usés.

**M. Dufour:** Est-ce que cela veut dire que quelqu'un qui n'est pas sur la chaussée peut solliciter un transport?

**M. Côté (Charlesbourg):** On vient de sortir des sombres corridors noirs. Donc, les petites bêtes qui se promènent sur la rue Sainte-Élisabeth, sur l'asphalte, n'ont pas le droit de solliciter. Mais si elles sont sur le trottoir, à moins qu'il n'y ait un règlement municipal qui le défende, elles peuvent faire de la sollicitation.

**M. Dufour:** Mais...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Je comprends les bibites, d'accord.

**Mme Harel:** Les personnes.

**M. Dufour:** Les personnes. Bien, cela peut être des bibites. J'ai employé les mêmes mots.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, je n'ai pas parlé de bibites, mot.

**M. Dufour:** Non?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Dufour:** Bon. De quoi avez-vous parlé?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah!

**M. Dufour:** Des bêtes. Cela ressemble à cela. En tout cas.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est peut-être parce qu'il y a certaines personnes qui les exploitent.

**M. Dufour:** Bon.

**Une voix:** Des bibites?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Quelqu'un va signaler un taxi sur le trottoir ou sur la route...

**M. Côté (Charlesbourg):** Il n'y a pas de problème. C'est permis.

**M. Dufour:** Mais pour traiter avec l'occupant, il y a un échange qui se fait.

**Une voix:** Quelle sorte de traite?

**M. Dufour:** Quoi? Traiter, cela veut dire que j'ai une course à faire, que je veux aller à telle place. C'est en fait un contrat qui se passe entre l'individu qui prend la voiture taxi et la personne, mais il n'est pas nécessairement... Pour être visible, la personne peut être obligée de se tenir sur la chaussée ou sur le bord de la chaussée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Moi, je n'en ai pas.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 448 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. ...traiter avec la salle voisine pour avoir un dictionnaire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 449.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un piéton ne peut solliciter son transport aux endroits où le dépassement est interdit."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 449 est adopté?

**Mme Harel:** C'est la reconduction de la disposition actuelle, c'est-à-dire que c'est sur la chaussée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Là où le dépassement est interdit.

**M. Dufour:** Oui, cela va, mais, en disant cela, cela veut dire que là où le dépassement n'est pas interdit quelqu'un peut solliciter un transport. Donc, il a le droit de faire du pouce.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce n'est pas un commerce. Il n'y a pas de contrat.

**M. Dufour:** Malgré qu'on ne sait plus ce qui est un commerce ou ne l'est pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 449 est adopté. J'appelle maintenant l'article

450.

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 450 est adopté?

**Mme Harel:** Non, l'article 449.

**M. Dufour:** L'article 449.

**Mme Harel:** Parce que, pour que ce soit adopté, il faut que ce soit appelé.

**M. Dufour:** Il faut que ce soit appelé.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est parce que j'avais compris l'article 450.

**Mme Harel:** Il faut que ce soit lu.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'il y a une intersection ou un passage pour piétons à proximité, un piéton ne peut traverser un chemin public qu'à l'un de ces endroits."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 450 est adopté?

Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y aura des amendes qui seront rattachées à cette obligation?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Pensez-vous qu'elles doivent être appliquées? Elles ne le sont pas actuellement.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est l'article 446, actuellement.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Il faut dire que les statistiques qu'on a, c'est de la Sûreté du Québec. Donc, c'est moins applicable que celles de la Communauté urbaine de Montréal, par exemple. C'est onze infractions.

**Mme Harel:** On reviendra pour ce qui est de l'amende parce que les piétons...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 450 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 451.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un piéton ne doit traverser une intersection en diagonale que s'il y est autorisé par un agent de la paix ou une signalisation."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 451 est adopté?

Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Finalement, c'est le principe que le chemin le plus court est le droit.

**Une voix:** Entre deux points, c'est la droite.

**Mme Harel:** Pourquoi avoir légiféré jusque sur ces matières? Là, c'est de la législation.

**Une voix:** Il faudrait demander cela à Mme Payette.

**Mme Harel:** Non, au moment du Code de la sécurité routière, Mme Payette avait déjà malheureusement quitté le Parlement. C'était le Code de la route avant.

**M. Dufour:** Je pense que c'était Michel Clair.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 451 est adopté?

**Mme Harel:** M. Lalande nous dit: Une infraction signalée par la Sûreté du Québec malgré qu'il peut y en avoir d'autres dans les municipalités.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais, en diagonale, cela veut dire que tu pars de la gauche pour aller sur la droite, mais de l'autre côté de la rue. Alors, c'est une diagonale.

**Une voix:** C'est cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le policier qui poserait une infraction là, je pense que cela laisse...

**Mme Harel:** Ce serait intéressant - on ne le saura pas - de savoir dans quelle circonstance cette infraction a été donnée. Parce que cela peut donner lieu à du harcèlement dans des municipalités où les gens se connaissent et parfois n'entretiennent pas toujours de bonnes relations entre elles.

**M. Dufour:** ...cela veut dire qu'il y a des rues comme cela et que la personne traverse d'un point à l'autre point.

**Mme Harel:** Vous traversez la rue et vous êtes susceptible d'être considéré comme ne traversant pas dans la bonne diagonale.

**M. Dufour:** C'est pour gagner du temps.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...pressé au point de se faire frapper.  
Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 451 est adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Merci, M. le député de Jeanne-Mance. J'appelle maintenant l'article 452.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un trottoir borde..."

**Mme Harel:** D'une voix d'outre-tombe.

**Une voix:** Mme Harel, s'il vous plaît!

**M. Côté (Charlesbourg):** Continuons notre train-train.

**M. Dufour:** Pour le projet mal en train.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un trottoir borde la chaussée, un piéton est tenu de l'utiliser."

"En cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir, le piéton peut longer celui-ci sur le bord de la chaussée, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger." Pourquoi pas sans risque? C'est le piéton, la personne.

**M. Dufour:** Pourquoi est-il obligé de longer le trottoir? Comme hier, par exemple, lors d'une bordée de neige, les trottoirs ne sont pas dégagés. Donc, vous êtes obligé de prendre la chaussée. S'il y a un trottoir juste d'un côté, est-ce que le piéton est obligé nécessairement de circuler du côté où il y a un trottoir? Je suis obligé de lire ce qui est marqué.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. Lalande, pouvez-vous passer la charrue pour éclairer la voie?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Lalande.

**Une voix:** En latin.

**M. Lalande:** Nullum crimen, nulla poena sine lege.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que cela vous satisfait, M. le député de Jonquière?

**M. Dufour:** Je n'ai pas compris.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Lalande vient de donner la réponse.

**M. Dufour:** C'était quoi, votre réponse?

**M. Lalande:** Ils m'ont demandé de la donner en latin, alors, j'ai dit: Nullum crimen, nulla poena sine lege.

**Une voix:** Est-ce que vous êtes d'accord?

M. Lalande: En fait, on dit bien "le trottoir qui borde la chaussée". Cela obligerait quelqu'un à aller traverser à une intersection où c'est indiqué pour prendre la chaussée sur l'autre côté. On ne l'oblige pas. (17 heures)

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est à l'article 453 où vous allez trouver votre réponse aussitôt qu'on y sera arrivé.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 452 est adapté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 453.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'aucun trottoir ne borde une chaussée, un piéton doit circuler sur le bord de la chaussée et dans le sens contraire de la circulation des véhicules, en s'assurant qu'il peut le faire sans danger." Mais s'il est plein de neige... C'est sûr.

M. Dufour: Cela me donne une indication que cela devrait être comme ça, mais ce n'est pas écrit comme cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais, s'il est plein de neige, il n'y a plus de trottoir.

**M. Dufour:** Mais on ne dit pas dans quelles conditions. Regardez l'article 452. "Lorsqu'un trottoir borde la chaussée - cela arrive souvent qu'il y a juste un trottoir d'un côté - un piéton est tenu de l'utiliser." On dit "en cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir". On ne dit pas dans quelles conditions. On ne dit pas qu'il est brisé, qu'il y a des choses pas correctes, qu'il est plein de neige. On a pris comme exemple qu'il y a beaucoup de neige.

Le piéton peut longer celui-ci sur le bord de la chaussée. Donc, il va en contradiction avec l'article 453, parce que cela se pourrait bien que je ne sois pas en face du trafic. Je pourrais être du même côté que le trafic.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Le deuxième alinéa de l'article 452 prévoit justement les cas d'exception lorsque le trottoir serait obstrué, parce qu'en cas d'impossibilité d'utiliser le trottoir ce n'est pas juste parce qu'il n'existe pas. Cela peut être parce qu'il est enneigé.

**M. Dufour:** Mais, quand il n'y en a pas, ils nous disent d'aller dans le sens contraire de la circulation des véhicules. Quand il y en a un, il faut longer le trottoir. Ce n'est pas vrai, cela. Vous n'allez pas me convaincre que je vais contre la circulation.

**M. Paradis (Matapédia):** S'il est obstrué ou s'il est enneigé, il faut tenir pour acquis qu'il n'existe plus. Donc, il faut aller en sens inverse de la circulation.

**Une voix:** De l'autre côté.

**M. Dufour:** Ce n'est pas écrit.

**M. Paradis (Matapédia):** Non.

**M. Dufour:** Si vous êtes capable de me dire que c'est écrit, cela va. Si vous me dites que cela va en concordance, alors il faut l'écrire en quelque part. On écrit des A et des B. Là, ce n'est pas écrit.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a d'autres interventions? À l'article 453? M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Quand on regarde les principes exposés dans la loi, à mon point de vue, les articles 452 et 453 ne disent pas la même chose. À l'article 452, on dit: S'il y a un trottoir... Il peut arriver qu'il y ait juste un trottoir sur une route. L'article dit: Si vous ne pouvez pas l'utiliser - on ne dit pas pour quelle raison, mais on prend la pire des raisons: il est plein de neige - vous devez le longer.

Longer le trottoir n'est pas nécessairement dans le sens contraire de la circulation. Donc, vous pourriez circuler à côté du trottoir avec la circulation dans le dos, arrière. À l'article 453, il n'y a pas de trottoir. Vous faites une règle générale en disant: Il faut qu'il marche en sens contraire de la circulation. Je trouve juste l'article 453. Mais l'article 452, vous ne me l'expliquez pas.

**M. Lalonde:** Une interprétation de l'article 452, c'est que s'il ne peut pas utiliser le trottoir, il doit le longer, mais il doit le longer en sens contraire du trafic pour respecter l'article 453. Et, si ce n'est pas dans sa direction, cela voudra dire qu'il doit traverser la route et il ira dans le sens où il veut aller.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 453 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 454.

### Dispositions particulières applicables à certains véhicules

#### Véhicules affectés au transport d'écoliers

**M. Côté (Charlesbourg):** "La présente section s'applique au transport des écoliers, à l'exception d'un transport effectué en vertu d'un permis délivré à cet effet par la Commission des transports du Québec et pour lequel peut être utilisé un autobus ou un minibus autre qu'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers au sens d'un règlement pris en vertu de la Loi sur les transports."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 454 est adopté? M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Cela veut dire qu'un transporteur public comme la CTCUQ pourrait effectuer aussi des transports d'écoliers.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Drolet.

**M. Drolet:** Oui, en fait, il s'agit de l'application de la section qui concerne tout le transport des écoliers sauf certains cas qui seront précisés dans le règlement sur les véhicules affectés au transport d'écoliers, notamment le transport de fins de semaine d'étudiants de cégep ou même, dans certains cas, du secondaire. Il s'agit de transport d'assez longue distance pour lequel on n'obligera pas l'utilisation d'autobus jaunes avec des clignotants sur la partie supérieure.

**Mme Harel:** Donc, toute la section ne s'applique qu'au transport d'écoliers particulièrement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le transport d'écoliers.

**Mme Harel:** C'est cela.

**M. Drolet:** Pour lequel est exigée l'utilisation d'un autobus d'écoliers.

**Mme Harel:** Cela c'est pour toute la section.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 454 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 455 et nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Premièrement, supprimer le premier alinéa; deuxièmement, remplacer, dans le deuxième alinéa, le mot "II" par les mots "Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers". L'explication, c'est que cela évite d'avoir deux articles qui disent la même chose, soient les articles 426 et 455. C'est tout simplement ce que cela vise.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Déjà, l'article 426 contient le principe qui est rédigé au premier alinéa de l'article 455. L'article 426 prévoit qu'un conducteur ne peut pas accepter plus de passagers qu'il y a de places disponibles dans le cas de transport d'écoliers. C'est bien cela?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Alors, c'est sa responsabilité de voir que toutes les personnes soient assises avant de mettre son véhicule en mouvement. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. Est-ce que l'article 455 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 456.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers doit, lorsqu'il s'arrête pour faire monter ou descendre des personnes, donner l'alerte en mettant en marche les feux intermittents visés à l'article 229 tant que les personnes ne sont pas en sécurité." C'est l'obligation de mettre les feux clignotants et ce sera très sévèrement pénalisé dans la mesure où les gens ne la respecteraient pas.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a de nombreuses infractions à cette obligation?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est neuf points.

**Mme Harel:** C'est neuf points d'inaptitude?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Dans le cas du conducteur?

**Une voix:** C'est dix-huit.

**Mme Harel:** Dix-huit, c'est relatif à la Sûreté du Québec.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord.

**Mme Harel:** Un grand nombre, au municipal?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a eu beaucoup de campagnes d'éducation et de sensibilisation par les postes de radio qui s'en sont faits les défenseurs ainsi que les corps policiers qui ont, avec la complicité des postes de radio, publicisé leur opération. Dans ce sens, je pense que c'était très important.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 456 est adopté? M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** On parle du transport d'écoliers. Ce n'est pas écrit le transport des personnes. On dit: "lorsqu'il s'arrête pour faire monter ou descendre des personnes." Pourquoi change-t-on le mot dans le même article?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est parce qu'il y a certaines dispositions qui permettent, dans certains endroits isolés, à des adultes de remplir les places qui ne sont pas occupées par des étudiants.

**M. Dufour:** Selon les informations qu'on a, cela ne marche pas beaucoup, cette histoire. C'est un vœu pieux. Il n'y a pas beaucoup de monde qui s'occupe de cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Avec la réforme du financement des commissions scolaires dans le transport scolaire, cela a obligé à rationaliser davantage les circuits d'autobus de telle sorte qu'il y a de moins en moins de places disponibles dans les autobus. Mais il faut quand même le permettre pour des régions éloignées.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 456 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 457.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsque des autobus ou minibus affectés au transport des écoliers sont immobilisés à la file et que le conducteur de l'un de ces véhicules fait monter ou descendre des personnes, les conducteurs des autobus ou minibus qui suivent doivent également mettre en marche les feux intermittents de leurs véhicules."



**M. Dufour:** Dans les cours d'école où il y a plusieurs autobus dans lesquels les écoliers montent ou descendent, c'est un stationnement. Une cour d'école, ce n'est pas public ça?

**M. Côté (Charlesbourg):** ...un chemin public.

**M. Dufour:** Au sens de la loi.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Bilodeau.

**Mme Bilodeau:** La disposition s'applique lorsque les autobus ou minibus affectés au transport d'écoliers sont immobilisés sur le chemin public. Je me réfère toujours à la règle générale d'application du code sur les chemins publics que je peux vous relire, si vous voulez. Le chemin public, c'est la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers à l'exception, etc.. Une chaussée, c'est la partie d'un chemin public normalement utilisé pour la circulation des véhicules routiers.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 458 est adopté?

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a eu beaucoup d'infractions pour ce type de...

**M. Dufour:** Il ne doit pas y en avoir beaucoup.

**M. Côté (Charlesbourg):** Trois.

**Mme Harel:** Trois infractions.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 457 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 458.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers ne peut mettre en marche les feux intermittents de son véhicule que dans les circonstances prévues aux articles 456 et 457." Un exemple: S'il arrête pour prendre un paquet de cigarettes ou un Coke. On l'a corrigé au printemps parce qu'il y avait des abus. C'est cette disposition-là qui a été corrigée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 459 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je m'excuse, l'article 458 est-il adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 459.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut mettre en marche les feux intermittents lorsque le véhicule qui est muni de ces feux n'est pas utilisé pour effectuer le transport auquel s'applique la présente section."

**M. Dufour:** Est-ce qu'on pourrait dire que...

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord.

**M. Dufour:** L'autobus, le soir, ce n'est pas nécessairement aux heures d'école, aux heures de cours. L'autobus qui sert au transport des écoliers est utilisé, je ne sais pas, pour une classe de neige ou quelque chose du genre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans ce cas-là, on a changé, au printemps, la loi en faisant en sorte que, hors période scolaire, l'autobus scolaire qui transportait des enfants était toujours considéré comme un autobus scolaire au même titre que durant l'année scolaire. C'est l'article 461 qu'on verra tout à l'heure. Dans ce cas-ci, ce que cela vise, c'est un club de hockey d'adultes qui voudraient utiliser un autobus scolaire muni d'un permis qui peut faire ce déplacement. À ce moment-là il n'a pas la possibilité d'utiliser les feux clignotants puisque cela n'est pas fait aux fins d'un transport scolaire.

**M. Dufour:** La couleur du véhicule peut amener les automobilistes à freiner brusquement pensant qu'il pourrait y avoir des écoliers à l'intérieur. Ce n'est pas clair. Vous dites qu'il doit être bien identifié que c'est un autobus scolaire et, quand il ne sert pas pour des fins scolaires, ce n'est pas marqué dessus. Donc, cela pourrait aller en contradiction avec certains articles, parce que si je suivais un autobus scolaire sans savoir ce qu'il y a dedans je pourrais être appelé à freiner plus rapidement à cause de cela.  
(17 h 15)

**M. Côté (Charlesbourg):** On n'a qu'à chercher l'article qui oblige à recouvrir lorsque ce n'est pas utilisé aux fins scolaires.

**M. Dufour:** Je n'avais jamais remarqué cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. L'article 229, troisième alinéa: "Les affiches doivent être enlevées ou recouvertes lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour effectuer un transport visé à l'article 454 ou à l'article 461." Donc, cela vise le transport scolaire. Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 459 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 460.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'un véhicule routier qui approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux intermittents sont en marche doit immobiliser son véhicule à plus de 5 mètres de l'autobus ou du minibus et ne peut le croiser ou le dépasser que lorsque les feux intermittents sont éteints et qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

"Le premier alinéa ne s'applique pas à un véhicule routier qui croise un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou une autre séparation physique surélevée."

**M. Lalande:** C'est le véritable dépassement d'autobus scolaire. Il y a neuf points d'inaptitude qui s'appliquent au conducteur et il y a eu 554 infractions en 1983.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 460 est adopté?

**Mme Harel:** Le deuxième alinéa s'explique comment, M. le Président?

**M. Lalande:** C'est pour empêcher, quand il y a un terre-plein entre les deux, que celui qui est sur l'autre côté du terre-plein, alors que le véhicule est immobilisé de l'autre côté, ne soit tenu d'arrêter à ce moment-là; mais il faut qu'il s'agisse absolument d'un terre-plein entre les deux.

Pour plus de précision, ce n'est pas simplement une ligne blanche double au centre. Dans les cas où il y a quatre voies, deux dans un sens et deux dans l'autre, qui sont séparées simplement par des lignes doubles, à ce moment-là quiconque traverse le chemin sur les quatre voies doit s'arrêter; mais s'il y avait un terre-plein entre les deux, c'est-à-dire un bout gazonné avec une surélévation, à ce moment-là c'est simplement ceux qui sont sur un côté du terre-plein qui sont tenus de s'immobiliser.

**Mme Harel:** M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Présentement dans l'application de cet article, l'automobiliste ne peut pas dépasser. Croiser s'interprète comment?

**M. Lalande:** C'est dépasser aussi.

**Mme Harel:** Dépasser aussi. Ne peut le croiser ni le dépasser.

**M. Lalande:** C'est cela.

**Mme Harel:** Le croiser signifie dépasser ou vice versa?

**M. Côté (Charlesbourg):** Les deux.

**Mme Bilodeau:** Vous avez les deux significations: Ne peut le croiser ou le dépasser.

**Mme Harel:** Qu'est-ce que veut dire croiser?

**Mme Bilodeau:** Le rencontrer.

**M. Lalande:** Croiser c'est rencontrer.

**M. Côté (Charlesbourg):** Rencontrer.

**Mme Bilodeau:** Vous êtes obligée d'arrêter aussi, parce que les écoliers peuvent traverser devant.

**Mme Harel:** Dans la pratique courante, j'ai toujours pensé qu'il fallait s'arrêter derrière un autobus scolaire.

**M. Côté (Charlesbourg):** Devant aussi.

**Mme Harel:** Devant aussi.

**Une voix:** En région rurale, on arrête aussi en avant.

**M. Dufour:** Vous parlez d'un terre-plein et de séparations surélevées. Cela pourrait être une séparation qui n'est pas tellement élevée. Vous pensez au New-Jersey, mais cela pourrait être une bordure qui n'est pas tellement élevée. À ce moment-là vous l'acceptez comme un terre-plein?

**M. Lalande:** Oui.

**M. Dufour:** Ou comme un faux...

**M. Lalande:** Ce fut effectivement la déduction devant les tribunaux à cet égard-là dans les poursuites et on a dit qu'une surélévation, pour autant qu'il y en ait une, donc une chaîne de trottoir de six pouces, cela constitue un terre-plein. Mais, s'il n'y

en a pas du tout, à ce moment-là cela ne constitue pas un terre-plein.

Il y a eu des discussions sur ce terre-plein et on a interprété que, s'il y a une surélévation qui ne permet pas à un véhicule de traverser, c'est considéré comme étant un terre-plein.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 460 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 461.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les articles 455 à 460 s'appliquent en tout temps au transport de toute personne âgée de moins de 18 ans effectué au moyen d'autobus ou de minibus habituellement affectés au transport d'écoliers au sens d'un règlement pris en vertu de la Loi sur les transports." C'est ce que l'on disait tout à l'heure où cela visait le transport scolaire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 461 est adopté? M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** L'autobus d'écoliers qui ne fait pas de transport écolier pourrait transporter des adultes ou des gens un peu plus âgés que les écoliers. Accepteriez-vous des personnes de plus comme les autres transporteurs?

**M. Lalande:** Non, pas pour les véhicules scolaires.

**M. Dufour:** Jamais?

**M. Lalande:** Jamais. Le nombre de siège doit correspondre au nombre de personnes.

**M. Dufour:** En tout temps, même si ce ne sont pas des écoliers?

**M. Lalande:** Si ce n'est plus des écoliers...

**M. Dufour:** C'est cela, ma question était claire.

**M. Lalande:** ...si ce ne sont plus les règles qui s'appliquent aux écoliers, cela devient un véhicule, à ce moment-là, qui fait du transport de personnes adultes. On n'oblige pas aux mêmes règles. On dit bien que les articles de cette section s'appliquent strictement aux écoliers et aux moins de 18 ans.

**M. Dufour:** Il n'y a pas d'articles là-dedans qui parlent de transporter d'autres

personnes que des écoliers?

**M. Lalande:** On verra cela dans les autres dispositions concernant les autobus et les transports mais là nous sommes strictement dans la section des autobus d'écoliers.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 461 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 462.

#### **Véhicules hors normes et véhicules avec chargement**

**M. Côté (Charlesbourg):** "Pour l'application de la présente section - qui concerne les véhicules hors normes et véhicules avec chargement -..."

**Mme Harel:** C'est un amendement?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**Mme Harel:** C'est le titre.

M. Lalande: C'est dans la section II.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...et à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend, par les mots: 1° "charge par essieu": la masse qui est mesurée sous les roues d'un essieu ou des essieux compris dans une catégorie établie par règlement et qui provient de la répartition sur ces roues de la masse d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules routiers, y compris ses accessoires, son équipement et son chargement; 2° "masse totale en charge": la masse d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules routiers y compris ses accessoires, son équipement et son chargement; 3° "véhicules hors normes": a) un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers dont la charge par essieu, la masse totale en charge, ou l'une des dimensions n'est pas conforme aux normes établies par règlement; b) un ensemble de véhicules routiers formé de plus de trois véhicules routiers, l'essieu amovible n'étant pas calculé dans le nombre de véhicules qui forment l'ensemble lorsqu'il supporte une semi-remorque.

"La charge par essieu peut être déterminée par la somme des unités de masse mesurées sous chacune des roues extérieures ou sous chacune des roues de l'essieu ou des essieux compris dans une catégorie. La masse totale en charge peut être déterminée par la somme des charges par essieu."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Y a-t-il des interventions à l'article 462?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour en arriver au principe d'une charge permise, selon des évaluations techniques faites, dans un premier temps, par le ministère quant à la capacité maximale permise, celle que nos routes peuvent supporter et nos oeuvres architecturales. Finalement, le principe de mesurer la charge par l'essieu déjà en application dans des pesées du style de celle de Saint-Romuald, de Les Cèdres; c'est une technique qui est très largement utilisée en Ontario et qui a fait ses preuves, qui, finalement, nous permettra de mesurer par essieu. C'est assez intéressant de voir comment cela fonctionne.

J'ai eu l'occasion d'aller inaugurer celle de Saint-Romuald et d'inviter la presse. On pouvait voir des camions circuler sur des plaques sur la route 20, un peu à l'est de Saint-Romuald. Les gens circulent et, dès le moment où l'essieu et les pneus passent sur la plaque, il y a automatiquement enregistrement de la charge par essieu dans chacun des cas. S'il y a dépassement de la charge, automatiquement, des signaux lumineux apparaissent, indiquant à celui qui est surchargé ou qui a la possibilité d'être surchargé de se diriger vers la pesée et d'aller faire la pesée officielle, ce qui permettra de donner une infraction ou de laisser filer celui qui aurait été mal évalué au moment où il est passé sur la plaque. Cela permet aussi, par le fait même, à ceux qui respectent les limites de poursuivre leur route sans avoir obligatoirement à passer sur la pesée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Est-ce que l'article 462 est adopté?

**M. Dufour:** Quand on parle de charge...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** La charge par essieu, cela veut dire que dans le même camion il peut y avoir des endroits où c'est plus pesant que d'autres. Ce n'est pas nécessairement une charge répartie également.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, certainement. Il y a tout un débat actuellement sur certaines matières en vrac. Par exemple, pour le ciment en vrac, en poudre, il peut se faire un déplacement, soit à l'avant, soit à l'arrière, qui fait qu'au moment où vous quittez l'usine vous avez une masse totale conforme à la capacité de votre véhicule mais, se déplaçant sur la route, cela fait en sorte qu'un essieu peut être chargé plus qu'un autre mais la masse totale elle-même est conforme à ce que le

véhicule a le droit de transporter; cela vaut pour les liquides aussi.

À la suite de plaintes provenant principalement des vraquiers de ciment en poudre et des transporteurs de liquide, j'ai formé un comité de travail au ministère avec ces gens pour être capable de trouver des moyens de rendre justice aussi à ces gens. Bien sûr qu'il y a des discussions quant à l'interprétation pour savoir qui a tort et qui a raison, mais le comité va bon train et on devrait être en mesure de régler le cas pour ces deux matières qui sont transportées. Quant au reste, cela ne crée pas de problème.

**M. Dufour:** D'après vos règlements.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Dufour:** D'après vos règlements, est-ce que c'est la masse totale qui compte ou si vous le faites par essieu? Est-ce qu'il faut que les deux soient ensemble, correspondent?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**M. Dufour:** Le camionneur qui charge beaucoup dans un endroit et qui charge moins dans l'autre. Cela pourrait être un transporteur, par exemple, de marchandise en vrac mais qui n'est pas nécessairement celles que vous nous avez données. Cela pourrait être du solide: dans un endroit il met des morceaux de fer et dans un autre il met des choses moins pesantes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'on me dit, dans la pratique, c'est que lorsqu'il y a infraction sur les deux, à la fois sur la masse totale en charge ou sur un essieu seulement, on n'a qu'une seule infraction. Alors, vous avez un camion, vous dépassez la masse totale en charge, donc, il y a une infraction. Vous pouvez aussi passer sur la pesée et être à la limite permise sur un essieu. Par contre, sur un autre essieu, il y a surcharge et sur un autre essieu c'est moins chargé. Ce qui fait que vous avez une infraction sur un essieu et sur la masse totale en charge. À ce moment-là, au lieu d'avoir deux infractions il y en a une seule qui est constatée.

**Mme Harel:** Pour le même événement, c'est cela. C'est prévu dans le code?

**M. Dufour:** Vous comprendrez que je ne suis pas tellement familier avec cela. J'essayais de savoir pourquoi. C'est important que l'essieu ne soit pas trop chargé. Est-ce à cause des risques d'accidents?

**M. Lalande:** Non, c'est à cause de la chaussée, de la structure du réseau. Non seulement il y a la masse par essieu, mais il

y a des calculs de génie qui sont assez impressionnants parce qu'il y a l'espacement des essieux qu'on doit aussi calculer, selon que les essieux sont plus rapprochés ou plus ou moins éloignés. Cela, c'est un calcul qui est fait dans une grille fort détaillée et qui nous permet, par ordinateur, de la déterminer.

M. Côté (Charlesbourg): L'ordinateur qui est installé à Saint-Romuald, par exemple, calcule la distance des essieux, automatiquement, la charge de l'essieu et la masse totale en charge et fait en sorte de donner l'indication si on est en défaut ou pas. Ce sont des outils assez souples parce qu'au moment où j'y suis allé il s'agissait, par exemple, au niveau des limites... Vous prenez en même temps la limite de vitesse.

J'ai vu, du temps que j'étais là, des gens qui sont passés, chargés à 70 000 kilogrammes alors que la limite maximale était de 57 000 kilogrammes et roulant à 130 kilomètres à l'heure. Imaginez-vous quelqu'un qui se déplace à 130 kilomètres à l'heure, surchargé comme il l'était, s'il fallait qu'il frappe une série de voitures, quel carnage cela ferait. Ce n'est pas le lot, mais ce sont les plus dangereux.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Cela oblige aussi, finalement, le conducteur à être responsable de la bonne répartition de sa charge. C'est ce que je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.  
(17 h 30)

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: C'est un sujet qui m'intéresse. Est-ce que l'expéditeur peut être responsabilisé à l'intérieur de la loi à un moment donné?

M. Côté (Charlesbourg): Très intéressant. Actuellement, non, mais avec le nouveau code de procédure, oui. Je dois vous dire que cela va rendre justice aussi à l'expéditeur. C'est un débat qui est mené par l'Association du camionnage du Québec. Le problème qui se pose est qu'un transporteur se présente chez un expéditeur. Il y a trois intervenants. Il faut bien les distinguer. L'expéditeur qui va expédier un chargement de briques, en disant: Il y a tant de kilogrammes dessus, prends-les, va-t-en avec, il n'y a pas de problème, alors qu'on peut avoir un dépassement parce que lui aussi doit payer à la masse totale. L'expéditeur peut induire le propriétaire du véhicule en erreur, en lui disant que la masse est inférieure à la masse réelle, premier intervenant. Deuxième

intervenant: il y a aussi des propriétaires de véhicules qui eux-mêmes surchargent compte tenu de certains avantages sur le plan financier. Il y a - troisième intervenant - le conducteur qui se trouve bien des fois dans des situations fort embarrassantes, coincé entre la sécurité de son emploi et la volonté de surcharge de son patron. Chacun prendra son niveau de responsabilité, à la fois l'expéditeur, le propriétaire et le conducteur. Si l'on veut outrepasser les lois, il y a toutes sortes de techniques. Je me suis fait raconter que certains conducteurs pouvaient même circuler avec deux factures de pesées dans leurs poches.

La vraie est celle à remettre aux policiers. Je pense que, dans ce sens, je suis très heureux d'avoir la collaboration de l'Association du camionnage du Québec dans cette guerre sans merci aux fraudeurs et à ceux qui surchargent notre réseau routier.

M. Gauvin: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pour ceux qui veulent aller se faire peser, il n'y a pas des pesées comme cela partout.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on est...

M. Dufour: Le ministère en a, mais il n'y a pas beaucoup de particuliers qui ont des pesées, en règle générale. Malgré que le sable se vend maintenant à la pesée, à ce que je sache. Celui qui aurait un camion et qui voudrait ne pas aller à l'encontre de la loi pourrait-il utiliser la balance du ministère gratuitement ou s'il y a un coût pour se faire peser au cas où?

M. Côté (Charlesbourg): On installe beaucoup de pesées actuellement. Vous avez vu que sur le boulevard Talbot - ce n'est pas tout à fait dans le comté de Charlesbourg, c'est dans le comté de Chauveau, juste de l'autre côté - on fait l'installation d'une pesée. Il y en a une en venant de Montréal sur l'autoroute 40 arrivant à Trois-Rivières. Il y en a une série dont l'implantation est prévue un peu partout. Il y a un programme quinquennal d'implantation de pesées pour être capable de mesurer le niveau d'honnêteté des gens qui circulent sur les routes du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Sans allonger le débat, pour ajouter à cela. De plus en plus, les transporteurs, qui sont là depuis plusieurs

années, ont tendance à négocier leurs services à partir de tant le mille et je pense qu'ils tendent à vouloir trouver des formules pour pouvoir respecter les normes de pesanteur. C'est de là que je parle de l'expéditeur. L'expéditeur essaie de trouver des transporteurs en "side line" comme on les appelle et il leur propose le même prix à condition qu'ils en mettent un peu plus que les autres. Ils deviennent drôlement plus compétitifs que ceux qui veulent respecter la loi. Je prends bonne note que vous l'avez compris.

M. Côté. (Charlesbourg): Oui. Je peux vous dire que j'ai encore compris autre chose aussi. Les pressions que met l'Association des manufacturiers canadiens en vue de la déréglementation visent davantage à cautionner ce qu'eux-mêmes font actuellement en utilisant des illégaux pour le transport de leurs matériaux, ce qui fait baisser les prix, que le fait de, finalement, être disciplinés quant à ceux qui actuellement ont des permis, pour effectuer le travail que les permis leur permettent. Dans ce sens, il y a effectivement tout un ménage à faire. Je pense que nous avons la volonté de le faire et le code s'inscrit dans cette lignée. Éventuellement, ta police des routes aussi. Cela va faire mal à des places, mais il faut que cela fasse mal, sinon, on n'en sortira jamais.

M. Gauvin: Cela va rendre service à tout le monde si la règle est applicable pour tout le monde.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: M. le Président, on voit certains camions sur des remorques qui ont les essieux plus distancés les uns que les autres; il y en a d'autres qui en ont jusqu'à quatre sous la remorque. Est-ce que c'est pour diminuer la charge sur les roues?

M. Côté (Charlesbourg): Par essieu. C'est pour diminuer la charge par essieu.

M. Vaillancourt: Cela veut dire qu'ils peuvent charger plus s'ils ont plus d'essieux.

M. Côté (Charlesbourg): Sans pour autant dépasser la limite maximale permise pour la masse totale en charge qui est à 57 500 kilogrammes alors que les camionneurs revendent 62 000 kilogrammes.

M. Vaillancourt: Cela veut dire que, s'il y a deux essieux "proche à proche" en arrière, le conducteur est obligé de moins charger, pour ne pas dépasser la pensanteur permise, que s'il y en a trois ou quatre sous

la remorque.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Un autre élément additionnel dont il faudrait peut-être vous informer, c'est qu'à la conférence des ministres des Transports de Toronto, au début d'octobre, nous avons adopté un code national de la sécurité. Finalement, il y a encore des gestes à poser avant qu'il ne soit mis en vigueur; cela veut dire que dans chaque province du Canada les mêmes règles de base quant à la sécurité vont s'appliquer. Le temps achève où des gens de chez nous vont pouvoir aller faire la pluie et le beau temps en Ontario et le temps achève où les gens de l'Ontario vont pouvoir venir faire chez nous la pluie et le beau temps. De telle sorte que les normes appliquées chez nous seront les mêmes normes appliquées en Ontario, en Saskatchewan, en Colombie britannique, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

Mme Harel: En matière de camionnage?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, camion et autobus.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 462 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 463 et il y a un papillon.

M. Vaillancourt: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Le code national de la sécurité routière va-t-il primer le code des provinces?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il ne primera pas le code de chaque province.

Mme Harel: À ce que je sache, M. le Président, c'est de juridiction exclusivement provinciale en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

M. Côté (Charlesbourg): Tut, tut, tut.

Mme Harel: Non? Sur les routes provinciales?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Dans tout le problème de la déréglementation actuellement, il y a toujours l'épée de Damoclès suspendue au-dessus des têtes des provinces qui fait que le fédéral, voulant déréglementer, a passé son message qui n'est pas très ferme à ce

moment-ci, il faut le prendre pour ce qu'il est, que le pouvoir, quant à la déréglementation sur le transport était un pouvoir délégué par Ottawa, si je ne m'abuse, je vous dis cela sous... Je fais appel à mes souvenirs depuis 1954. Le fédéral, si les provinces n'agissaient pas dans ce domaine, pouvait rapatrier son pouvoir et agir unilatéralement.

**Mme Harel:** Le transport interprovincial est de juridiction fédérale, mais le transport provincial est de juridiction exclusive.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais c'est un pouvoir délégué.

**M. Lalande:** En fait, vous avez raison, en vertu de la constitution, le transport interprovincial est de compétence fédérale et le transport intraprovincial est de compétence provinciale. Toutefois, et c'est ce que M. le ministre expliquait, le code national de sécurité va être, si on veut, pour employer le texte anglais, un "statement" qui est général, un papier, un document de base, mais qui devra être adopté par chaque province par voie de référence dans un règlement pour être applicable dans chaque province. Le Code du bâtiment est un exemple.

**M. Dufour:** J'imagine qu'il y a des règlements qui régissent la façon dont la balance fonctionne. On va vous faire confiance.

**Mme Harel:** Cela a l'air tellement intéressant, peut-être pourriez-vous nous mettre au courant.

**M. Lalande:** Ce que le ministre confirmait, c'est qu'en 1954 le fédéral qui, en vertu de la constitution, a un pouvoir interprovincial, a délégué ce pouvoir aux provinces. Ce que le fédéral veut, c'est le rapatrier, en reprendre possession.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans la mesure où les provinces n'agissent pas, en termes de déréglementation.

**M. Drolet:** Il s'agit de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, la loi M-14, qui a été adoptée à la suite de l'arrêt Winner. À l'époque, il n'y avait pas de loi de contrôle sur les entreprises fédérales qui effectuaient du transport par autobus. Or, l'arrêt Winner a décidé que l'activité était libre. Alors, le fédéral a adopté la loi M-14 par laquelle on prescrit le permis pour les entreprises fédérales qui exploitent, dans une province, un transport réglementé à l'intérieur de cette même province. En d'autres termes, lorsque, dans une province, un permis est exigé pour effectuer un

transport local, une entreprise qui fait du transport dans la province en passant dans la province ou qui vient prendre des passagers ou en conduire doit avoir un permis aux mêmes conditions et de la même manière que s'il s'agissait d'une entreprise locale; c'est ce que dit la loi M-14.

**Mme Harel:** Ce permis est émis par le fédéral.

**M. Drolet:** Il est émis par la Commission des transports du Québec comme s'il s'agissait d'une entreprise locale. C'est cela que le fédéral voudrait rapatrier en partie.

**Mme Harel:** À ce moment-là, cela ne couvrirait que les entreprises fédérales qui font du transport.

**M. Drolet:** Sauf que les entreprises fédérales qui font du transport, c'est toute entreprise qui fait, de façon régulière, un transport entre plusieurs provinces.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela veut dire qu'il ne nous reste plus rien.

**Mme Harel:** Plusieurs, une ou deux, c'est pareil.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela. Comme vous le voyez, je suis bien soutenu sur le plan de la connaissance des dossiers et je ne suis que la pointe de l'iceberg.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Ceci dit, est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 463?

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer, dans la deuxième ligne du deuxième alinéa de l'article 463, les mots "sur paiement des droits fixés par règlement" par les mots "sur paiement des droits et des frais fixés par règlement". On ajoute "des frais", à ce moment-là.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 463 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 464.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire un véhicule hors normes à moins

qu'il ne porte avec lui le permis spécial de circulation."

M. Lalande: En tout temps de l'année, quelqu'un qui dépasse 57 500 a besoin d'un permis spécial. Par exemple, les trains routiers, pour avoir le droit de circuler, doivent avoir un permis spécial de circulation.

M. Côté (Charlesbourg): Maisons mobiles. Dans le temps du dégel, j'ai vu cela à plusieurs reprises parce que, comme député de Matane, j'ai revendiqué à plusieurs reprises de tels permis pour transporter une grue qui allait sur un quai, en Gaspésie, pour charger les bateaux de pitoues qui voguaient sur la mer vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean ou vers Québec pour transformer la matière première de la Gaspésie dans des lieux où des gens avaient eu, par leur pouvoir politique, la possibilité de faire implanter chez eux des usines de transformation.

**Une voix:** Ce qu'on appelle le bois d'oeuvre.

M. Dufour: Bravo! Il n'y en a pas assez de cela.

Mme Harel: Le pouvoir politique est puissant.

M. Dufour: Tiens-toi!

Mme Harel: J'ai hâte de voir l'effet du pouvoir politique dans l'est de Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Si nous voulons continuer à alimenter les usines du Saguenay-Lac-Saint-Jean, est-ce que nous adoptons l'article 464?

Mme Harel: Adopté.

M. Dufour: Le véhicule dont vous parlez, un train routier, pourrait avoir plusieurs camions. Comment faites-vous pour établir cela? Vous avez parlé tantôt de 57 000 kilogrammes. C'est à peu près 125 000 livres, grosso modo. Il y a quatre remorques ou il y a trois véhicules. Est-ce que les trois peuvent se diviser ou si c'est le même et qu'il compte pour un? Les trois comptent pour un?

**Une voix:** ...total, oui.

M. Dufour: Oui, mais qu'est-ce que cela fait en pesanteur? Cette pesanteur est dispersée.

M. Drolet: Dans ces cas-là, il n'y a pas d'infraction à la charge axiale. Il pourrait y en avoir sur l'opérateur total.  
(17 h 45)

M. Dufour: Sur la masse totale, vous le considérez juste pour un?

M. Drolet: Non, non. Sur les trois. C'est l'ensemble des véhicules.

M. Dufour: L'ensemble des véhicules, vous le traiteriez comme masse totale?

**M. Drolet:** Oui.

**M. Dufour:** Les trois?

**M. Drolet:** Oui.

M. Dufour: Ensemble pour un.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner un exemple. C'est celui que vous m'avez fourni au moment où je me suis informé. Frit-O-Lay ou Dulac...

M. Dufour: Les patates chips.

M. Côté (Charlesbourg): Les patates chips. Ils pourraient avoir un train routier de trois véhicules accrochés à la même remorque et remplis de chips, mais qui ne briseraient jamais la masse totale en charge et qui n'excéderaient pas... Alors que vous pourriez avoir deux semi-remorques qui pourraient, avec du papier, peser 70 000 kilogrammes, à ce moment, ils seraient en infraction parce qu'ils dépassent la masse totale permise.

M. Dufour: Ce qui m'intrigue, c'est que vous avez la masse totale. Mon jugement me dirait qu'un transporteur, c'est une boîte avec les roues, un deuxième, un troisième. Vous le faites comme s'il était un.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des essieux.

M. Dufour: Les essieux ne passeraient pas la masse des essieux.

M. Lalande: Nous avons parlé tout à l'heure d'un ensemble routier. Maintenant, on parle d'un ensemble routier quand il y a un tracteur et deux remorques à l'arrière. C'est ce qu'on appelle le train routier. C'est cet ensemble routier qui ne doit pas dépasser dans sa masse totale en charge 62 500. Cela prend un permis spécial compte tenu que le train routier a un chargement, à bien des égards, qui est plus que 57 500.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 465.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis spécial de circulation est responsable des dommages causés aux chemins publics par suite de l'utilisation d'un



véhicule hors normes." Je pense que c'est tout à fait normal.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 465 est adopté?

M. Dufour: Ce n'est pas trop souvent? Avez-vous des statistiques là-dessus?

Mme Harel: Sûrement. Sur les chemins publics qui servent, par exemple, à des transporteurs pour déplacer du bois ou de la pitoune, des choses comme cela, les populations peuvent se trouver devant des chemins effondrés parfois, parce qu'il y a eu, au printemps, en particulier, transport de matières trop lourdes.

**Une voix:** Ils ne peuvent pas...

M. Côté (Charlesbourg): Pour vous donner un exemple, je me souviens du temps où je travaillais avec le député de Portneuf. Il y a un camion de béton qui était en surcharge, qui a traversé un pont, pas un très gros pont, qui a effondré le pont et qui a eu la responsabilité de reconstruire le pont. C'était tout à fait normal parce qu'il dépassait la masse totale en charge.

Mme Harel: Le titulaire, à ce moment, évidemment, c'est le transporteur. Ce n'est pas l'expéditeur.

M. Lalande: C'est le titulaire du permis, donc, ce n'est pas le conducteur.

Mme Harel: C'est le transporteur.

M. Lalande: C'est le transporteur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 465 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 466.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers est un véhicule hors normes, est autorisé à faire immobiliser le véhicule ou l'ensemble de véhicules et à exiger que le conducteur le soumette à la pesée ou en facilite le mesurage, selon le cas.

"L'agent de la paix peut de plus exiger que le véhicule ou l'ensemble de véhicules soit conduit à un endroit où peut s'effectuer la pesée ou le mesurage, pourvu que celui-ci ne soit pas situé à une distance de plus de 15 kilomètres du lieu d'interception."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

député de Jonquière.

M. Dufour: On parle de quinze kilomètres. Si un agent de la paix arrête quelqu'un à l'intérieur du parc des Laurentides, il n'y a pas de pesée à quinze kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des balances portatives qu'il peut utiliser.

M. Dufour: Oui, mais est-ce qu'il y en a régulièrement? Un manomètre, c'est quelque chose qui n'est pas gros.

M. Lalande: Les balances portatives ont à peu près un pied de large par deux pieds de long qui se met sous le pneu du véhicule. Évidemment, pour faire la somme des essieux, ils doivent mesurer les deux, d'un côté, d'abord, une roue et ensuite aller à l'autre roue de l'autre côté pour mesurer par essieu. C'est l'ensemble. C'est assez long, mais c'est vérifiable. C'est l'ensemble de toutes les roues qui va donner la somme de la masse totale en charge.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 466 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 467.

M. Côté (Charlesbourg): "La charge par essieu et la masse totale en charge d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules routiers sont déterminées au moyen d'appareils conçus à cette fin, approuvés par le ministère des Transports et utilisés de manière déterminée par lui.

"Le fait qu'un appareil de mesure a été approuvé par le ministre des Transports et utilisé de la manière qu'il détermine fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, que cet appareil a déterminé exactement la masse sous une roue, la charge par essieu ou la masse totale en charge au moment où l'infraction est alléguée avoir été commise."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: En fait, c'est la même question quand on dit que le radar ne fait pas tout...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 467 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 468.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un agent de la paix a établi qu'un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers est un véhicule hors normes, il peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce qu'il satisfasse aux normes du présent code ou que son conducteur soit en possession du permis spécial.

"Le conducteur de ce véhicule hors normes doit se conformer à cette exigence."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 466 est adopté?

**M. Dufour:** Il pourrait garder son chargement assez longtemps, s'il n'a pas son permis spécial?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faut le décharger ou faire venir un autre camion pour le décharger. Mais il faut voir ici que, avant que l'infraction ne soit collée, il a au moins la possibilité d'aller se chercher un permis spécial. C'est une ouverture assez grande.

**M. Dufour:** Le but, quand vous accordez un permis spécial, c'est que vous acceptez que...

**M. Côté (Charlesbourg):** Que, pour une circonstance particulière - non pas de manière régulière, mais pour une circonstance particulière - quelqu'un puisse outrepasser la masse totale en charge permise.

Dans ce cas-ci, le permis s'appliquerait à des charges indivisibles, dans le sens que, pour des camions transportant du bois, de la pitoune, comme c'est divisible, cela pourrait être enlevé, ou du bois de sciage, comme c'est divisible, cela pourrait être enlevé, mais s'ils transportent, par exemple, une masse de granit...

**M. Dufour:** Cela se fait régulièrement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela se fait régulièrement dans les carrières de Saint-Marc-des-Carrières ou à ces endroits-là.

**M. Dufour:** Au Lac-Saint-Jean.

**M. Côté (Charlesbourg):** À ce moment, comme ce n'est pas divisible, il devrait obtenir un permis spécial.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 468 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 469.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La partie du chargement enlevé pour rendre le véhicule hors normes conforme au présent code demeure la responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement." Il serait simple et facile de laisser deux cordes de pitoues le long de la route et de dire que le premier qui a besoin de bois de chauffage vienne le chercher.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Les usines du Saguenay manqueraient d'alimentation.

**M. Dufour:** Ce n'est pas nous. Il y a plus de chances qu'on alimente les autres qu'on en manque.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 469 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 470.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix ou par une signalisation, le conducteur d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules routiers doit conduire le véhicule à un poste de pesée et en faciliter les vérifications exigibles en vertu du présent code."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Quelle différence y a-t-il avec l'article 466?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah! On me dit que c'est la signalisation sur les autoroutes pour les amener à la balance.

**M. Dufour:** J'imagine que c'est pour constater l'infraction qu'il a...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**M. Dufour:** C'est pour voir s'il y a infraction. Est-ce cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 470 est adopté?

**Mme Harel:** Dans les deux cas, c'est pour constater l'infraction.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**M. Dufour:** Oui, excepté que ce n'est

pas rédigé de la même façon.

**M. Lalande:** À l'article 466...

**M. Dufour:** Non, il y en a un qui dit: pour motifs raisonnables et l'autre ne parle pas de motifs: Il décide de l'envoyer là.

**Mme Harel:** Où cela?

**M. Dufour:** À 470 et à 466. A l'article 466: "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire..." À 470: "Lorsqu'il en est requis par un agent...", donc, il n'est pas question de... Cela peut être un barrage, une décision de l'agent de la paix qui fait la...

**M. Paradis (Matapédia):** ...pancarte qui...

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, dans ce cas-ci, c'est une signalisation. Dans d'autres cas, c'est l'agent de la paix et il y a la possibilité que ce soit sans signalisation.

**M. Dufour:** C'est parce que vous donnez deux cas.

**M. Lalande:** À l'article 466, c'est quand il a des motifs raisonnables qu'il intercepte quiconque sur la route pour l'amener à un poste de pesée; dans ce cas, il est précisé que c'est quand il est à proximité du poste de pesée. À ce moment-là, quand il y a une signalisation qui lui indique que l'on doit arrêter à tel endroit, il peut arriver...

**Mme Harel:** Il y a un "ou"; ce n'est pas conjonctif.

**M. Dufour:** Oui. On dit: "Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix..."

**M. Lalande:** Oui. Si la signalisation est défectueuse, l'agent pourrait être là pour indiquer.

**Mme Harel:** C'est juste dans un contexte de signalisation.

**M. Lalande:** C'est cela.

**Mme Harel:** On peut le lire très différemment. On peut le lire comme permettant à l'agent de la paix, où que ce soit, même si c'est loin d'une pesée, d'exiger du conducteur qu'il conduise son véhicule à un poste. Est-ce que les 15 kilomètres valent toujours?

**M. Lalande:** Oui. C'est toujours applicable.

**Mme Harel:** Bon, d'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 470 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 471.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire ou autoriser que soit conduit un véhicule routier dont le chargement:

"1° n'est pas solidement retenu ou suffisamment recouvert de manière à ce qu'aucune partie de celui-ci ne puisse se déplacer ou se détacher du véhicule;

"2° est placé, retenu ou recouvert de manière à réduire le champ de vision du conducteur, à compromettre la stabilité ou la conduite du véhicule ou à masquer ses feux et ses phares;

"3° n'est pas placé, retenu ou recouvert conformément au règlement pris sur les normes d'arrimage des charges."

Les normes d'arrimage des charges, c'est un règlement qui a été adopté en février, si je ne m'abuse.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** On dit à l'alinéa 1: "n'est pas solidement retenu ou suffisamment recouvert". Le matériel peut être du sable, du gravier; est-ce que cela veut dire qu'il y a une toile dessus, mais qu'il laisse s'échapper des choses? On a des problèmes régulièrement avec cela.

**Une voix:** Oui. Le bran de scie, par exemple.

**M. Dufour:** Le pire, c'est Alcan, dans le cas de l'alumine et aussi du bauxite qui vient du port de mer. Cela salit les rues. Les gens se plaignent et cela a fait une bataille terrible dans le coin. Là, ils ne pourraient pas. Suffisamment recouvert, cela ne nous garantit pas nécessairement qu'il n'y a pas de matières qui puissent s'échapper quand même du véhicule. Il n'y a pas de garantie.

**M. Lalande:** Il y a eu 1149 infractions.

**M. Dufour:** Je suis certain qu'Alcan n'a pas eu d'infraction pour cela. Il y a eu des manifestations. Même si c'est bien couvert, une petite fissure dans la boîte et cela sort.

**Mme Harel:** Dites cela au ministre et il va le leur dire.

**M. Côté (Charlesbourg):** À Alcan?

**M. Dufour:** Ce sont ses bons amis.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu à peu près le même degré de réaction dans le cas d'Alcan que celui que vous aviez eu en 1980, comme gouvernement, au moment où Alcan a fait exactement la même chose.

Mme Harel: Il y a une différence, c'est que nous, on ne prône pas la libre entreprise à tout prix.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, même si on prône la libre entreprise, cela ne veut pas dire que le gouvernement n'a pas des responsabilités. Je pense que dans le programme du Parti libéral il est très clair que l'on a fait état d'un programme de privatisation, mais on n'a jamais nié le fait que le gouvernement pouvait être, dans certains cas, un catalyseur. Il n'est pas pour être pris à tout jamais dans une structure qui fait en sorte que l'on n'en sort jamais et que c'est toujours le citoyen qui paie.

Mme Harel: Parmi les responsabilités, il y a aussi celle de faire des appels d'offres, dans certains cas, pour s'assurer que c'est au plus offrant et à celui qui assure le meilleur service que va être donné un contrat. Enfin, on aura l'occasion d'y revenir en d'autres lieux.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 471 est adopté?

M. Dufour: Ce serait une bonne discussion à faire.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je pense que l'on va avoir l'occasion d'y revenir. Pas de problème.

Mme Harel: On va avoir des mois, des mois.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est le seul dossier dont on a entendu parler en Chambre.

M. Dufour: C'est vrai? Mais non, on a commencé, ce matin, avec Voyageur.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été très bref. Je m'attendais à des questions...

Mme Harel: En auriez-vous à me suggérer?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 471 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que, dans le domaine du transport de personnes par autobus, Mme la députée de Maisonneuve a des conseillers qui peuvent lui suggérer toute une série de questions, principalement en ce qui concerne Voyageur.

Mme Harel: C'est le bien commun que l'on recherche.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 471 est adopté?

M. Dufour: Il y a aussi des normes d'arrimage. Ce sont des normes qui disent quelle grosseur doit avoir un câble et, de temps en temps, c'est de l'acier.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 471 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Dufour: Au fond, pour la question d'Alcan, je suis d'accord que l'on peut lui parler, mais dans ce cas-là, c'est très différent, on a changé les règles du jeu, ce n'est plus...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, vous allez me permettre de suspendre les travaux de la commission jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 9)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet 127, Code de la sécurité routière. Au moment de notre suspension, nous en étions à l'article 372. M. le ministre.

**Une voix:** Pardon?

Le Président (M. Saint-Roch): À l'article 472, pardon.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas d'objection à rouvrir le débat.

**Une voix:** Vous me donnez un coup au coeur.

M. Côté (Charlesbourg): Vous auriez pu dire 371, M. le Président, cela aurait été un recul de 101.

M. Dufour: ...présenter une requête.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 472 se lit comme suit: "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire que le chargement d'un véhicule routier présente un danger, peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire, jusqu'à ce que la situation ait été corrigée."

"Le conducteur de ce véhicule doit se conformer à cette exigence."

**M. Dufour:** Pour tous ces articles ou toutes ces demandes de l'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de penser que la charge est mal répartie, trop pesante ou qui sent qu'il y a peut-être une raison de sécurité, etc., plusieurs éléments exigent d'obtempérer aux ordres d'un agent de la paix. Est-ce que quelqu'un... Il n'y a jamais rien. Supposons que, pour une raison ou pour une autre, cela devient presque du harcèlement, qu'il n'y a rien et que le gars gagne sa vie avec le camion. Avez-vous des cas où quelqu'un se soit plaint d'avoir eu trop de pressions ou de harcèlement par rapport à ce qui était.

**Une voix:** Ce n'est pas à nous, à la régie...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est le Solliciteur.

**M. Dufour:** Le Solliciteur général.

**Une voix:** C'est la Commission de police quand il y a...

**M. Dufour:** Vous ne savez pas si...

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Dufour:** Des pertes ont pu être occasionnées par cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais c'est davantage au Solliciteur que les plaintes sont adressées, car les agents de la paix qui ont à appliquer, règle générale, du moins la partie provinciale, relèvent du Solliciteur.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 472 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 473.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut, à moins qu'il ne soit titulaire ou en possession d'un permis spécial de circulation délivré à cette fin et qu'il ne respecte les conditions établies par règlement se rattachant à ce permis, conduire ou laisser conduire un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers qui transporte un chargement ou est muni d'un équipement:

"1° excédant la largeur maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules à l'endroit le plus large de celui-ci ou de ses accessoires obligatoires;

"2° excédant la longueur maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules de

plus d'un mètre à l'avant ou de deux mètres à l'arrière.

"Le permis spécial de circulation est délivré aux conditions et aux formalités établies et sur paiement des droits fixés par règlement."

**M. Dufour:** Pouvez-vous nous expliquer cela un peu?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Vigneault.

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** Ce sont les cas où le chargement du véhicule va dépasser les plates-formes sur la largeur ou sur la longueur. Les poteaux sur la longueur qui dépassent de beaucoup les plates-formes d'un camion, c'est autorisé jusqu'à deux mètres.

**Mme Harel:** En vertu du règlement, ce sont deux mètres qui sont autorisés.

**M. Vigneault:** En vertu de la loi.

**Mme Harel:** En vertu de la loi.

**M. Vigneault:** Le paragraphe 2<sup>o</sup> de l'article 473 parle de deux mètres, à l'avant ou à l'arrière. Au-delà, il faut un permis spécial. Lorsque le chargement dépasse la largeur du véhicule et de ses équipements, il faut un permis spécial dans tous les cas.

**M. Dufour:** Quand un particulier se déplace pour une raison ou pour une autre, pour faire un déménagement, il peut avoir une remorque et la remorque peut avoir un morceau qui dépasse de plus de deux mètres. Pourrait-il se faire prendre avec cela?

**Une voix:** Oui, c'est long.

**M. Dufour:** Ce n'est pas connu, cela. On entend toujours dire que la plupart des gens qui déménagent mettent un petit drapeau rouge au bout et se trouvent à se couvrir avec cela. On voit cela régulièrement dans les municipalités.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il prend un madrier de douze pieds, le met dans la valise avec un drapeau rouge en arrière.

**M. Vigneault:** C'est plus long que cela. C'est douze pieds excédant...

**M. Dufour:** Avec quelqu'un assis dessus parfois. Quelqu'un s'assoit dans le coffre.

**M. Vigneault:** Il faut plus qu'un madrier de douze pieds. C'est douze pieds en dehors du véhicule.

**M. Dufour:** Seize pieds.

**M. Vigneault:** Cela commence à être un bon madrier. Ce sont des poteaux...

**M. Dufour:** Il parle d'une automobile. Il y a du monde qui peut mettre... Cela excède de deux, mais cela veut dire sept pieds, et un coffre, ce n'est pas nécessairement...

**M. Vigneault:** Deux mètres, c'est six pieds, au-delà de six pieds.

**M. Côté (Charlesbourg):** De la voiture?

**M. Vigneault:** De la voiture.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela prend...

**M. Dufour:** Une échelle. Bien oui, ils font monter du monde dans le coffre. J'ai vu cela, quelqu'un monte dans le coffre avec l'échelle et il l'arrange.

**M. Vigneault:** C'est interdit.

**M. Dufour:** C'est interdit.

**M. Côté (Charlesbourg):** À moins de couper l'échelle en deux.

**M. Dufour:** Ce n'est pas pratique, mais cela existe en deux morceaux.

**Une voix:** C'est cela.

**M. Dufour:** Couper, j'ai de la misère à comprendre cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que nous pourrions recoller les morceaux et avoir l'article 473 adopté?

**M. Dufour:** M. le Président, je demande votre compréhension. Je pense que c'est important, parce qu'il y a beaucoup de...

**Mme Harel:** Le permis spécial est délivré par la régie dans ses différents points de service. Alors, les gens n'ont qu'à aller chercher un permis spécial quand ils ont à faire du déménagement. Ce n'est pas tellement connu. Les gens pensent qu'ils peuvent tout simplement mettre un drapeau rouge et se déplacer. Est-ce qu'il y a eu beaucoup d'infractions?

**Une voix:** 314.

**M. Dufour:** Cela prend non seulement un permis, mais il y a aussi des conditions que vous exigez qu'on respecte, j'imagine. Ce n'est pas juste la question de dire: Vous avez le droit d'excéder.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est établi par règlement.

**M. Dufour:** C'est établi par règlement. Les camions qui sont visibles, comme les camions de bois - on voit cela régulièrement - c'est possible, que la longueur excède?

**M. Vigneault:** C'est possible avec un permis.

**M. Dufour:** Avec un permis. Est-ce que cette réglementation est aussi applicable aux chemins privés? Je parle d'un chemin de bois; c'est un chemin privé, cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est un chemin forestier.

**M. Dufour:** Un chemin forestier. Est-ce que vous avez les mêmes normes?

**M. Vigneault:** C'est seulement sur les chemins publics.

**M. Dufour:** Un chemin forestier, c'est un chemin qui, souvent, a été payé en partie par le ministère.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais, s'il y a quelque chose, les normes doivent être plus permissives en chemin forestier qu'en chemin public.

**M. Dufour:** En étant plus permissives, est-ce que cela s'applique aussi aux chemins forestiers, cette réglementation?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Vigneault:** Cela ne s'applique pas aux chemins forestiers.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le problème, c'est que, sur un chemin forestier, la possibilité d'une charge plus lourde est peut-être permise, en tout cas, selon mon expérience. Par contre, à partir du moment où vous partez du bois pour venir emprunter un chemin forestier et, par la suite, emprunter un chemin public, vous devez avoir la charge conforme au chemin public.

Effectivement, il y a eu des représentations de l'Association des manufacturiers de bois de sciage et de l'Association des manufacturiers des pâtes et papiers qui revendiquaient un règlement spécial plus permissif pour le transport du bois. Il y a des comités qui siègent actuellement là-dessus, mais il y a encore du travail à faire. C'est toujours la sécurité du public, dans ces cas, qui doit être respectée.

**Mme Harel:** Évidemment, aussi, il y a un droit à payer pour obtenir le permis. Il y a un droit qui est fixé. Il doit y avoir paiement d'un droit pour obtenir le permis.

**M. Lalande:** Oui, selon que le permis

est annuel ou qu'il est à la pièce, pour les transports.

**M. Dufour:** Ce n'est pas nécessairement très élevé comme droit.

**M. Lalande:** Non.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans la définition de chemin public, dans le projet de loi, il y a des exclusions, dont les chemins qui relèvent du ministère de l'Énergie et des Ressources, c'est-à-dire les chemins forestiers qui sont soumis à leur administration, donc à leur réglementation aussi.

**Une voix:** Encore, entretenus par eux.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 473 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 474 et nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Supprimer, aux cinquième et sixième lignes de l'article 474, après les mots "par règlement" les mots suivants: "du gouvernement". C'est de concordance, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Dufour:** Est-ce que cela l'introduit par règlement?

**Mme Harel:** L'amendement? Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'amendement fait disparaître les mots "du gouvernement".

**M. Dufour:** Vous les enlevez.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article se lirait comme suit, si le papillon était accepté...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Le papillon est accepté.

**Mme Harel:** Oui, adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** "À l'extrémité d'un chargement ou d'un équipement excédant de plus d'un mètre l'arrière d'un véhicule automobile ou d'un ensemble de véhicules routiers, le conducteur ou le propriétaire du véhicule ou de l'ensemble de véhicules doit installer un drapeau rouge ou un panneau réfléchissant conformes aux normes prescrites par règlement et, la nuit, un feu rouge visible d'une distance d'au

moins 150 m de l'arrière et des côtés."

**M. Dufour:** En fait, cela répond un peu à la question que je posais. Vous disiez que vous établissiez des normes par règlement, tout à l'heure. Ce n'est pas juste par règlement. Dans le fond, vous le dites immédiatement: un drapeau rouge ou un panneau réfléchissant. Pourquoi le dites-vous tout de suite dans la loi? Tantôt, vous dites des choses par règlement, tantôt, c'est...

**M. Lalande:** À l'article 473, on considère le cas du permis spécial, c'est donc du transport hors normes par de gros camions. À l'article 474, c'est général. C'est donc la personne qui déménage, par exemple, ou le transport de véhicules automobiles. L'article 474 vise cela. L'autre, c'est vraiment dans le cas d'un permis spécial de surcharge en largeur ou en hauteur.

**M. Dufour:** Voilà le problème. Tout à l'heure, on parlait d'un madrier, c'est juste un mètre pour une automobile, ce ne sont pas deux mètres. C'est un peu plus court. Là, avec un madrier de douze pieds, cela dépasserait de plus d'un mètre.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Vigneault.

**M. Vigneault:** Au-delà d'un mètre, vous devez installer le drapeau, une signalisation, et vous avez le droit jusqu'à deux mètres. Je crois qu'au-delà de deux mètres, cela prend le permis dans tous les cas.

**M. Dufour:** Est-ce que vous pourriez me donner la définition d'un drapeau rouge? Parce qu'un drapeau peut être un morceau de fichu rouge, mais si c'est un drapeau. Est-ce qu'il y a une définition qui dit ce qu'est un drapeau? Je comprends. On se comprend tous autour de la table. On sait ce qu'on veut dire. Mais, seulement, si vous dites un drapeau rouge, un drapeau, c'est quoi?

**M. Côté (Charlesbourg):** On veut dire que ce n'est pas le maire de Montréal.

**M. Dufour:** Il serait visible, par exemple. Il a été visible longtemps.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il est très visible. Mais il y aurait deux problèmes pour correspondre à cela: il n'est pas en tissu et, deuxièmement, il n'est pas rouge.

**M. Dufour:** Non, et il n'est pas doré! Est-ce que le terme drapeau satisfait à la définition d'un fichu ou d'un morceau de linge rouge?

**M. Lalande:** On l'oppose ailleurs au

fanion qui est un drapeau qui représenterait un emblème, tandis que le drapeau, c'est un morceau de tissu. On peut le trouver dans le dictionnaire.

M. Dufour: On se comprend tous. On sait ce que cela veut dire. Mais, si quelqu'un disait qu'il n'y avait pas de drapeau, on va dire: Oui, j'avais un drapeau, mais ce n'était pas cela un drapeau.

Mme Harel: En fait, dans les normes prescrites par règlement, il doit y avoir une définition du drapeau et du panneau réfléchissant, parce qu'on lit à l'article 474 que le propriétaire doit installer un drapeau rouge ou un panneau réfléchissant conformes - au pluriel - aux normes prescrites par règlement. Donc, il doit y avoir un règlement quelque part qui dit quelle est la sorte de drapeau que tu peux installer.

**Une voix:** Mais elle a du talent!

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau, est-ce qu'on peut avoir la définition du mot drapeau, s'il vous plaît?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, avant de lever le drapeau blanc, on continue de chercher.

M. Dufour: Elle l'a? Cela va vous donner une chance de...

Mme Bilodeau: C'est une pièce de drap; lange, vêtement. Pièce d'étoffe attachée à une hampe et portant les couleurs, les emblèmes d'une nation, d'un groupement, d'un chef pour servir de signe de ralliement, de symbole. Voir étendard, pavillon. Mais, dans le premier sens, au sens le plus large, c'est ce que j'ai dit tantôt, une pièce de drap, lange ou vêtement.

M. Dufour: C'est beau!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 474, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 475.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers est utilisé pour le transport d'une matière dangereuse est autorisé à faire immobiliser le véhicule ou l'ensemble de véhicules et à en faire l'inspection."

M. Dufour: En fait, si on examine cet article par rapport à d'autres qu'on connaît,

que ce soit dans les lois du ministère du Revenu, que ce soit dans le cas des droits pour la drogue, etc., un agent de la paix, pour n'importe quelle raison, s'il doute que le conducteur... Cela veut dire que c'est vraiment un privilège de conduire une automobile ou un véhicule routier, parce qu'il peut être arrêté. Cela s'ajoute à tout le reste.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas précis des matières dangereuses, on sait ce qui est arrivé dans le cas du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine qui aurait pu être désastreux. Même s'il l'a déjà été, cela aurait pu être davantage désastreux pour l'ensemble de la collectivité qui a à utiliser ces équipements. On a maintenant un règlement sur le transport des matières dangereuses qui a besoin d'être appliqué avec beaucoup plus de fermeté.

M. Dufour: Si vous parlez, M. le ministre, de règlement pour les matières dangereuses, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un projet de loi qui a été adopté au printemps passé concernant le droit ou le nouveau pouvoir accordé aux municipalités concernant la circulation des matières dangereuses à l'intérieur des municipalités. Je vous inviterais à l'examiner. Vous l'avez sûrement vu, j'imagine. Cela arrive que des ministères adoptent des projets de loi, mais je me rappelle avoir passé certaines remarques par rapport à cela. Actuellement - c'est nouveau - depuis le printemps dernier, les municipalités ont le pouvoir d'appliquer certaines réglementations concernant les matières dangereuses.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports est devenu l'un des ministères les plus respectueux de la table Québec-municipalités.

M. Dufour: Donc, vous avez participé à travers tout cela à cette nouvelle réglementation ou à ces nouveaux pouvoirs qui ont été accordés aux municipalités.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article... Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: L'élément nouveau par rapport à la disposition en vigueur, c'est que, maintenant, l'agent de la paix est autorisé à faire immobiliser. Pourquoi? Est-ce qu'il y a eu des interprétations juridiques différentes puisqu'il avait déjà le pouvoir d'inspecter? Parce que, vraiment, inspecter sans immobiliser, cela doit être vraiment difficile. Il avait déjà le pouvoir d'inspecter et, maintenant, on ajoute le pouvoir d'immobiliser. Évidemment, pour procéder à une inspection, il faut qu'il y ait eu



immobilisation. Vous jugez que c'est nécessaire de le dire à cause de décisions de la cour?

**M. Lalande:** C'était une précision à l'intérieur de cela pour bien s'assurer...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Est-ce que l'article 475 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 476.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je vais le lire, M. le Président. "Lorsqu'un agent de la paix constate une infraction à un règlement relatif au transport de matières dangereuses, il peut exiger que le véhicule automobile ou l'ensemble de véhicules routiers dans lequel se trouve une matière dangereuse soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce que le responsable du véhicule ou de son chargement se conforme aux dispositions du règlement."

"Le conducteur du véhicule automobile ou de l'ensemble de véhicules routiers doit se conformer à cette exigence."

"Dans ce cas, le véhicule et son chargement demeurent la responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** J'ai une certaine préoccupation par rapport aux matières dangereuses. Il n'y a rien qui nous dit dans cet article que l'agent de la paix doit s'assurer que, non seulement tout est protégé là-dedans, mais qu'on a le droit aussi d'avoir cette matière dangereuse, même temporairement, pour le transport. Je pense, par exemple, à des explosifs; cela prend un permis spécial pour en avoir en sa possession. La personne à qui cela doit être délivré doit avoir un permis. Ce n'est pas compris dans cela?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Vigneault.

**M. Vigneault:** Il y a la Loi sur les explosifs qui va empêcher les gens de circuler avec des explosifs sans avoir au préalable obtenu un permis. C'est à des fins de contrôle de la circulation du produit, ce n'est pas tellement la dangerosité du produit. La réglementation sur le transport des marchandises dangereuses spécifie suivant quels critères, quelles normes on va transporter les matières dangereuses, les produits dangereux, incluant les explosifs, en

toute sécurité. Or, c'est dans l'application du règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Si un agent de la paix s'aperçoit qu'il y a une contravention à la Loi sur les explosifs, il va appliquer la Loi sur les explosifs et les sanctions qui s'y rattachent.

**M. Dufour:** Là, on parle juste de transport. Le camion pourrait transporter des explosifs. Il pourrait se conformer à la réglementation routière. Par contre, cela peut être pour son usage ou l'usage d'autres personnes. Il y a des problèmes par rapport à cela. Ce n'est pas pour rien qu'il y a des contrôles aussi rigides sur certaines matières explosives.

**M. Vigneault:** On applique aussi une loi spéciale sur les explosifs, une autre loi que la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses, qui a un autre objet. L'objet de la loi sur le transport des explosifs, c'est de contrôler la circulation du produit pour s'assurer qu'il est bien utilisé aux fins pour lesquelles on veut le transporter ou qu'on prétend vouloir le transporter.

Effectivement, les agents de la paix, lorsqu'ils vont contrôler un véhicule sur la route, vont s'assurer que la Loi sur les explosifs est appliquée. Ils devront aussi s'assurer que la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, qui vise à la sécurité du produit lors de son transport, est respectée. Par exemple que le placard qui doit apparaître sur les camions s'y trouve; que les renseignements qui doivent apparaître sur les connaissements pour indiquer avec qui on doit communiquer en cas de catastrophe sont bien là. Ce sont deux objets différents, et, dans ce cas-là, il y a deux lois qui s'appliquent: le code et la Loi sur les explosifs.

**M. Dufour:** Dans la réglementation concernant justement le transport des explosifs ou des liquides dangereux, est-ce qu'actuellement c'est uniformisé dans tout le Canada et aux États-Unis? Par exemple, les couleurs? Quelqu'un transporte du chlore liquide. C'est excessivement dangereux. (20 h 30)

**M. Vigneault:** Il y a deux types de signalisation qui sont acceptés au Canada. Il y a une signalisation qui est typiquement canadienne et aussi la signalisation américaine qui est reconnue, parce qu'elle a cours dans beaucoup de modes de transport.

**M. Dufour:** Mais est-ce que c'est actuellement standardisé?

**M. Vigneault:** C'est très standardisé.

**M. Dufour:** Est-ce obligatoire, en plus?

M. Vigneault: Oui, sauf qu'on reconnaît l'usage de la signalisation américaine comme étant acceptable.

M. Dufour: Mais, au Canada, vous avez uniformisé?

M. Vigneault: Oui.

M. Dufour: C'est important. On a eu à travailler beaucoup là-dessus dans le cadre de la protection civile chez nous à cause des possibilités que représentaient les usines Alcan et Abitibi Price. Il y a beaucoup d'utilisation de chlore, de fluor, de toutes sortes de produits toxiques. Mais je reconnais bien des choses. Je sais, par exemple, qu'il y a des téléphones spécifiques pour appeler à telle place pour arranger les choses, pour régler les problèmes de fuites, etc.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 476 est adapté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 477.

#### **Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes**

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette doit circuler assis sur son..."

Le Président (M. Saint-Roch): Nous avons un papillon, M. le ministre, je m'excuse.

M. Dufour: M. le ministre, vous m'excuserez, je suis obligé de vous quitter. Vous allez me manquer.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

Mme Harel: On vous attend avec impatience.

M. Côté (Charlesbourg): Regardez nos larmes, cela nous afflige.

M. Dufour: Cachez ce sein que je ne peux voir.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons vous souhaiter, M. le député de Jonquière, une bonne fin de soirée.

M. Dufour: Non, non, je vais revenir,

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais il y avait une situation explosive, on aura recours à vos services.

M. Dufour: Je suis vraiment préoccupé par ces choses, car on a passé des heures à en parler.

M. Côté (Charlesbourg): Article 477: "Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit circuler assis sur son siège et tenir constamment les guidons. Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à califourchon et tenir constamment les guidons." C'est un amendement.

Mme Harel: On est rendu à légiférer sur la manière dont il faut tenir les guidons d'une bicyclette!

Le Président (M. Saint-Roch): M. Drolet.

M. Drolet: En fait, on oblige à tenir les guidons parce que beaucoup se lancent dans des manoeuvres qui peuvent être dangereuses sur un chemin public, entre autres, lâcher complètement les guidons.

Mme Harel: Mais on dit: Doit circuler à califourchon. Est-ce qu'il y en a qui circulent autrement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: Oui. Dans le projet de loi, initialement, on disait qu'il devait être assis sur son siège, pour une motocyclette. On a eu des communications avec les gens de Vélo-Québec qui nous ont dit que c'était très difficile de demeurer assis sur son siège quand on monte une côte en bicyclette. Ils ont discuté cette formulation et un consensus s'est fait en 1981 dans le code de la sécurité actuel. On pensait que cette définition était la plus acceptable possible.

Mme Harel: Le code est-il traduit en anglais?

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Et on traduit comment "califourchon"?

M. Côté (Charlesbourg): En anglais?

M. Lalande: On n'a pas encore traduit ce papillon.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Si je peux le suggérer, Mme la députée de Maisonneuve, nous vous ferons parvenir un papillon lorsqu'il nous parviendra.

Mme Harel: On va l'adopter en attendant.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 478.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou une bicyclette entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës." C'est la ligne blanche.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 478 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 479.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut conduire une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 cm<sup>3</sup>, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie." L'explication est fort simple: Sur des autoroutes, il y a une certaine limite de vitesse. Je verrais très mal, sur Métropolitain ou sur Décarie, aux heures de pointe, un "pout-pout-pout".

**Mme Harel:** Dans la définition, un chemin à accès limité, c'est nécessairement une autoroute.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Accès à l'autoroute.

**Mme Harel:** Parfait, adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 479 est adopté. J'appelle maintenant l'article 480.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur ne peut transporter aucune personne, à moins que son véhicule ne soit muni d'un siège fixe et permanent destiné à cet usage et d'appuis-pieds fixés de chaque côté du véhicule."

**Mme Harel:** Finalement, il y a moins de modalités dans la disposition telle que proposée que dans le texte actuel, n'est-ce pas? C'est cela? Donc, en pratique, on ne peut amener personne sur la barre, n'est-ce pas, d'une bicyclette?

**M. Lalande:** C'est la motocyclette et le cyclomoteur. Relativement au passager, on va le retrouver à l'article suivant.

**Mme Harel:** Mais, enfin, il faut avoir un autre siège que son propre siège pour transporter quelqu'un.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 480 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 481.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le passager d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit être assis dans la direction du guidon et de façon que ses pieds reposent sur les appuis-pieds, lorsque le véhicule est en mouvement."

**Mme Harel:** C'est la reconduction de la disposition actuelle.

**M. Lalande:** C'est cela. C'était l'autre article qui a été scindé en deux et c'est relatif aux passagers.

**Mme Harel:** Et le conducteur, on va le retrouver plus tard. C'est cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, on y arrive.

**Mme Harel:** Très bien.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 481 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 482.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit à tout moment maintenir allumé le phare blanc de son véhicule."

**Mme Harel:** "A tout moment", c'est-à-dire que ce sont des phares de jour.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Mme Harel:** Et c'est déjà installé?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est automatique maintenant sur les nouvelles motos.

**Mme Harel:** Et sur les anciennes?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ils doivent absolument être toujours en opération. Là, c'est plus qu'un phare de jour, c'est le véritable phare avec toute l'intensité. Que ce soit le jour ou la nuit, il doit être allumé.

**Mme Harel:** Quel est le motif?

**M. Côté (Charlesbourg):** La sécurité et la visibilité. Pour les voir.

**Mme Harel:** Cela doit faire partie des...

**M. Côté (Charlesbourg):** De la fabrication.

**Mme Harel:** ...modalités de fabrication. Est-ce que ce sont des dispositions fédérales ou provinciales?

**M. Lalande:** Fédérales, dans la construction des véhicules. Mais, pour les motocyclettes d'un certain âge qui n'ont pas de dispositif automatique d'allumage des phares, on doit les allumer de façon manuelle.

**Mme Harel:** C'était déjà en vigueur?

**M. Lalande:** En 1981.

**Mme Harel:** Y a-t-il beaucoup d'infractions à cette disposition?

**M. Lalande:** 728.

**Mme Harel:** C'est quand même étonnant, surtout que c'est la Sûreté du Québec et qu'en général les cyclomoteurs se déplacent dans les rues des villes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Lorsqu'on regarde les clubs de motards ou de motos, il y a quand même beaucoup de véhicules qui circulent sur les grandes routes du Québec.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 482 est adopté. J'appelle l'article 483.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs qui circulent en groupe de deux ou plus dans une voie de circulation doivent adopter la formation en zigzag."

**Mme Harel:** Alors, qu'est la formation en zigzag?

**M. Côté (Charlesbourg):** Un sur la ligne centrale et un sur la ligne de côté: ligne centrale et ligne de côté.

**Mme Harel:** Ils ne peuvent pas se parler un à côté de l'autre, c'est cela? À la

vitesse où ils vont.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 483 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 484.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur et la personne prenant place dans une caisse adjacente doivent porter un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement."

"Ces personnes doivent, sur demande d'un agent de la paix, lui permettre de procéder à l'examen de leur casque protecteur."

**Mme Harel:** Parce que maintenant ce n'est plus seulement le port du casque, il y a des normes qui définissent quelle sorte de casque il faut porter.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Mme Harel:** N'empêche qu'en prenant connaissance du code on se rend compte combien tout est légiféré, réglementé. Ce n'est pas d'aujourd'hui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non et aussi c'est pour éviter qu'il ne puisse y avoir des casques qui soient fabriqués et qui ne soient pas conformes. Dans ce sens, il est facile, avec un casque de sécurité, de se casser le cou s'il n'est pas conforme.

**Mme Harel:** Est-ce qu'on a dit que les sièges de bébé étaient définis par règlement aussi?

**M. Côté (Charlesbourg):** Par règlement aussi.

**Mme Harel:** Si l'assurance des personnes était restée privée, croyez-vous qu'on en serait venu à ce degré de réglementation et de législation quant à la circulation des personnes et des automobiles? Est-ce que ces mêmes dispositions, cette même réglementation existent ailleurs, là où il n'y a pas d'assurance étatique des personnes - à laquelle je souscris entièrement - pour savoir un peu l'effet juridique que cela peut provoquer?

**M. Lalande:** Cela existe partout au Canada, dans toutes les provinces du Canada. On doit porter...

**Mme Harel:** Des réglementations

semblables, pas seulement celle-ci, mais le volume de la réglementation que l'on a.

**M. Lalande:** Sur le casque, pour être précis, il y a des règlements partout dans les provinces du Canada.

**Mme Harel:** Cela, il faut que ce soit toujours utilisé avec perspicacité et discernement, encore une fois, pour que cela n'ait pas l'air d'être du harcèlement. Connaissant l'état un peu délabré des relations entre les forces constabulaires et les cyclistes, les motards, est-ce qu'il y a eu beaucoup d'infractions à l'article 484?

**M. Lalande:** 2476 infractions.

**Mme Harel:** Vous pouvez peut-être le dire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Lalande.

**M. Lalande:** Nous avons eu un bon nombre d'accidents et des blessures corporelles, des traumatismes crâniens, compte tenu du fait qu'à cause de sa fabrication, le casque était en mauvais état. Cela a provoqué des éclatements, par exemple, à l'intérieur.

**Mme Harel:** Les normes établies par règlement sont-elles connues des fabricants? Cela veut dire qu'il y a encore des casques qui sont en circulation, dans le commerce, que des gens peuvent acheter de bonne foi et qui ne sont pas conformes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ils pourraient servir à d'autres fins.

**Mme Harel:** À jouer au football?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 484 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ou pour l'Halloween.

**Mme Harel:** Pour venir à l'Assemblée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 485.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'une bicyclette ne peut transporter aucun passager à moins que celle-ci ne soit munie d'un siège fixe à cette fin."

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a eu des infractions?

**M. Lalande:** 36 infractions.

**Mme Harel:** 36 infractions.

**M. Lalande:** Il faut convenir que, encore une fois, c'est à l'extérieur des villes.

**Mme Harel:** Ah, mon Dieu! Et on n'a pas celles des villes. Interdiction de monter sur la barre. Oui, adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 485 est adopté. J'appelle maintenant l'article 486.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes."

**Mme Harel:** Pourquoi 15?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Vézina.

**Mme Harel:** S'il y a, disons, une meute de louveteaux ou une ronde de jeannettes qui sont en groupe, 18 ou 19? Il y en a combien d'infractions? (20 h 45)

**M. Lalande:** Il y a 188 infractions. Sauf que, pour plus de 15, cela peut devenir très difficile. Le nombre de 15, c'est pour un véhicule qui serait en train de dépasser, par exemple, pour qu'il puisse se replacer à l'intérieur de cela. S'il y avait plus de 15 bicyclettes l'une en arrière de l'autre, ce serait peut-être une trop grande partie du pavé qui serait prise pour permettre à quelqu'un, par exemple, qui est en train de dépasser et qui veut se replacer de le faire de façon sécuritaire.

**Mme Harel:** Permettez-moi une question concernant ces infractions. Elles donnent lieu à des amendes ou si l'agent de la paix intervient et voit qu'il y a une file qui comporte plus de 15 cyclistes et qui peut vraiment s'être constituée de bonne foi, tout simplement il leur demande de se séparer en deux groupes? S'il y a des infractions, c'est parce qu'il a, comme on dit, collé une amende.

**M. Côté (Charlesbourg):** Encore une fois, il me semble qu'un agent de la paix devrait se servir de son jugement.

**Mme Harel:** Vraiment, 188 infractions. On peut s'imaginer que ces cyclistes sont des jeunes, en fait.

M. Côté (Charlesbourg): Fort probable.

Mme Harel: Fort probable.

M. Lalande: Toutefois, Me Bilodeau me fait remarquer que, dans l'actuel article 397 où on parle du nombre d'infractions, il y a deux types d'infractions: le fait de circuler à plus de 15 et aussi le fait que le conducteur doit se conformer à un signal d'arrêt ou aux feux de circulation. C'était regroupé de sorte que probablement les infractions étaient pour les deux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait assez étonnant que les agents de la paix... C'est possible.

Mme Harel: Non, cela aurait été énorme, 188 infractions, pour circuler plus que 15 quand on sait qu'on peut y remédier immédiatement, tout simplement en leur demandant de se constituer en deux formations. Pour les casques, est-ce qu'il y a un avis de 48 heures? Pour le casque, il n'y a pas d'avis de 48 heures. On va donner un avis de 48 heures pour n'importe quoi, pour des accessoires de l'auto, mais pas pour le casque.

M. Vigneault: Il n'y a pas d'avis de 48 heures pour le casque. Non.

Mme Harel: Non, c'est immédiat. Parce que c'est la tête. Si on veut reprendre la conduite.

M. Vigneault: S'il y avait un avis de 48 heures sur le casque, il faudrait le mettre sur la ceinture aussi. Imaginez-vous comment ce serait un peu ridicule de dire: Écoute, reviens ici dans 48 heures pour montrer que tu es attaché. Reviens ici dans 48 heures pour montrer que tu portes un casque.

Mme Harel: Que ton casque est conforme au règlement. Pas que tu le portes, mais qu'il est conforme. Pour le casque, si je me rappelle, il y a deux dispositions: l'une, c'est de le porter; l'autre, c'est que...

M. Côté (Charlesbourg): Conforme au règlement.

Mme Harel: C'est cela. Qu'il soit conforme au règlement. Les 2476 infractions, c'était pour les deux motifs. C'était peut-être le non-port du casque plus que le fait qu'il ne soit pas conforme.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Vous avez parfaitement raison.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 486 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 487.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée dans le même sens que la circulation, sauf si cet espace est obstrué, s'il emprunte une piste ou bande cyclable ou s'il s'approprie à effectuer un virage à gauche."

Mme Harel: C'est l'article 487?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Cela reprend textuellement l'article 397.

M. Côté (Charlesbourg): Le premier alinéa de l'article 397 actuel.

Mme Harel: Oui. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 488.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'une bicyclette doit se conformer à toute signalisation." Le deuxième alinéa de 397 actuel.

Mme Harel: Oui. Le deuxième alinéa, mais élargi, effectivement, parce que cela disait: "Doit se conformer aux signaux d'arrêt..."

M. Côté (Charlesbourg): À toute signalisation.

Mme Harel: ...ou aux feux de circulation."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: "Toute signalisation" signifie donc les intersections, les virages, toute signalisation comme pour un conducteur d'automobile.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, puisqu'on le considère comme tel maintenant.

Mme Harel: Est-ce qu'il y a une signalisation qui échappe à cela? Il n'y en a absolument aucune? Adopté.

M. Lalande: À toute signalisation, toute indication.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 489.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut

consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette." C'est un cas moins difficile à régler que celui des autobus. Cela peut être difficile de distinguer celui qui conduit de celui qui est passager.

**Des voix:** Ha! Ha!

**Mme Harel:** Si vous avez cru bon de légiférer là-dessus, est-ce que c'est parce que vous avez eu des informations à savoir qu'il y avait eu des problèmes?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a des gens très habiles des deux mains, vous savez. Ils peuvent conduire d'une main et avoir ce qu'il faut de l'autre main.

**M. Lalande:** C'est une action générale qu'on a prise de soumettre à la circulation tous les cyclistes. C'est une demande répétée de Vélo Québec et des autres, de les soumettre à toutes les règles de circulation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dont celles relativement à la boisson.

**M. Lalande:** Évidemment, ce n'est pas la même pénalité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Est-ce qu'on leur fait passer un test?

**Mme Harel:** Évidemment, s'il y a une obligation générale, vous allez devoir la sanctionner. "Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule..." C'est une obligation stricte, c'est-à-dire que, dès que vous avez un verre à la main, indépendamment du taux d'alcool dans le sang...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Mme Harel:** ...c'est l'infraction. Est-ce qu'il y a une conduite en état d'ébriété sur une bicyclette?

**Mme Journeault-Turgeon (Rachel):** Non, ce n'est pas prévu.

**M. Lalande:** C'est simplement le fait de consommer des boissons alcoolisées, avec une amende minimale de 15 \$ à 30 \$.

**Mme Harel:** Avez-vous pris connaissance du nouveau produit Secure?

**M. Lalande:** Les informations que nous avons à ce jour sont assez contradictoires. D'une part, on disait que l'absorption de cette poudre Secure amenait à diminuer le taux d'alcoolémie dans le sang pour certains - c'est une information - sans affecter les comportements et, dans d'autres cas, on dit que cela peut aussi améliorer le comporte-

ment.

**M. Côté (Charlesbourg):** On va faire passer un test à Secure.

**Des voix:** Ha! Ha!

**Mme Harel:** On pourrait peut-être le faire passer, ici même, à l'Assemblée nationale.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 489 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 490.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le conducteur d'une bicyclette 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. Il doit:

"1<sup>o</sup> pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas;

"2<sup>o</sup> pour tourner à droite, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement;

"3<sup>o</sup> pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement."

Ce sont les mêmes dispositions qui sont reprises que celles pour un véhicule qui aurait des difficultés temporaires de signalisation.

**Mme Harel:** Cela m'étonne de voir qu'il n'existait pas une disposition de cet ordre dans le code. Il me semble que, petite fille, c'est cela qu'on apprenait et c'est cela qu'on appliquait.

**Une voix:** Mais s'il est gaucher?

**M. Côté (Charlesbourg):** Les petits gars, aussi.

**M. Lalande:** Dans l'esprit du code actuel, on assimilait beaucoup...

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**Une voix:** Elle est bonne, celle-là.

**Mme Harel:** L'égalité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah, les Québécois et les Québécoises.

**Des voix:** Ha! Ha!

Mme Harel: Les ministres et les ministres.

M. Lalande: Dans la loi actuelle, on assimile le cycliste, à bien des égards, au piéton, et c'est là qu'on fait une distinction, à ce stade-ci.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 490 est adopté.

J'appelle maintenant l'article 491.

M. Côté (Charlesbourg): "Sous réserve de l'article 479...

M. Lalande: Interdiction de conduire une moto d'au plus 125 cm<sup>3</sup>, un cyclomoteur ou une bicyclette sur un chemin à accès limité, ainsi que sur ses voies d'entrée ou de sortie.

M. Côté (Charlesbourg): ...nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans les cas suivants:

"1° la chaussée comporte des pistes ou bandes cyclables aménagées par la personne responsable de l'entretien du chemin;

"2° il est âgé d'au moins 12 ans;

"3° il participe à une excursion dirigée par une personne majeure."

C'est la reconduction de l'article 399 actuel. Il y a eu 42 infractions en 1983.

Mme Harel: Alors, la vitesse est donc de plus de 50 kilomètres. C'est donc dire que cela peut être sur une route où la vitesse est de 90 kilomètres, à ce moment-là, mais c'est sous réserve...

M. Lalande: Le maximum est de 50 kilomètres; donc, sur les voies publiques où il y a une circulation plus élevée que 50 kilomètres, ils ne peuvent pas y aller du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf dans les cas suivants.

M. Lalande: Sauf dans les cas suivants.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la règle générale, sauf les trois exceptions.

Mme Harel: Et "sous réserve de l'article 479", faut-il interpréter cela comme s'appliquent toujours? Oui, les autoroutes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, les autoroutes.

Mme Harel: Donc, c'est complètement interdit?

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: Les voies à accès limité, c'est cela?

M. Lalande: Oui. On ne peut pas aller à bicyclette sur une autoroute, ni avec un cyclomoteur, ni avec une motocyclette d'au plus 125 cm<sup>3</sup>.

Mme Harel: Et pourquoi l'âge de 12 ans?

M. Lalande: C'est sur la voie publique que l'on permet...

Mme Harel: Excusez-moi, mais les trois cas suivants sont conjonctifs. Il faut qu'il y ait une personne majeure, que ce soit une excursion dirigée par une personne majeure ou encore qu'il y ait des pistes ou bandes cyclables, et qu'on soit âgé d'au moins 12 ans. Est-ce qu'il faut tout cela? Non?

M. Lalande: Un des trois.

Mme Harel: Un des trois. Donc, il pourrait y avoir, par exemple, un groupe d'enfants de 10 ans en excursion dirigés par une personne majeure.

M. Côté (Charlesbourg): Avec un parent. C'est cela.

Mme Harel: C'est comme cela que vous l'interprétez?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: On va regarder quand même pour bien s'assurer qu'on n'a pas oublié un "ou" quelque part.

Mme Harel: Je dois vous dire qu'il y a un point-virgule et le point-virgule est censé être disjonctif. L'un des cas suivants, ce serait encore plus clair.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus raisonnable.

Mme Harel: Sous réserve, on peut l'adopter.

Le Président (M. Saint-Roch): Je peux suspendre quelques instants - on y reviendra - l'article 491 pour attaquer l'article 492.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): C'est fait à l'article 491?

M. Côté (Charlesbourg): ...remplacer dans le liminaire l'expression "sauf dans les



cas suivants" par l'expression "sauf dans l'un des cas suivants". Cela sera plus clair comme cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?"

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. L'article 491, tel qu'amendé, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 492.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsque la chaussée comporte une piste ou une bande cyclable, le conducteur d'une bicyclette doit l'emprunter."

**Mme Harel:** Cela va de soi, n'est-ce pas? Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 492 est adopté. J'appelle l'article 493.

#### **Dispositions particulières concernant les animaux**

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut faire circuler des animaux de ferme sur un chemin public ou leur faire traverser ce chemin à moins qu'ils ne soient escortés par deux personnes, chacune tenant bien en vue un drapeau rouge.

"Le gouvernement peut cependant établir, par règlement, des conditions permettant de faire traverser un chemin public à des animaux de ferme sans avoir à se conformer au premier alinéa."  
(21 heures)

C'est par le pouvoir réglementaire qu'on va déterminer les conditions.

**Mme Harel:** Elles doivent normalement être déjà déterminées, ces conditions?

**M. Lalande:** Non, c'est parce que l'UPA, l'Union des producteurs agricoles, nous a signalé que cela pouvait être astreignant quelquefois d'avoir nécessairement deux personnes pour faire la circulation. Dans certains cas, on pense qu'une personne serait suffisante. Donc, on veut redéfinir un règlement avec l'Union des producteurs agricoles.

**Mme Harel:** Sauf que dans la loi, vous en maintenez deux. Effectivement, il n'y a plus autant de main-d'oeuvre familiale qu'il pouvait y en avoir auparavant. Deuxièmement, cela peut être onéreux. Dans

le premier alinéa de l'article 493, vous le maintenez dans la loi. Le règlement ne pourrait pas venir à l'encontre de cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. "Le gouvernement peut cependant établir par règlement les conditions permettant de faire traverser un chemin public à des animaux de ferme sans avoir à se conformer au premier alinéa", parce que, semble-t-il, on n'a pas trouvé la formule idéale encore et il reste des négociations à mener avec l'UPA.

**Mme Harel:** Certainement que ces deux personnes doivent être de chaque côté du troupeau. Vous n'avez pas cru bon de le mentionner ici, parce que cela est évident, c'est cela? Ils ne sont pas tous les deux côté à côté en tenant le drapeau.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 493 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 494.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut, durant la nuit, faire circuler des animaux de ferme sur un chemin public ou leur faire traverser ce chemin."

**Mme Harel:** La nuit étant définie comme?

**M. Côté (Charlesbourg):** La tombée du jour<sup>7</sup>

**M. Lalande:** Là, on a précisé la définition de nuit comme étant quand il fait noir et le jour quand il fait clair. Avant, on avait une disposition qui était quelque peu embarrassante: c'était une heure avant la tombée de la nuit ou une heure avant le lever du jour. C'était très difficilement applicable pour un agent de la paix qui se disait: Une demi-heure avant le lever du jour, bien, c'est déjà le jour. On a essayé d'utiliser le sens commun.

**Mme Harel:** Vous préférez la nuit, qui est une notion très changeante, à la noirceur?

**M. Lalande:** C'est la définition du dictionnaire de la tombée de la nuit qui est l'obscurité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a des prescriptions dans la Loi sur la conservation de la faune qui font appel à une demi-heure après le coucher du soleil. Je dois vous dire, en tant que chasseur moi-même, que ce n'est pas bien facile à appliquer. D'abord, il faut que l'agent se trouve là où vous êtes au

moment où le soleil tombe pour calculer la demi-heure après que le soleil est tombé.

Mme Harel: Cela dépend du côté de la montagne où vous êtes. Le soleil ne se couche pas toujours du même côté de la montagne.

M. Côté (Charlesbourg): Non, sauf que ce sont des heures prescrites par un règlement qui signifie très bien qu'à telle heure, tel jour, le soleil est couché. Il faut ajouter une demi-heure à cela. C'est très variable, d'après mon expérience. On aurait pu, de par le temps, tirer sur des bêtes, mais on ne les voyait pas parce qu'il faisait trop noir. C'est très... Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 494 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 495.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut faire circuler des animaux de ferme sur un chemin à accès limité ou leur faire traverser ce chemin." Une autoroute.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 495 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 496.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut faire de l'équitation sur un chemin public sauf si une signalisation, installée par la personne responsable de l'entretien du chemin, le permet."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Cela signifie donc que le ministère des Transports, si le chemin est sous sa responsabilité, ou la municipalité, dans le cas où c'est un chemin non numéroté, doit installer la signalisation. À défaut de signalisation, il ne peut pas y avoir d'équitation.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question pratique, je pense. La formulation aurait pu être plus positive, mais une telle formulation aurait exigé une signalisation

encore plus importante.

Mme Harel: En d'autres termes, il ne peut pas y avoir d'équitation sur un chemin public, sauf s'il y a signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: S'il n'y a pas de signalisation, c'est interdit.

M. Côté (Charlesbourg): Interdit, c'est cela.

Mme Harel: Est-ce que ce sont des représentations qui vont être faites à la régie ou au ministère?

M. Lalande: Qui ont été faites au ministère et à la régie, mais surtout au ministère des Transports. Ce sont des problèmes d'encombrement, surtout durant la période estivale, évidemment. Des gens faisaient de l'équitation dans des endroits de villégiature et cela devenait très dangereux à cause de l'étroitesse de certaines voies.

Mme Harel: De toute façon, j'imagine, M. Lalande, qu'il y a quand même beaucoup de routes privées qui peuvent permettre de faire de l'équitation sans avoir à emprunter les chemins publics.

M. Lalande: C'est exact.

Mme Harel: C'est un peu comme la motoneige.

M. Côté (Charlesbourg): C'était un peu plus répandu dans ce cas-ci que pour la motoneige. Pour la motoneige, il s'agit principalement d'une traverse pour aller rejoindre un autre sentier, pour un véhicule à trois roues aussi. Dans le cas de l'équitation, ce que l'on fait valoir, c'est qu'il y a certains chemins publics que ceux qui pratiquent l'équitation longent. Comme le disait si bien mon collègue - mon collègue? Il se présentera possiblement aux prochaines élections - Me Drolet, c'est la consécration du cheval contre le cheval à vapeur.

Mme Harel: En définitive, il faut qu'il y ait des représentations et que le ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Ou une municipalité acquiesce. C'est cela.

Mme Harel: ...ou une municipalité acquiesce.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ce sont des chemins publics; c'est cela.

Mme Harel: C'est cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président,

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 496 est adopté. J'appelle maintenant l'article 497.

**Dispositions diverses relatives  
à l'usage des chemins publics**

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut, dans les milieux résidentiels où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins, conduire un véhicule routier d'une masse nette de plus de 900 kg muni d'un engin de déblaiement mécanique servant à souffler la neige, sans la présence d'un surveillant à l'avant de celui-ci." On voit cela de ces temps-ci, principalement ce soir. C'est une question de sécurité, afin d'éviter que...

**M. Lalande:** On a fait une correction pour ne pas obliger les gens qui ont une petite souffleuse Toro à avoir une personne qui surveille en même temps. De là viennent les 900 kilogrammes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Pour éviter d'avoir le Toro devant.

**Mme Harel:** Cela n'empêche pas les accidents mortels. Il y a quinze jours, à Montréal, un passant a été happé et il est décédé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela existe actuellement et cela évite effectivement bien des accidents. Cela n'empêche pas que, par un moment d'inattention du conducteur ou du signaleur, il puisse encore arriver des accidents.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a plusieurs infractions qui ont été commises?

**M. Lalande:** On n'a pas de statistiques.

**Mme Harel:** C'était dans les milieux résidentiels, 50 km/h ou moins. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 497 est adopté. J'appelle maintenant l'article 498.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut jeter, déposer ou lancer ou permettre que soit jeté, déposé ou lancé de la neige, de la glace ou un objet quelconque sur un chemin public."

**Mme Harel:** Quelle est l'amende?

**M. Lalande:** De 60 \$ à 100 \$. C'était de 50 \$ à 100 \$.

**Mme Harel:** Il y a eu combien d'infractions?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a eu 342 infractions.

**Mme Harel:** Il y a eu 342 infractions?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ce n'est pas sur les chemins sous la responsabilité de la Sûreté du Québec qu'il doit y en avoir le plus. Je pense au milieu urbain. Pas à Saint-Urbain, au milieu urbain.

**Mme Harel:** Ce n'est pas du tout la même infraction qui consisterait à mettre des vidanges, par exemple, sur la voie publique. Oui, cela pourrait être cette infraction? C'est de pratique courante de prendre la neige sur son parterre et de la lancer sur la chaussée de façon qu'elle puisse par le va-et-vient des automobiles être...

**M. Côté (Charlesbourg):** Effectivement, cela peut être dangereux. Mais, dans ce cas-ci, je pense qu'il faut être capable de faire la distinction entre des infractions reliées à la neige, puisqu'on dit bien: "Nul ne peut jeter, déposer ou lancer, ou permettre que soit jeté, déposé ou lancé, de la neige, de la glace ou un objet quelconque..." L'objet quelconque peut être une canette, une bouteille. C'est peut-être davantage dans ces cas qu'il y a eu des infractions.

**Une voix:** Ou un vieux matelas.

**Mme Harel:** Alors, c'est pour cela que l'on voit parfois le long des routes les affiches d'interdiction.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Mme Harel:** C'est parfois indiqué: Amende 200 \$.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela. C'est une canette qui est ouverte avec un cercle et l'interdiction à l'intérieur. C'est ce qui illustrera la couverture du rapport Doyon avec 200 \$ d'amende puisqu'on évoque le code pénal.

**Mme Harel:** Vous avez préféré mettre l'accent là-dessus plutôt que sur la ceinture.

**M. Côté (Charlesbourg):** On a pensé à la ceinture, mais au moment où on l'a imprimé, le code n'était pas encore accepté.

**Mme Harel:** Remarquez que les citoyens sont quand même assez sensibilisés aux questions qui touchent l'environnement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Vous préférez cela à quelqu'un qui est assis sur la barre d'une bicyclette?

**M. Côté (Charlesbourg):** À califourchon.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 498 est adopté?  
J'appelle l'article 499.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut faire usage sur la chaussée de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet." Et pourtant! Et pourtant, j'ai fait ça souvent.

**Mme Harel:** Et pourtant, justement, je dois vous dire qu'il m'est arrivé de faire du ski de fond sur la rue Saint-Hubert à Montréal. Ce n'est, évidemment, pas fréquent, mais, dans le cas de tempêtes de neige, le plaisir entre tous pour les Montréalais, c'est de sortir leurs skis.

**M. Gauvin:** Il vaut mieux que la loi prévoie de ne pas en faire et être tolérant les journées de tempête.

**Mme Harel:** Pensez-vous que les policiers sont occupés à autre chose ces jours-là?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Matapédia. Ça va?

**M. Doyon:** M. le Président. Juste un commentaire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** Est-ce que cette défense s'applique, par exemple, aux gens qui se préparent pour le ski de fond et qui ont - j'ai vu cela dernièrement, en plein été - des bâtons de ski qu'ils piquent dans l'asphalte, qui ont des planches sous les pieds en dessous desquelles il semble y avoir des roulettes et qui s'en vont à bride abattue avec cela? C'est un peu spécial. Cela n'est pas une planche à roulettes, ce sont deux planches à roulettes avec des bâtons de ski qui leur permettent de se propulser vers l'avant. Est-ce que c'est défendu par ça?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Doyon:** C'est défendu?

**Mme Harel:** C'est très fréquemment utilisé. Par exemple, la planche à roulettes est très fréquemment utilisée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** C'est défendu en vertu de quoi? Ce ne sont pas des skis, ce n'est pas un véhicule jouet et ce n'est pas une planche à roulettes, non plus.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce sont des skis sur roulettes.

**M. Doyon:** Oui? Ce sont des skis sur roulettes?

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans le cas d'une planche à roulettes, je ne sais pas si je comprends bien, elle est interdite sur le chemin public, mais elle n'est pas interdite sur le trottoir. Le trottoir n'est pas un chemin public.  
(21 h 15)

**Mme Harel:** Par ailleurs, c'est un choix que l'on fait contre le piéton, d'une certaine façon. Le piéton qui déambule sur le trottoir préfère voir l'usager de la planche à roulettes sur la chaussée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Moi, je préfère voir la planche à roulettes sur le trottoir plutôt que sur le chemin public.

**Mme Harel:** Est-ce que beaucoup d'accidents ont été enregistrés, à la régie, d'usagers de planches à roulettes? C'est un sport très pratiqué dans mon quartier.

**M. Côté (Charlesbourg):** En tout cas, j'ai l'impression qu'il n'y a pas dû y avoir beaucoup d'accidents, car il y a eu six infractions.

**Mme Harel:** On ne sait pas quelle application en est faite, car les policiers d'un quartier comme le mien, où il y a 80 % de criminalité juvénile et 2500 infractions qualifiées par année, ont parfois autre chose à faire que poursuivre les usagers de patins à roulettes et d'autres planches à roulettes. Six infractions à la sûreté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 499 est adopté?

**Mme Harel:** Je vais vous poser une question.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Cela vaut pour les banlieues également. Par exemple, cela vaut pour les quartiers de banlieue, les quartiers résidentiels où il y a des carrés...

M. Lalande: Des genres de parcs.

Mme Harel: Oui, des genres de parcs et où les enfants s'installent, la plupart du temps, dans la rue.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pour jouer au hockey.

Mme Harel: Cela vaudrait pour cette chaussée également.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Et pour jouer au hockey et pour utiliser le tricycle.

M. Lalande: Évidemment, il faut toujours que ce soit un chemin public, selon la définition sur laquelle on revient.

Mme Harel: Oui.

**Une voix:** Il faut que ce soit sur une chaussée.

Mme Harel: Dans les quartiers résidentiels, cela se produit quand même assez fréquemment. Je peux même vous dire que, malgré le caractère ouvrier urbain, avec l'aménagement du boulevard Notre-Dame, de la piste cyclable, le talus et les tournebrides qui terminent 25 rues du quartier, les enfants jouent maintenant comme s'ils étaient en banlieue. Alors, il y a une tolérance.

M. Lalande: Je puis vous dire, de connaissance personnelle, qu'à Sainte-Foy il y a une tolérance effectivement.

**Une voix:** À Montréal aussi.

**Une voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 499 est adopté. J'appelle l'article 500.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut, à moins d'y être autorisé par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, entraver la circulation sur ce chemin au moyen d'un obstacle.

"Un agent de la paix est autorisé à enlever ou à faire enlever cet obstacle aux frais du propriétaire".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela va à l'article 500?

Mme Harel: Dans quel cas est-ce que

cela peut se produire? On a déjà prévu le cas, dans un article précédent, des fêtes et des foires pour lesquelles il faut obtenir un permis. Il y a déjà un article qui prévoit l'obtention d'un permis pour fermer la circulation, n'est-ce pas?

M. Lalande: Oui, au marnent des rallyes.

Mme Harel: Des barricades, cela fait longtemps qu'on n'en a pas vu. Est-ce qu'il y a des infractions?

**Une voix:** 17.

Mme Harel: Quelles sortes d'infractions cela peut-il bien être?

Une voix: Cela peut être des kiosques pour vendre des macarons ou vendre autre chose du genre. Quelqu'un s'installe sur les chemins publics et vend des choses.

Mme Harel: Alors, cela veut dire sur la chaussée...

**Une voix:** Bien oui.

Mme Harel: ...et non pas en bordure.

**Une voix:** Voilà.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce que cela vise l'interdiction des "pas payants"?

Mme Harel: Avez-vous un problème à résoudre de pont payant?

M. Paradis (Matapédia): Non, non, je parle de "pas payants", pour les organismes à but non lucratif. Ils les appellent comme cela dans le jargon populaire.

M. Côté (Charlesbourg): Ils doivent être munis d'une autorisation de la personne responsable et, à ce moment-là, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Alors, cela vaut surtout pour les kiosques qui vendent en bordure de la route?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Pas en bordure.

**Mme Harel:** En bordure, c'est permis.

**M. Lalande:** C'est cela.

**Mme Harel:** Sur le chemin public.

**M. Lalande:** C'est cela. En pratique, l'agent de la paix ou la personne responsable demande de l'enlever et c'est quand on insiste pour les mettre là qu'il y a une infraction qui est signifiée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 500 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 501.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut entraver, au moyen d'un obstacle, la libre circulation sur un chemin servant de déviation à un chemin public, même sur une propriété privée.

"Un agent de la paix est autorisé à enlever ou à faire enlever cet obstacle aux frais du propriétaire."

C'est dans le cas de déviation ici.

**Mme Harel:** Est-ce que cela peut même vouloir dire qu'on peut obliger un propriétaire à laisser circuler les gens sur sa propriété privée lorsqu'il y a une déviation d'un chemin public? Par exemple, on pourrait, lorsqu'il y a déviation, obliger le propriétaire à laisser la circulation se faire sur sa propriété. Par exemple, un cultivateur ne pourrait pas y apposer de barrière. Il serait obligé de recevoir la circulation qui est l'objet de la déviation.

**M. Lalande:** Ce n'est pas ce que dit l'article. Il n'y a pas d'obligation d'accepter qu'une déviation passe sur son terrain. On veut dire que, même si ce n'est pas un chemin public, au fond, s'il y a une déviation qui est sur le chemin privé, j'imagine qu'avec l'acceptation du propriétaire on veut étendre l'article là aussi.

**Une voix:** S'il n'y a pas acceptation, on peut exproprier.

**M. Lalande:** Oui, on exproprie à ce moment-là. Il y a des règles.

**Mme Harel:** D'accord, mais si c'est pour une déviation, il vaut mieux attendre. Sinon on se retrouve avec le projet de loi 121.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 501 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 501.1.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ajoutez après l'article 501, les suivants: "501.1 Nul ne peut installer, sur une propriété privée, un système d'éclairage susceptible de nuire à la visibilité des conducteurs de véhicules routiers qui circulent sur un chemin public."

"501.2 La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, si elle a des motifs raisonnables de croire qu'un système d'éclairage est installé sur une propriété privée en contravention à l'article 501.1, délivrer au propriétaire un avis l'enjoignant d'enlever ou de modifier ce système dans un délai de 48 heures.

"À défaut pour le contrevenant de se conformer à cet avis, la personne responsable de l'entretien du chemin peut pénétrer sur la propriété et enlever le système d'éclairage aux frais du propriétaire."

C'est un amendement qui vise à faire en sorte que le député de Louis-Hébert ne soit plus aveuglé en circulant dans la Beauce pour aller à son chalet.

**M. Doyon:** Dans le rang 9, M. le Président.

**Mme Harel:** Écoutez, j'ai dû manquer certainement cet échange qui m'a l'air d'être assez fructueux et intéressant, mais j'aimerais bien qu'on m'explique.

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous circulez sur un chemin. On a pris l'exemple dans ce cas-là, d'une ferme. Il y a des personnes qui installent, disons sur une grange, de grosses lumières qui peuvent éblouir une personne au volant et ainsi mettre sa sécurité en péril. Le député de Louis-Hébert nous avait fait remarquer cela et, de l'avis général de la commission, il y avait lieu de se donner le pouvoir d'enjoindre le contrevenant de fermer sa lumière ou de l'enlever.

**Mme Harel:** Le député de Louis-Hébert a-t-il déjà vécu pareille expérience?

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** Votre collègue de Jonquière abondait dans le même sens. C'est fréquent qu'en circulant sur les routes rurales, au détour d'une courbe ou sur le haut d'une côte, on arrivait avec une lumière qui nous aveuglait. Logiquement, on défend aux véhicules qu'on croise de nous aveugler avec leurs phares; la même exigence demeure pour les objets fixes. Que ce soit une lumière fixée sur un poteau ou sur une grange, comme l'a dit le ministre, l'effet est le

même sur l'automobiliste. C'est dangereux en plus de créer une certaine confusion. On se demande si on est encore sur la route, d'où vient la voiture - on a toujours l'impression que c'est une voiture qui n'a qu'un phare - qui nous aveugle de cette façon. On a un moment d'hésitation, presque d'égarement. Cela vise à empêcher cette situation et je remercie le ministre d'en tenir compte, je pense que cela améliore la situation.

Maintenant, il y a l'autre possibilité qui demeure, M. le ministre. Il y a des cas où ce n'est pas tellement la visibilité qui est affectée, mais une confusion qui est créée. Il y a la confusion qui est créée, par exemple, par des gens qui mettent des espèces de réflecteurs sur le bord de leur entrée. Quand on circule, on se demande si ce ne sont pas deux feux arrière d'une voiture qui est stationnée sur le bord de la route. On freine, on donne un coup de volant à gauche pour s'apercevoir que ce n'est pas une voiture, mais deux réflecteurs qui identifient une entrée ou quelque chose comme cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pense que cela peut être inclus dans le système d'éclairage susceptible de nuire à la visibilité. Je pense que cela peut être inclus là-dedans.

**M. Doyon:** J'abonde dans le même sens. C'est parce qu'on est en train de corriger des situations qui traînent dans le décor depuis longtemps. Je me dis que ces réflecteurs n'affectent pas comme telle la visibilité de la voiture qui circule sur la route, mais créent une certaine confusion et, à partir de là, un danger. On pourrait peut-être tout simplement parler d'un système d'éclairage susceptible de nuire à la visibilité ou de créer une confusion chez les conducteurs.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 306 répond, je pense, à l'interrogation du député de Louis-Hébert et se lit comme suit: "Nul ne peut installer ou exhiber sur une propriété privée un signal, une affiche, une indication ou un dispositif qui empiète sur un chemin public ou qui est susceptible de créer de la confusion ou de faire obstruction à une signalisation installée sur un chemin public."

**M. Doyon:** Je croirais que oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Par exemple, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, c'est une expression qui renvoie soit à la municipalité, soit au gouvernement. Est-ce bien le cas?

**Mme Journeault-Turgeon:** C'est cela.

**Mme Harel:** S'il y a abus, dans une municipalité - on légifère pour la majorité, mais, en fait, il faut toujours penser aux droits - il y a toujours la défense; quelle est la défense? C'est cela que je veux savoir.

**M. Lalande:** Il y a toujours la défense reliée aux motifs raisonnables.  
(21 h 30)

**Mme Harel:** Oui. Donc, il faut que la personne responsable prouve qu'elle avait un motif raisonnable. Est-ce qu'il peut y avoir poursuite en dommages-intérêts, si tant est que la municipalité aurait enlevé, par exemple, ce système qui serait coûteux, admettons? Est-ce qu'il pourrait y avoir, à ce moment-là, une poursuite en dommages et une défense...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Bilodeau.

**Mme Bilodeau:** En effet, pour répondre à votre question, il pourrait toujours y avoir poursuite éventuelle en dommages contre la personne responsable de l'entretien d'un chemin public dans le cas où on pourrait prouver qu'il y a eu faute de sa part, qu'il y ait eu abus. En matière pénale, suivant l'infraction, non seulement cela prend des motifs raisonnables de croire, mais la personne en défense pourrait toujours soulever la défense de diligence raisonnable, encore une fois, et il y a toujours le recours en dommages-intérêts en matière civile, le recours de droit commun.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 501.1 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 501.2 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Mme Harel:** Adopté.

### Dispositions pénales

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 502.

**Mme Harel:** Là, on commence les dispositions pénales.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer l'article 502 par le suivant: "Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'un des articles 346...

**Mme Bilodeau:** "Nul ne peut effectuer

un dépassement par la droite, sauf pour dépasser un véhicule qui effectue ou est sur le point d'effectuer un virage à gauche ou un véhicule qui se dirige vers une voie de sortie..."

**M. Côté (Charlesbourg):** ...349...

**Mme Bilodeau:** "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter."

**M. Côté (Charlesbourg):** ...350...

**Mme Harel:** Donnez-nous juste...

**M. Côté (Charlesbourg):** L'idée.

**Mme Harel:** Oui, le titre, en fait, l'infraction qu'il crée.

**Mme Bilodeau:** À l'article 350, c'est le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette...

**Mme Harel:** Qui fait quoi?

**Mme Bilodeau:** ...qui doit céder le passage à tout véhicule qui circule en sens inverse.

**Mme Harel:** D'accord.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...359 à 364...

**M. Lalande:** C'est l'obligation pour le conducteur d'un véhicule et d'une bicyclette de respecter les feux rouge, jaune et vert.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...367 à 371...

**M. Lalande:** Les règles à suivre lorsque les feux sont défectueux et lorsqu'il y a des panneaux d'arrêt ou de céder le passage.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...402...

**Mme Bilodeau:** Il a été supprimé.

**M. Lalande:** Non, il a été repris.

**Mme Bilodeau:** Il a été repris?

**M. Lalande:** À l'article 403, c'est cela.

**M. Dufour:** À l'article 402, c'est la ceinture de sécurité.

**M. Lalande:** Oui, ce sont les cas d'obligation de céder le passage.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 402 a été amendé.

**M. Dufour:** C'est cela. Il a été amendé,

**M. Côté (Charlesbourg):** ...404 à 406...

**M. Lalande:** Ce sont aussi les cas d'obligation de céder le passage.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...408 à 411...

**M. Lalande:** Obligation de céder le passage à un piéton et d'immobiliser son véhicule à cinq mètres de la voie ferrée lors de l'approche d'un train à un passage à niveau.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...421...

**M. Lalande:** Interdiction de conduire un véhicule dont la circulation est restreinte ou interdite pendant certaines périodes, par exemple, le dégel, la pluie, l'érosion.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...au deuxième alinéa de l'article 424...

**M. Lalande:** Obligation pour le conducteur d'une bicyclette d'allumer le phare avant et le feu arrière de son véhicule la nuit.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...à l'un des articles 477 à 479...

**M. Lalande:** Obligation de conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou une bicyclette assis sur le siège et de tenir le guidon, interdiction de conduire entre deux rangées de véhicules et, pour une cylindrée de moins de 125 cm<sup>3</sup>, un cyclomoteur ou une bicyclette, de circuler sur un chemin à accès limité.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...ou à l'un des articles 485 à 492...

**M. Lalande:** Interdiction pour le passager d'une bicyclette de transporter un passager à moins qu'il ne soit muni d'un siège fixe à cette fin et interdiction de faire circuler la nuit des animaux de ferme sur un chemin public.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$." Cela a été réajusté en fonction de ce qu'on s'était dit précédemment.

**M. Dufour:** C'est quoi l'affaire des animaux dont vous avez parlé?

**M. Lalande:** L'article 492.

**M. Dufour:** L'article 492? L'article 493!

**M. Lalande:** L'article 493. Je m'excuse,



M. le député.

**M. Dufour:** Je l'ai "poigné" en flagrant délit!

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Est-ce que vous considérez qu'à l'article 502 ce sont des infractions de même gravité?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. C'est pour cela qu'ils sont regroupés.

**Mme Harel:** Parce que vous avez sûrement remarqué qu'il y en a pour lesquelles il y a une diminution d'amende.

**M. Lalande:** Cela nous apparaissait incohérent, et de concert avec les corps policiers on a convenu que c'était le même genre d'infractions.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Dufour:** Est-ce que le conducteur d'une bicyclette peut lâcher la chaussée? Il peut dépasser à droite, dans certaines circonstances. Si un véhicule tourne à gauche, la bicyclette peut-elle passer en dehors de la chaussée pour dépasser? Pour une automobile, c'est défendu. C'est clair. Mais pour une bicyclette?

**M. Lalande:** Il n'y a pas de stipulation précise qui l'interdise. Donc, en conséquence, ils peuvent le faire.

**M. Dufour:** Donc, il aurait le droit de le faire, d'après vous.

**M. Lalande:** Il n'y a pas de stipulation qui l'interdise.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 502, tel qu'amendé, est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 503, et nous avons un papillon à cet article.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer à l'article 503 par le suivant: "Quiconque contrevient à l'article 324...

**M. Lalande:** Circulation à sens unique sur deux voies.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...au deuxième alinéa de l'article 325...

**M. Lalande:** Conduite à droite.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...à l'un des articles 335 à 337...

**M. Lalande:** Distance entre les véhicules.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...339...

**M. Lalande:** Revenir dans la voie de droite lors des dépassements.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...351 à 358...

**M. Lalande:** Virages.

**Mme Harel:** Virages?

**M. Lalande:** Tous les types de virages.

**Mme Harel:** C'est cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...366...

**M. Lalande:** Immobilisation à un feu.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...372 à 376...

**M. Lalande:** Obligation de signaler des manoeuvres.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...381...

**Mme Harel:** C'est le défaut de s'immobiliser devant un feu rouge?

**M. Côté (Charlesbourg):** ...381 à 388...

**M. Lalande:** Règles de stationnement.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...au troisième alinéa de l'article 407...

**M. Lalande:** Céder le passage à un autobus sur son arrêt.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...à l'un des articles 412...

**M. Lalande:** Interdiction de s'engager sur un passage à niveau lorsque l'espace suffisant pour la traverse est absent.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...417...

**M. Lalande:** Interdiction de marche arrière lorsqu'il y a un danger.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...426 à 436...

**M. Lalande:** Obligation du conducteur envers les passagers.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...439...

**M. Lalande:** Interdiction d'utiliser un téléviseur à l'intérieur d'un véhicule routier.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...440...

**M. Lalande:** Utilisation d'un baladeur interdite.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...442...

**M. Lalande:** Interdiction d'obstruer la vue du conducteur.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...480 à 482...

**M. Lalande:** Obligation du passager, obligation du phare blanc allumé pour les motocyclettes et les cyclomoteurs.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...493 ou 499...

**M. Lalande:** C'est relatif aux animaux de ferme et l'usage interdit sur la chaussée de patins, skis, d'une planche à roulettes et d'un véhicule-jouet.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 477...

**M. Lalande:** Oui. C'est l'obligation de conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou une bicyclette assis sur le siège et de tenir le guidon.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$.

"Toutefois, le conducteur d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers qui contrevient à l'article 426...

**M. Lalande:** Obligation du conducteur envers le passager.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$."

**Mme Harel:** Nous sommes à l'article 502?  
**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 503.

**Mme Harel:** L'article 503 du projet de loi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Oui.

**Mme Harel:** Qui devient l'article 502.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Non. Nous avons un papillon à l'article 503 qui demeure 503. Nous avons fait distribuer un papillon, Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Je comprends pourquoi je ne suis pas, M. le Président, je n'ai pas le papillon à 503.

**M. Dufour:** Un papillon, cela vole.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous avons retrouvé le papillon?

**M. Dufour:** Ce n'est pas pour les collectionner.

**Mme Harel:** Cela peut nous permettre de voir des infractions et d'évaluer le degré de gravité et de voir si on considère que ce sont des infractions passibles des mêmes amendes.

**M. Lalande:** Aux articles 502 et 503, ce sont des infractions qui sont compatibles. C'est toujours de 30 \$ à 60 \$ dans les deux cas.

**Mme Harel:** Alors, on les dit compatibles.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** Par exemple, l'immobilisation à un feu rouge, c'est quel article, déjà? C'est certainement 339?

**M. Lalande:** L'immobilisation à un feu rouge? 366, je crois.

**Mme Bilodeau:** 359.

**Mme Harel:** Donc, l'immobilisation à un feu rouge, qui est à l'article 359, est certainement une obligation importante en termes de sécurité routière, parce que des comportements reposent sur la confiance que l'on a que les autres vont respecter les obligations que l'on respecte soi-même.

Alors, l'immobilisation à un feu rouge est importante au premier chef et on la retrouve sur le même niveau d'amende que, par exemple, céder le passage à un autobus pour son arrêt.

**M. Lalande:** Effectivement, pour la bonne compréhension, vous avez raison. Il y a une inversion avec ce que l'on a dans le texte entre 502 et 503.

**Mme Harel:** Je ne me retrouve plus.

**M. Lalande:** Vous n'êtes pas la seule.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Me Turgeon.

**Mme Journeault-Turgeon:** On a dû déplacer les articles 502 et 503 pour respecter l'ordre dans lequel les amendes sont présentées. Les articles qui créent des infractions ont été placés selon le montant des amendes. Par le fait que l'on ait diminué l'amende au cycliste pour la porter de 15 \$ à 30 \$, comme c'était l'article 503 qui visait le conducteur d'une bicyclette, cet article-là a été placé au tout début de la section "Dispositions pénales" pour présenter d'abord les infractions de 15 \$ à 30 \$. On a placé l'article 502 en deuxième lieu. À l'intérieur de l'article 503, il y a quelques modifications qui sont apportées aux articles auxquels on réfère.  
(21 h 45)

**Mme Harel:** Est-ce que nous serions à l'article 503 qui serait l'ancien article 502?

**M. Lalande:** C'est exact.

**Mme Harel:** Bon. L'ancien article 502 tel que proposé...

**Une voix:** C'est cela, 30 \$ à 60 \$.

**M. Dufour:** Il y a encore une petite question qui m'intrigue. Lorsqu'on a parlé des bicyclettes, vous avez dit: Pas de baladeur. C'est cela? Un motocycliste qui dans son casque a des appareils pour écouter la radio, est-ce que c'est défendu?

**M. Lalande:** Oui, nous l'avons prévu.

**M. Dufour:** Je n'ai pas posé la question quand c'est venu.

**M. Lalande:** Il n'a pas le droit d'avoir de baladeur mais il a le droit d'avoir un casque à condition que ce soit pour utilisation de communication interne qui ne nuise pas aux bruits de la circulation. C'est le cas prévu pour les gens qui ont un système de communication à l'intérieur du casque.

**M. Dufour:** La personne qui court ou qui fait du jogging et qui porte de ces machins, vous n'avez rien prévu pour celle-là?

**Une voix:** Des "Walkman".

**M. Dufour:** Mais, la bicyclette?

**M. Côté (Charlesbourg):** Elle a accès à la chaussée, donc à la même place que le véhicule routier alors que le piéton est sur le trottoir. Le piéton pourrait déambuler sur

un trottoir, donc pas un chemin public, avec le baladeur sur les oreilles, l'enlever à l'intersection, traverser la chaussée, remettre le baladeur, alors que ce n'est pas le cas de la bicyclette. La bicyclette n'a pas le droit de circuler sur le trottoir mais sur la chaussée, le chemin public.

**M. Dufour:** Je suis convaincu, par exemple... Je vais vous inviter et je vais vous montrer sur des routes qu'il y a des gens qui courent tous les soirs. Je ne sais pas pourquoi ils font des choses comme celles-là. C'est bien beau de vouloir se garder en forme mais ils prennent une chance de... Je vois cela régulièrement sur des routes à vitesse assez rapide. Ils doivent mettre un vite parce qu'ils courent vite! Il y en a qui le font et il n'y a aucun signe de couleur. Est-ce que vous allez exiger cela? Cela ne serait pas permis dans le fond.

**M. Lalande:** Par des campagnes d'animation, on recommande notamment aux piétons, aux personnes âgées d'être vêtus de vêtements clairs le soir. C'est beaucoup plus par la sensibilisation que par la sanction qu'on peut amener des changements de comportement.

**M. Dufour:** Vous avez des campagnes pour quelques années d'avance.

**Mme Harel:** M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Je ne veux pas accélérer indûment nos travaux...

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté, Mme la députée de Maisonneuve?

**Une voix:** Adopté. Ha! Ha! Ha!

**Une voix:** Prise en flagrant délit.

**Mme Harel:** Je voudrais tout simplement qu'on reprenne le débat. L'article 503 est donc devenu 502 et il serait déjà adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Maintenant, nous étudions l'article 502 qui deviendrait 503 et il y aurait un amendement. C'est bien cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est-à-dire que l'amendement faisait le déplacement.

**Mme Harel:** D'accord. Je comprends que c'est ici que je dois moi-même faire mon sous-amendement.

**Une voix:** Voilà!

**Mme Harel:** Dans l'ordre, l'article 502 s'adresse aux conducteurs de bicyclettes, l'article 503 aux conducteurs de véhicules routiers....

**M. Lalande:** C'est exact.

**Mme Harel:** ...et 504 aux piétons. C'est bien cela?

**M. Lalande:** Oui, c'est exact.

**Mme Harel:** Il ne sera peut-être pas libellé de la même façon.

**M. Dufour:** On n'a pas abusé des amendements. On les a fait faire par le ministre.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Le sous-amendement proposé par Mme la députée de Maisonneuve se lirait comme ceci: Le projet de loi...

**Mme Harel:** Évidemment, M. le Président, il faut reprendre la numérotation parce que c'était une numérotation qui était en fonction...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve, à ta fin, je demanderai une motion de renumérotation.

Le projet de loi 127, Code de la sécurité routière, est modifié par l'insertion entre les articles...

**Mme Harel:** Ce n'est pas par l'insertion, M. le Président; ce serait tout simplement par un ajout à l'article 503.

**M. Dufour:** À l'article 503?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Si vous me le permettez...

**Mme Harel:** D'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** ...je vais lire seulement le changement et on fera le libellé probablement pour savoir où on l'ajoute. Finalement, le sous-amendement inclurait: Quiconque contrevient à l'un des articles 396 et 401 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$.

**Mme Harel:** Alors, l'article 396, c'est, pour toute personne, l'obligation du port de la ceinture et l'article 401, c'est l'obligation du conducteur de faire porter la ceinture.

Donc, cela porte sur la ceinture. En d'autres termes, notre argumentation, c'est qu'il faut clairement rendre publique la décision de faire appliquer sévèrement le port de la ceinture de sécurité. Le ministre s'est donné, par de nouvelles dispositions dans la loi, une facilité quant à l'application de cette obligation puisque dorénavant les municipalités seront certainement plus enthousiastes à l'idée d'appliquer cette obligation puisqu'elles bénéficieront des amendes qui seront payées.

Il nous semble qu'il vaut mieux une application rigoureuse et sévère qu'une amende qui soit trop forte et qui pourrait avoir un effet exactement inverse de celui qui est recherché et qui consiste à tolérer le défaut du port de la ceinture. L'agent de la paix pourrait inciter les personnes à la porter, mais il pourrait certainement hésiter avant de donner une contravention pour chacun des passagers de 60 \$ au minimum.

Donc, un couple s'en tirerait avec une contravention de 120 \$ quand on sait qu'habituellement, à moins que ce ne soit des barrages routiers... Mais encore là on nous a dit que les barrages routiers étaient acceptés, juridiquement parlant, surtout pour mesurer le taux d'alcool dans le sang. On ne peut pas imaginer, par exemple, des barrages routiers pour systématiquement sanctionner le défaut du port de la ceinture. On sait très bien que l'agent de la paix qui intercepte un automobiliste le fait habituellement pour d'autres motifs. Donc, le défaut du port de la ceinture s'ajoute.

Par ailleurs, on nous a fait valoir, dans les rencontres qu'il y a eu avec les porte-parole de la régie, que c'était un niveau d'amende qui était trop faible pour faire respecter efficacement l'obligation du port de la ceinture. Je dois vous dire, M. le Président, que c'est bien relatif. Parce que, 30 \$ à 60 \$, je dirais, pour la très grande majorité de mes concitoyens - je ne parle pas que pour l'île de Montréal... Pour moi-même, je trouve que c'est une somme dont je préfère ne pas me voir privée. Je pense que c'est plus dans la volonté d'appliquer et de faire appliquer l'obligation que réside l'efficacité de la mesure que dans la sévérité de la peine. Une peine trop sévère dans un cas comme celui-là peut certainement provoquer l'inverse de ce qu'on recherche.

On m'a fait valoir que les personnes à revenu modeste avaient peut-être des motifs supérieurs aux autres de porter la ceinture, mais je ne pense pas que ce soit là des arguments raisonnables. Ce qui m'apparaît raisonnable, lorsqu'on tient à faire appliquer une obligation à laquelle on croit - j'ai eu l'occasion de le dire dans le discours de deuxième lecture - c'est qu'on puisse avoir la crainte justifiée d'être appréhendé. Donc, il faut qu'il y ait un très haut niveau d'application.

Je préférerais dans les premiers temps de la mise en vigueur du code que l'on soit sévère dans l'application immédiate plutôt que d'avoir une amende très sévère et de laisser un peu de mou sur la gâchette quant à l'application. C'est bien dit?

**M. Dufour:** Si elle avait réussi à convaincre le ministre, je n'aurais pas à intervenir. On aurait du temps...

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous avez besoin d'intervenir.

**M. Dufour:** Je voudrais intervenir là-dessus. Pour reprendre un certain nombre de propos de ma collègue, c'est vrai qu'on veut sauver la vie des enfants, surtout en ce qui concerne l'article 396 où on dit: Toute personne âgée de 5 ans et plus... On veut sauver la vie des enfants et des personnes plus âgées, en fait de tout le monde. Je pense que vous avez raison. Il faut porter correctement la ceinture. C'est un nouveau dispositif qui fait que les gens dans l'ensemble vont avoir à s'attacher au Québec. Il y a beaucoup de campagnes d'information, mais il y a aussi dans toute cette démarche non seulement une question de profit ou d'aller chercher de l'argent - il faut qu'il y ait une notion, bien sûr, de punition - mais il faut aussi qu'on ait une notion d'application des règlements. Au fond, qu'est-ce qui empêche l'application d'un règlement? Vous savez, à tout bout de champ, vous nous avez rappelé, vous nous avez dit probablement à bon droit ou à bon escient qu'il y avait un certain nombre d'actions laissées à la discrétion. L'agent de la paix qui doit appliquer des règlements excessivement sévères va subir une pression du milieu qui fait qu'à un certain moment il se désintéresse de l'application des règlements. Dieu sait si je l'ai vécu dans mes expériences où les gens sentaient qu'il y avait de la sévérité, donc une réaction beaucoup plus violente. L'agent de la paix fait partie du monde. Parfois on est porté à penser que ce sont des gens qui ne font pas partie du monde ordinaire, mais c'est du monde. Pour avoir travaillé avec eux, je sais que c'est du monde ordinaire.

Donc, ils subissent une pression du milieu qui leur dit: Vous êtes trop sévères. Mais ce n'est pas dans le sens de la sévérité qu'ils le disent. Quand les gens le disent, il faut comprendre que la sévérité est assortie d'un montant d'argent qui les amène à faire le rapprochement. Ils disent que la loi est sévère, non pas parce qu'ils se sont fait prendre et qu'ils sont en faute, mais parce qu'il y a un montant d'argent rattaché à cela.  
(22 heures)

Si on faisait la moyenne des conducteurs, c'est évident qu'au Québec il y

a des gens qui ont le privilège de conduire une automobile, mais quand on connaît la mentalité du Québécois ou de la Québécoise par rapport à l'automobile, qui est un signe de maturité, le fait d'avoir quelque chose dans les mains, devoir payer des amendes aussi nombreuses, surtout avec ce nouveau code qui amène certaines restrictions ou des restrictions qui veulent aussi amener un nouveau comportement... Cela va obliger la régie à accentuer les campagnes d'information, de sensibilisation, d'éducation. Je pense que la régie ne fait pas simplement de l'information et de la sensibilisation. Elle fait aussi de l'éducation. C'est important qu'elle joue ce rôle.

En plus, la ceinture de sécurité n'est pas imposée partout sur le continent nord-américain. Je pense que, de ce côté, on va en avant-garde. On a parlé tantôt des ceintures arrière et avant pour tout le monde dans le véhicule. En tout cas, je retiens qu'on ne fait pas des lois juste pour le plaisir de les faire. C'est que quelqu'un, un jour, a l'idée de les appliquer. C'est évident aussi que la loi nous appartient quand on légifère, mais après elle ne nous appartient plus. Il me semble que le montant de 30 \$ jusqu'à 70 \$ pourrait être dans un premier temps une démarche qui, à mes yeux, est raisonnable pour l'application et qui, en temps voulu, pourra être ajusté, si cela ne réussit pas après un certain temps d'application.

Je pense qu'il est toujours temps d'ajouter des sanctions, et c'est nouveau; après que la population se sera habituée ou aura vécu avec ces problèmes, on pourra, à ce moment, penser à ajouter des amendes et je pense que ce ne serait pas... En tout cas, M, le ministre, vous feriez preuve de compréhension et je pense que l'Opposition, jusqu'à maintenant, a travaillé très fort pour bonifier ce projet de loi. Avec vous, on est conscient qu'on répond à un certain nombre de critères de sécurité. Nous autres aussi, on aime nos concitoyens. On veut qu'ils puissent vivre, par la démarche qu'on fait tous ensemble. C'est une première. Par gradation, on commence avec des amendes un peu moins élevées. Si avec le temps l'éducation, la sensibilisation ne sont pas suffisantes, à ce moment, il sera toujours temps de hausser les montants d'argent des amendes.

**Mme Harel:** Quel est le taux d'infraction?

**M. Dufour:** Je vous ai conté l'expérience du fait d'attacher la ceinture chez nous.

**Mme Harel:** M. le Président...

Le Président (**M. Saint-Roch**): Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** J'aimerais savoir combien il y a eu d'infractions aux articles 396 et 401? L'article 401, c'est l'obligation du conducteur.

**M. Lalande:** J'y reviens. Ce ne sera pas long.

**M. Côté (Charlesbourg):** Avant qu'on donne le nombre d'infractions, je ne peux pas dire que je suis totalement insensible aux arguments évoqués par Mme la députée de Maisonneuve et M. le député de Jonquière. Cependant, ce qu'il faut constater, c'est la mesure la plus importante de tout le Code de la sécurité routière, celle qui vise à protéger l'individu, la personne. Il me semble qu'on ne devrait pas perdre cela de vue. L'argumentation qui dit qu'une peine beaucoup trop élevée peut avoir des effets dissuasifs quant à l'action du policier qui pourrait se projeter dans la personne qui est victime du constat, qu'elle aura éventuellement à payer l'infraction, c'est fort possible que le policier agisse comme cela, mais le policier est là d'abord pour donner l'infraction et c'est exactement le même phénomène lorsqu'il y a des excès de vitesse. Il y a des règles et ces règles, il doit les appliquer. Il doit appliquer la volonté du législateur. C'est très clairement traduit dans un texte législatif et ce n'est plus dans la main du législateur, mais dans celle de celui qui a à l'appliquer et qui est là pour l'appliquer.

Dans mon livre à moi, il y a un certain nombre de choses qu'il faut se rappeler. D'abord, c'est de 25 \$ à 50 \$ depuis 1981. Si on veut regarder ce qui s'est passé en termes d'évolution et d'inflation depuis ce temps et si on veut être constant avec notre pensée, il faut très clairement signifier que les 25 \$ de 1981 sont davantage que les 30 \$ de 1986 et que, en acceptant votre mesure, on est moins sévère aujourd'hui pour le port de la ceinture de sécurité que nous l'étions en 1981. C'est un élément dont il faut tenir compte.

Il y a un autre élément sur lequel j'ai réfléchi très sérieusement. J'ai trouvé dans mes notes ou dans un ensemble de petits dossiers en fouillant que M. de Belleval avait même déclaré en 1981 publiquement, et tellement de manière ferme que la population croyait à l'époque que c'était déjà appliqué, que c'était un minimum de 100 \$ et un maximum de 200 \$ quant à lui. Il en a fait quelques-unes, des déclarations, M. de Belleval.

**Mme Harel:** Cela vous a permis de revenir, de faire un retour en politique"

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, c'est probablement le fait qu'il a été enlevé comme ministre qui m'a permis de revenir et

non pas le fait qu'il s'ôt parti.

**M. Dufour:** Cela n'a pas aidé.

**Mme Harel:** Cela n'a pas nui. Votre argument concernant le montant de l'amende qui n'a pas été indexé depuis 1981 ne me laisse pas insensible non plus. Évidemment, en termes de raisonabilité, il y a une augmentation qui est considérée comme raisonnable. Par ailleurs, vous avez dit vous-même que c'est un des éléments certainement central du Code de la sécurité routière, parce que l'ensemble des autres obligations sont maintenant bien acceptées par la population. Enfin, si elles ne le sont pas, elles sont jugées comme devant être respectées par tous. Le fait de brûler un feu rouge, on peut dire que c'est mal vu. Même si c'est son ami ou son voisin qui le fait, c'est mal vu. Le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité, ce n'est pas actuellement mal considéré, parce que ce n'est pas vu comme mettant en cause la vie des autres.

Ce que je veux dire, M. le Président, c'est que je ne veux pas nécessairement discuter sur le fond des questions, à savoir si c'est faux ou si c'est vrai. Je veux simplement relater, comme on le fait - cela s'appelle du oui-dire - que c'est cela que les gens pensent et que c'est cela que les gens disent. Je souscris au fait qu'il faut leur faire adopter un autre point de vue et, éventuellement, j'imagine qu'une autre génération que la mienne considérera que le port de la ceinture de sécurité est aussi essentiel et doit être respecté avec...

**M. Dufour:** On n'y pensera même plus. Cela sera naturel.

**Mme Harel:** Cela va aller de soi comme respecter un feu rouge ou comme s'immobiliser à un arrêt. Mais, comme c'est central, je me demande si vous accepteriez de faire une distinction par rapport à cette disposition, parce que mon propos n'est pas d'atténuer. Bien au contraire, mon souci n'est pas du tout de réduire l'importance du port de la ceinture. Pas du tout. Mon propos est de répéter qu'une mesure semblable ne peut trouver réellement application que si elle est généralisée et que si elle trouve matière à être appliquée. Pour que cela soit, il faut que cela soit raisonnable et considéré comme tel.

On dit habituellement qu'une loi a une sorte d'économie générale. Je me rendais compte que cela se tenait bien pour vous. Il y avait trois articles de dispositions pénales! une concernant la bicyclette, une concernant les piétons, un seul concernant les conducteurs automobiles, et c'était le même niveau d'amende, selon la catégorie. Parfois, en droit, on a comme cela des catégories

mentales qui font qu'on aime des lois quand il n'y a pas trop de distinction. Alors, de là le sous-amendement pour faire porter l'amende de 30 \$ à 60 \$, mais cela pourrait fort bien être, par exemple, un article 503.1 qui dirait que, dans le cas précis des articles 396 et 401, c'est un montant qui pourrait être de 40 \$, par exemple. Je pense que c'est une question de pédagogie, je trouve cela excessif, au moment même où on veut lancer de grandes campagnes. Surtout, je pense que, pour qu'une obligation soit comprise, il faut qu'elle soit appliquée, que la peur d'être appréhendé soit plus forte encore que le niveau d'amende et que, pour être appliquée, il faut que les gens qui sont chargés de son application la trouvent juste et raisonnable d'application, sinon, il y a une sorte d'hésitation à le faire...

**M. Vézina (Jean-P.):** Est-ce que M. le ministre me permettrait un commentaire?

**M. Côté (Charlesbourg):** Peut-être permettre à monsieur...

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Vézina.

**M. Vézina:** De fait, au moment où cela a été mis en application en 1981, l'amende a été réduite en commission parlementaire, je crois, justement parce qu'on disait qu'il fallait faire oeuvre de pédagogie, que les gens n'étaient pas habitués et qu'ils se posaient encore beaucoup de question, à savoir si cela était efficace ou pas, etc. On constate que, depuis deux ans, c'est-à-dire de 1983 à 1985, l'utilisation de la ceinture a baissé de 10 % au Québec; c'est énorme. En 1985 par rapport à 1983, cela a baissé de 10 % au Québec - si vous me permettez d'aller jusqu'au bout - et quelle est l'implication sur la population? Cela veut dire plus de morts, cela veut dire plus de traumatismes cranio-cérébraux. Il faut aller voir, par exemple, dans un centre de traumatismes, comme à Sacré-Coeur, à Montréal, pour voir le nombre de traumatisés crâniens qui sont des accidentés de l'automobile, c'est 95 %, madame, tous des gens qui n'auraient pas été des traumatisés crâniens, donc, des "légumes" pour une grande partie, s'ils avaient eu leur ceinture attachée.

À la sortie de cette commission parlementaire, hier, je suis arrivé chez moi en même temps que ma fille qui sortait justement de l'hôpital de l'Enfant-Jésus où elle est interne, et elle me disait: Je viens d'accepter à l'hôpital un enfant de trois mois qui était dans les bras de sa mère, et qui est traumatisé crânien, qui est un "légume" pour sa vie et qui sera un "légume" pour sa vie - sa mère pensait le protéger justement en avant, un enfant de trois mois - elle dit:

Ils se sont arrêtés, semble-t-il, à 15 kilomètres à l'heure, et, malgré tout, l'enfant, qui a un cerveau très mou, s'est écrasé le cerveau dans le tableau de bord, et voilà un enfant qui est traumatisé crânien et qui est un "légume" pour la société toute sa vie. Moi, je dis: Arrêtons ces massacres et... Quelqu'un peut, à un moment donné, être endormi, distraité, et brûler un feu rouge; quelqu'un peut ne pas voir un arrêt; quelqu'un peut faire un excès de vitesse. Moi, je dis: c'est très minime comme délit, par rapport à celui qui oublie de s'attacher. Personnellement, oublier d'attacher ses enfants et risquer qu'ils soient des traumatisés crâniens toute leur vie, moi, je trouve cela affreux.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Je pense que c'est très éloquent le plaidoyer que vient de faire M. Vézina. Moi, je vous dirais, M. Vézina, que je souscris à l'obligation qui est faite du port de la ceinture. Pourtant, j'étais une incorrigible délinquante, oui, il faut bien que je l'avoue, délinquante. Ce n'est que depuis que j'ai le dossier sur le transport, que j'ai commencé à lire...

**M. Côté (Charlesbourg):** ...à vous attacher au dossier.

**Mme Harel:** ...que je suis devenue partisane, que je le plaide dans tous les milieux où je vais, malgré que je le plaçais auparavant, mais je le plaçais, évidemment, plus politiquement que personnellement. Il reste qu'il y a un vieil adage québécois qui dit que le mieux est l'ennemi du bien. Dans le domaine qui nous concerne, quand vous dites qu'en 1983 il y a eu un très haut niveau d'application, cela était quoi, deux conducteurs sur trois?

**M. Vézina:** 60 %.  
(22 h 15)

**Mme Harel:** 60 %, c'est-à-dire six conducteurs sur dix, donc, trois sur cinq qui ont respecté cette obligation.

**M. Vézina:** En 1985, on est tombé...

**Mme Harel:** En 1985, pourquoi... Permettez-moi, M. Vézina, de parler à mon tour. Donc, en 1983, une amende perçue comme élevée... En 1981, évidemment, 25 \$, c'était un montant relativement élevé. Vous nous dites que le montant avait quand même été diminué en commission parlementaire. Même diminué, il en est résulté un montant de 25 \$ à 50 \$. En 1983, trois conducteurs sur cinq ont respecté l'obligation. Vous nous dites que deux ans plus tard cela avait chuté et qu'il n'y en avait plus qu'un sur deux.

Pensez-vous que c'est à cause du niveau de l'amende? Parce qu'il y avait eu la crise de 1982? Non, c'est parce que ce n'était pas appliqué. Vous avez beau en considérer l'importance, une obligation qui n'est pas appliquée ne vaut rien.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des éléments auxquels il vaut la peine de s'arrêter dans l'argumentation de Mme la députée de Maisonneuve. Il faut trouver le moyen terme entre des amendes trop basses qui n'ont pas d'effet et des amendes trop élevées qui, elles aussi, risquent de ne pas avoir d'effet. Cependant, je ne suis pas convaincu que, dans ce cas-ci, l'amende était le facteur déterminant pour faire porter la ceinture de sécurité. Il y a d'autres éléments dont il faut se rappeler l'importance.

D'abord, il y a le nombre d'exemptions qui ont fait que les policiers ont jugé qu'il ne valait plus la peine de faire appliquer le port de la ceinture de sécurité parce que trop de personnes en étaient exemptées. Je pense que c'était l'élément le plus déterminant quant à la volonté du port. Il est davantage plus important, dans mon jugement, que celui du niveau de l'amende, premièrement.

Deuxièmement, d'après les statistiques qui proviennent de la Sûreté du Québec, notre base de comparaison habituelle, on constate qu'il y a 32 800 infractions pour des conducteurs et qu'il y en a 3632 pour les passagers avant. Donc, du dix pour un, mais cela peut être trompeur. Il y a beaucoup plus de personnes qui circulent seules dans leur automobile et qui peuvent être arrêtées que de véhicules où il y a des passagers. En tenant compte de cela, c'est important, mais ce que cela signifie aussi, c'est qu'il y a effectivement beaucoup plus de conducteurs sur les routes qu'il n'y a de passagers.

Si l'on vise à faire porter la ceinture de sécurité, il y a peut-être d'autres éléments qui peuvent intervenir et qui peuvent faire en sorte que l'on frappe la bonne personne, non dans le sens négatif du terme, mais dans le sens de saisir la personne pour lui dire: Tu as l'obligation de porter la ceinture pour la propre protection. Dans ce cas-là, le point de démerite visant le conducteur pour le responsabiliser davantage va, je pense, toucher exactement là où il faut toucher. C'est un élément dont il faut tenir compte et c'est très important.

À la lumière de cela, il est clair que je ne pourrais pas accepter l'amendement de Mme la députée de Maisonneuve, de 30 \$ à 60 \$, comparé au niveau d'amende de 25 \$ que nous avions en 1981. Il faut quand même, sur ce plan, respecter un peu l'économie de nos principes d'amende que

l'on s'est fixés comme barème. Cependant, peut-être que de 60 \$ à 100 \$, c'est trop élevé. Je suis peut-être prêt à regarder cela pour que l'on puisse baisser le plancher, qu'il devienne un peu plus bas, peut-être de 50 \$ à 100 \$; 60 \$, bien sûr, c'est 10 % de plus que 50 \$ et cela peut avoir effectivement un effet. On se rapproche davantage de 100 \$ en mettant 60 \$ plutôt que 50 \$, dans l'opinion publique, quant à l'aspect psychologique de frapper.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Si les montants en cause dans les échanges commerciaux n'avaient aucune importance, il n'y aurait pas cette habitude consacrée de faire des ventes à 49,95 \$ ou à 99,95 \$; c'est parce que les montants ont une signification. C'est évident, c'est certain. 39,95 \$, c'est moins cher que 40 \$. Cela est tellement partagé que c'est consacré dans les moeurs.

Je voudrais demander au président de passer au vote sur notre sous-amendement.

M. Dufour: J'aurais peut-être un autre argument à apporter. J'aimerais vous parler d'une expérience qu'on a vécue il n'y a pas tellement longtemps. Je n'étais plus maire, mais j'ai vécu l'expérience et je l'ai suivie. Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, ils ont décidé de faire une expérience. On a décidé de faire une opération pour faire attacher la ceinture, mais en ayant tout le temps à l'idée qu'ils n'émettraient pas de billets d'infraction, malgré les appels des élus municipaux pour dire: Vous devriez faire respecter le port de la ceinture comme les autres règlements. Il n'y a rien que les conseils municipaux n'ont pas fait pour faire respecter les règlements. Je pense, en tout cas, que plus de 99 % des élus municipaux disent: Faites respecter les règlements. Ils avaient décidé au départ qu'il n'y aurait pas d'amende.

Dans une fin de semaine, juste dans la ville de Jonquière, au-dessus de 300 personnes ont été prises, 300 conducteurs qui n'étaient pas attachés. Ils émettaient un billet d'avertissement, pour leur dire qu'ils faisaient des choses pas correctes, mais ils ne leur donnaient pas d'amende. Je pense qu'ils n'avaient pas le droit de le faire. Les agents de la paix sont appelés à faire respecter les règlements; ils ne sont pas au-dessus des règlements. Le conseil municipal ne peut pas aller différemment de la loi fédérale.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Si Mme la députée de Maisonneuve me le permettait, on



pourrait peut-être en arriver à un compromis. Je pense que c'est ce qu'on recherche. Évidemment, tout le monde est convaincu que le port de la ceinture de sécurité est nécessaire. Si on veut sortir d'ici et pouvoir véhiculer nos convictions, il est extrêmement important qu'on puisse s'entendre sur un montant acceptable. Je pense que 45 \$ à 80 \$ pourrait être facilement acceptable, compte tenu des taux d'inflation et de la graduation de l'amende aussi, pour mettre un peu plus de sévérité. Si Mme la députée de Maisonneuve acceptait de retirer son amendement, j'en déposerais un - ou si elle veut le faire elle-même - de 45 \$ à 80 \$ et je pense qu'on aurait de bonnes chances d'atteindre notre but.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Oui. Évidemment, mon collègue mentionne que cela enlève de l'uniformité dans le code, mais je ne crois pas que ce soit là...

**M. Dufour:** Ce n'est peut-être pas un argument très fort.

**Mme Harel:** ...la préoccupation principale. Oui, M. le Président, je le retire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve retire son amendement. Nous allons introduire un nouvel amendement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Insérez, M. le Président, après l'article 504, le suivant: "504.1 Quiconque contrevient à l'un des articles 396 ou 401 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 45 \$ à 80 \$."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre, Mme la députée de Maisonneuve, si on est d'accord, on reviendra à 504.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** On était à l'amendement de l'article 503.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. 401.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve, l'amendement proposé par M. le ministre reviendra à un sous-amendement, à l'article 504, pour garder la graduation. Nous revenons donc, à ce moment-ci, à l'amendement de l'article 503.

**Mme Harel:** D'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement de l'article 503 est

adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 503 tel qu'amendé est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Attendez.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article...

**Mme Harel:** Attendez, M. le Président, l'article 503, c'était l'article général, n'est-ce pas?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** C'est l'ancien 502.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Très bien. Il y a une infraction pour le conducteur d'autobus qui contrevient à l'article 426 qui est l'obligation de mettre les feux de signalisation. C'est bien cela?

**M. Lalonde:** C'est cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Alors, M. le Président, nous souscrivons.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 503 tel qu'amendé est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 504.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le piéton qui contrevient à l'un des articles 444 à 453..."

**M. Lalonde:** Ce sont les obligations du piéton.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$."

**Des voix:** ...

**M. Côté (Charlesbourg):** On va se ramasser avec des paires d'Adidas.

**M. Dufour:** Vous voulez dire des bottines.

**Mme Harel:** Il vaudrait mieux que ce soit une amende de 15 \$ à 30 \$ appliquée

que de 30 \$ à 60 \$ non appliquée.

**M. Côté (Charlesbourg):** On l'a fait pour la bicyclette. Le piéton...

**M. Dufour:** C'est sûr que le piéton est moins dangereux.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela.

**Mme Harel:** Il vaut mieux ne pas légiférer.

**M. Dufour:** Là, on part de 0 \$ à 15 \$. L'économie, là, on l'atteint. On augmente de 1500 %.

**M. Côté (Charlesbourg):** On pourrait peut-être adopter... Oui, cela ne serait plus 504 si l'on revient... Comme cela vise le piéton, pourquoi ne laisse-t-on pas cela dans...

**M. Dufour:** Il n'y a aucune valeur pécuniaire. Le propriétaire d'une bicyclette, on peut saisir la bicyclette.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, est-ce qu'on peut suspendre cet article?

**M. Lalande:** La graduation.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...il faut garder la graduation. On y reviendra.

**Mme Harel:** Dans la numérotation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans la numérotation.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous suspendons l'article 504. Nous revenons à l'article 504.1.

**M. Côté (Charlesbourg):** La même chose, M. le Président. On ne le présente pas. On y reviendra en même temps qu'on adoptera l'article 504 au complet.

**M. Dufour:** Vous avez un amendement?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est cela. Mais on le reverra plus tard, lorsqu'on reviendra à l'adoption de l'article 504. Tout renuméroté et...

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 504 est en suspens. J'appelle maintenant l'article 505 et nous avons un papillon à cet article.

La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 23)

(Reprise à 22 h 30)

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend ses travaux.

Nous suspendons les articles 504 à 516 inclusivement.

J'appelle maintenant l'article 517.

### Vérification mécanique des véhicules

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, nous en sommes rendus à la vérification mécanique. "517. La régie a compétence exclusive pour effectuer la vérification mécanique des véhicules routiers et pour délivrer des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité. À cette fin, elle peut, aux conditions qu'elle établit, nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification des véhicules routiers qu'elle détermine et autoriser ces personnes à délivrer à l'égard de ces véhicules des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité."

**Une voix:** C'est une reconduction de l'article actuel.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est la disposition générale.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** La vérification mécanique. Par exemple, je pars dans mon auto et je vais à un garage. Ils font l'Inspection, etc. Ils ne peuvent pas donner...

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Dufour:** Ils ne peuvent pas dire que l'auto est en bonne condition, que tout est correct.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. Quant aux éléments de sécurité, ils devront être vérifiés par un mandataire de la régie.

**M. Dufour:** Est-ce que c'est exigé sur tous les véhicules?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, pas actuellement. La vérification mécanique...

**M. Dufour:** Mais est-ce que cela va venir quand ce sera obligatoire?

**M. Côté (Charlesbourg):** On va le voir après, à l'article 518. Ici, c'est la disposition générale. On va voir à qui cela s'applique par la suite.

**M. Dufour:** Cela n'a rien à voir avec

les garages qu'on appelle...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: ...quand on est pris, quand on a un petit accident et qu'ils nous envoient quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): Le centre d'évaluation. Un centre d'estimation.

M. Dufour: Est-ce que c'est en relation avec votre ministère, le centre?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Vézina: Non, cela n'a rien à voir avec le ministère.

M. Dufour: Mais ils nous prennent avec cela. On est obligé d'y aller.

M. Vézina: Les centres d'estimation, M. le député...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: ...dépendent du groupement des assureurs du Canada.

M. Dufour: Vous autres, vous n'avez pas l'idée, à un moment donné, de regarder cela.

M. Vézina: C'est une autre question. Vous demandez de quelle autorité cela dépend. C'est du groupement des assureurs qui contrôlent les centres d'évaluation et ce sont eux qui décident où vous envoyer selon que vous êtes assuré de la compagnie A ou de la compagnie B. Mais cela n'a rien à voir. C'est le secteur privé de l'assurance.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf ceux qui sont sous le contrôle de l'inspecteur général des assurances.

M. Vézina: Comme la loi de l'assurance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 517 est adopté?

M. Dufour: Les certificats de vérification...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: ...je ne suis pas familier avec cela. C'est pour cela que je vais poser deux questions. Je vais en poser une. Des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité. Où les mettez-vous, ces vignettes de conformité?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Sur le pare-brise à gauche, en avant du véhicule, sur la partie inférieure du pare-brise. C'est là qu'on indique si le véhicule est conforme.

M. Côté (Charlesbourg): Hors de portée des essuie-glace.

M. Lalande: Évidemment, quand on parle de vérification mécanique...

M. Dufour: Externe ou interne?

M. Lalande: À l'intérieur.

M. Côté (Charlesbourg): À l'intérieur.

M. Dufour: C'est interne. C'est "extérieur" ce que vous dites.

M. Côté (Charlesbourg): Non, à l'intérieur, sauf qu'il ne faut pas que, de l'intérieur, cela soit caché par les mouvements de l'essuie-glace.

M. Dufour: Ah!

M. Lalande: Peut-être pour clarifier aussi, M. le député. Quand on parle de vérification mécanique ici, il s'agit de la vérification des composantes sécuritaires d'un véhicule. Il ne s'agit pas de vérifier le moteur, par exemple, ou la transmission. Ce qu'on vise essentiellement, ce sont les composantes sécuritaires, c'est-à-dire la suspension, la pneumatique, le système de freinage, le système d'éclairage, la conduite et la timonerie des véhicules.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 517 est adopté. J'appelle maintenant l'article 518.

M. Côté (Charlesbourg): "Les véhicules routiers suivants sont soumis à la vérification mécanique:

"1° les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite;

"2° les véhicules d'urgence;

"3° les taxis, les autobus et les minibus;

"4° les véhicules modifiés dans le but d'utiliser un carburant autre que celui prévu par le fabricant;

"5° les véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette se situe entre 3000 kg et 5500 kg;

"6° les véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5500 kg;

"7° les véhicules qui font l'objet d'une cession de propriété et dont l'année de fabrication est déterminée par le ministre des Transports;

"8° les véhicules auxquels ont été apportées des modifications visées à l'article 214..." Qu'est-ce que dit l'article 214?

M. Lalande: Interdiction de modifier le châssis, la carrosserie ou un mécanisme diminuant la stabilité du véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): "...ceux de fabrication artisanale et ceux montés par un recycleur;

"9° les véhicules d'une même marque, modèle, série ou année dont le ministre des Transports ordonne la vérification;

"10° les véhicules désignés par un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'ils ont subi des modifications visées à l'article 214 ou sont dans un état tel qu'ils constituent un danger.

"11° les autres véhicules déterminés par règlement."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il y a beaucoup de véhicules qui sont soumis à cette vérification. Est-ce que, par règlement, vous obligez ceux qui sont nommés ici à ce qu'ils soient vérifiés chaque année, tous les six mois ou tous les deux ans?

M. Côté (Charlesbourg): C'est par règlement. Dans le cas des taxis, par exemple, c'est deux fois par année.

M. Dufour: Deux fois par année?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans le cas des autobus...

M. Dufour: Eh bien! Est-ce qu'il y a un tarif pour la vérification?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Il faut que l'utilisateur paie?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Non? Mais ils vont payer. Actuellement, ils ne paient pas, mais après l'adoption du code, ils vont payer.

M. Dufour: Il y a une nouvelle tarification. Est-ce qu'il n'y a pas eu des augmentations de frais d'immatriculation pour ces gens-là? Ce sont des services publics, ils doivent payer pas mal plus cher que...

M. Côté (Charlesbourg): Ce dont il faut se rendre compte, c'est que, si nous sommes dans l'obligation de faire la vérification mécanique, on la fait sur des éléments qui ont trait à la sécurité publique. On en a entendu raconter des vertes et des pas mûres

sur les moyens qu'utilisaient ces gens-là pour ne pas se conformer aux règles normales d'utilisation. Ce qu'il faut dire, c'est qu'un propriétaire de taxis ou d'autobus a la responsabilité de passagers. Dans ce sens, je pense qu'il y a une responsabilité supplémentaire et c'est aux pouvoirs publics de protéger la vie des personnes qui utilisent ces services publics. Ce qu'il faut dire, c'est que ces gens-là ont un permis pour offrir de tels services.

M. Dufour: Alors, les taxis, les autobus, les minibus, deux fois par année?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: "Les véhicules modifiés dans le but d'utiliser un carburant autre que celui prévu par le fabricant." C'est le gaz propane? Est-ce que vous continuez à donner des subventions pour quelqu'un qui change...

M. Côté (Charlesbourg): Pas nous.

M. Dufour: Cela ne vous touche pas?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Donc, vous devez vérifier...

M. Côté (Charlesbourg): Si les véhicules sont sécuritaires.

M. Dufour: Oui, mais ces éléments sécuritaires, êtes-vous obligés de les surveiller plus d'une fois par année, ou une fois dans la vie d'un véhicule?

M. Lalande: C'est au moment de la modification. Dès que la modification est faite, on vérifie pour voir si la tuyauterie ne coule pas.

M. Dufour: Un véhicule servant à un transport de biens dont la masse nette se situe à 3000 kg, ce qui veut dire à peu près 7000 livres, ce n'est pas très lourd.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce sont les véhicules affectés à la livraison de colis, de fleurs.

M. Lalande: Ce qui est plus haut qu'un véhicule de promenade.

M. Dufour: L'inspection dans des cas comme ceux-là...

M. Côté (Charlesbourg): Une fois par année.

M. Dufour: Une fois par année. Les véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de 5500 kg, c'est-à-dire 11 000 livres.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce sont les camions, les véhicules lourds.

**M. Dufour:** Une fois...

**M. Côté (Charlesbourg):** Une fois par année et ce sera déterminé par règlement. À la question que vous seriez tenté de poser: est-ce qu'on va obliger des flottes de 2000 camions, comme Guilbault Transport, à aller dans un centre de la régie pour la vérification, ce qu'on va faire, c'est qu'on va permettre l'"autovérification" avec des exigences d'équipements et de personnel qualifié. Des inspecteurs de la régie se rendront sur place pour vérifier si, effectivement, le travail est fait en conformité avec les règlements de la régie, ce qui veut dire que Guilbault Transport devra avoir tel ou tel instrument pour être capable de faire la vérification et qu'en tout temps l'inspecteur de la régie pourra aller vérifier le bon fonctionnement de ces équipements et lui-même vérifier un certain nombre de véhicules pour voir s'ils sont conformes.

**M. Dufour:** Au paragraphe 7°, le libellé me dérange: "les véhicules qui font l'objet d'une cession de propriété et dont l'année de fabrication est déterminée par le ministre des Transports".

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. C'est le transfert de propriété de personne à personne. On sait que la Loi sur la protection du consommateur protège les individus qui achètent une voiture d'un garage qui doit donner une garantie. Le seul cas où les gens ne sont pas protégés, c'est, par exemple, si, vous, vous vendiez votre voiture. Donc, d'individu à individu. Je pense qu'on prend les moyens pour être capable de protéger les gens contre des bris reliés à la sécurité publique. Ce n'est pas une question de moteur ou de transmission. Ce sont davantage des éléments reliés à la sécurité.

**M. Dufour:** Cela couvrirait-il seulement les garagistes ou les vendeurs d'automobiles?

**M. Côté (Charlesbourg):** Entre individus.

**M. Dufour:** Même les individus seraient obligés-de se soumettre à cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, parce que les garagistes sont déjà soumis à la Loi sur la protection du consommateur. Il y a donc une protection d'accordée au client. Il y a des dépôts qui garantissent toujours qu'un recours soit possible vis-à-vis d'un garagiste s'il ne se conforme pas à la Loi sur la protection du consommateur. Les seuls cas qui échappent actuellement à une vérification mécanique, ce serait lorsqu'il y a transaction d'individu à individu.

**M. Dufour:** Est-ce que cela irait jusqu'à quelqu'un qui vendrait une motocyclette? C'est un véhicule...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est un véhicule routier.

**M. Dufour:** Vous iriez jusque-là?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Lalande:** Parce qu'on fait la vérification mécanique des motocyclettes aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est le prix à payer pour la volonté du respect et de l'utilisation du chemin public.

**M. Dufour:** L'année de fabrication pourrait être une année, dans le temps...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est cela. On pense que c'est plus de cinq ans, mais ce n'est quand même pas facile. On a joué avec des éléments. On a dit: Toutes les "minounes" vont passer à l'inspection mécanique. À quel âge commence une "minoune"? Il y a des "minounes" de dix ans sur la route qui sont en meilleur état que des voitures de deux ans. Cela dépend de l'entretien et du conducteur. Dans ce sens, ce n'était pas une notion facile et notre réflexion se poursuit.

**M. Dufour:** Il est évident que, pour moi, un véhicule de cinq ans, quand quelqu'un est soucieux de son bien, peut être en meilleur état que... C'est comme n'importe quelle propriété, dans le fond.

Les véhicules auxquels ont été apportées des modifications visées à l'article 214, c'étaient les...

**M. Lalande:** Les modifications du châssis du véhicule, les véhicules modifiés, quand on va modifier le "framage" en-dessous, qu'on va rehausser le véhicule. Les reconstructions artisanales de véhicules; par exemple, ceux qui vont partir simplement avec un châssis et qui vont...

**M. Dufour:** Des "dune buggies"?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Il y a les "dune buggies" et il y a aussi ceux qui sont montés par un recycleur.

**M. Lalande:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Tout véhicule qui passera chez le recycleur, pour être remis en circulation, devra faire l'objet d'une vérification mécanique.

**M. Dufour:** Oui, mais quelqu'un qui

renforcerait le châssis interne de son auto. Il y a des autos qui ne sont pas...

**M. Lalande:** Il y a certaines règles de modification du véhicule. Évidemment, si c'est seulement un renforcement qui est fait, c'est une appréciation, mais c'est lorsqu'on change, par exemple, l'empattement du véhicule, qu'on en modifie la hauteur, surtout les quatre par quatre qu'on va rehausser pour leur mettre de gros pneus en dessous, qu'on coupe des ailes ou qu'on fait des modifications au châssis - on y revient encore - du véhicule. Dans ce sens-là, on devra passer par la vérification mécanique pour bien s'assurer que la stabilité du véhicule n'a pas été changée.

**M. Dufour:** Et vous avez les moyens...

**M. Lalande:** On le fait régulièrement à l'heure actuelle.

**M. Dufour:** ...d'assurer cela? Est-ce qu'il va y avoir de la discrimination dans les véhicules d'une même marque, modèle, série ou année dont le ministre des Transports ordonne la vérification?

**M. Lalande:** Ce sont les rappels.

**M. Dufour:** Cela veut dire que vous surveillez cela chaque fois...

**M. Lalande:** Oui.

**M. Dufour:** ...quand un fabricant va rappeler des automobiles?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, si c'est un...

**M. Dufour:** Vous obligez le fabricant s'il décide... Vous pouvez bien émettre une ordonnance indiquant que tout le monde doit s'y soumettre, mais qui va les contrôler ou les informer?

**M. Lalande:** Relativement au rappel, il y a deux façons de le voir. Il y a tes rappels qui sont faits par un concessionnaire - GM, par exemple - qui décide de rappeler pour des composantes sécuritaires. Il va faire approuver son rappel par Transports Canada; Transports Canada nous transmet l'information chez nous et nous donnons les noms et adresses de ces gens pour être capable de les aviser. Ce sont des rappels volontaires.

Il peut arriver qu'il y ait - et c'est très rare - une composante sécuritaire très grave aux véhicules. Si l'on considère que c'est dangereux pour la route, le ministre peut ordonner - cela existe à l'heure actuelle - le rappel obligatoire de ces véhicules et demander aux inspecteurs de la régie ou à la

police d'intercepter tous ces véhicules pour les vérifier.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 518 est adopté?

**M. Dufour:** Il y a encore le 10<sup>e</sup> et le 11<sup>e</sup> que je voudrais regarder. Je voudrais en parler avec ma collègue avant qu'on passe à l'adoption, car c'est important.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans le cas du 10<sup>e</sup>, c'est l'agent de la paix qui fait un barrage ou qui arrête une voiture, qui a raison de croire que c'est une "minoune". Il peut l'envoyer à la vérification mécanique.

**M. Dufour:** Vous n'êtes pas convaincu que vous avez tout couvert. Vous ajoutez au 11<sup>e</sup>: "les autres véhicules déterminés par règlement". Cela ne couvre pas tout,

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, mais les véhicules désignés par un agent de la paix...

**M. Dufour:** Non, non, à 11<sup>e</sup>.

**M. Côté (Charlesbourg):** Excusez. Oui, il peut...

**M. Dufour:** Vous gardez une marge de...

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pense que c'est prudent.

**M. Dufour:** Me donneriez-vous deux minutes pour que je travaille avec ma collègue, s'il vous plaît?

**M. Côté (Charlesbourg):** Certainement.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 46)

(Reprise à 22 h 50)

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend maintenant ses travaux. Est-ce que l'article 518 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 519, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 519.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La vérification mécanique s'effectue, à l'égard des différents véhicules routiers, selon la fréquence, les

normes et les modalités établies par règlement et, dans le cas d'un véhicule visé au paragraphe 10<sup>a</sup> de l'article 518, dans le délai déterminé par l'agent de la paix." Cela peut être 48 heures, par exemple. Adopté?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 519 est adopté?

**Mme Harel:** La vérification mécanique, on dit que c'est dans le délai déterminé par l'agent de la paix.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela peut être 48 heures.

**Mme Harel:** Cela pourrait être autre chose.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, mais le délai de 48 heures s'applique sur les jours ouvrables.

**Une voix:** J'ai déjà été policier.

**Mme Harel:** Est-ce que cela indique que le délai peut être de moins de 48 heures?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**Mme Harel:** Non.

**M. Côté (Charlesbourg):** 48 heures, c'est 48 heures.

**Mme Harel:** Et quand on lit: dans le délai déterminé, il faut lire 48 heures. Me Bilodeau souscrit-elle à cette interprétation?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Est-ce que l'article 519 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

#### Dispositions pénales (suite)

**Le Président (M. Saint-Roch):** Si vous le permettez, vu que cela est frais à la mémoire de tous les membres de la commission, j'aimerais qu'on revienne à la série des amendes. Nous allons rouvrir l'article 503, qui avait été adopté et qui va maintenant se lire comme ceci. Il s'agit de remplacer cet article par le suivant: "503. Le piéton qui contrevient à l'un des articles 444 à 453 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 504. À l'article 504,

nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer l'article 504 par le suivant: "504. Quiconque contrevient à l'article 324, au deuxième alinéa de l'article 325, à l'un des articles 335 à 337, 339, 351 à 358, 366, 372 à 376, 381 à 388, au troisième alinéa de l'article 407, à l'un des articles 412, 417, 426 à 436, 439 440, 442, 480 à 482, 493 ou 499, et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 477 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$."

"Toutefois, le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers qui contrevient à l'article 426 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$."

**Mme Harel:** M. le Président?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** J'aimerais qu'on m'explique pourquoi on a ajouté l'article 388, parce que dans le code on pouvait lire "381 à 387".

**Mme Journeault-Turgeon:** C'est la renumérotation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Renumérotation, tout simplement, visant les personnes handicapées. Adopté, M. le Président?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement à l'article 504 est adopté. Est-ce que l'article 504, tel qu'amendé, est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous avons maintenant un nouvel article 504.1 qui se lit comme ceci: Insérer, après l'article 504, le suivant: "504.1. Quiconque contrevient à l'un des articles 396 ou 401 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 45 \$ à 80 \$."

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 505. Nous avons un papillon à 505.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Quiconque contrevient à l'un des articles 320 à 323, 326, 330, 365, 377 à 380, 403, au premier alinéa de l'article 407, à l'un des articles 415, 416, 418, 425, 437, 438, au premier alinéa de l'article 441, à l'un des articles 483, 484, 494 à 496, 498, au premier alinéa de l'article 500 ou au premier alinéa de l'article 501 et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'un des articles 349, 350, 359 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 411, 421, 424, 478 ou 479, commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

**Mme Harel:** C'est une disposition que nous n'avions pas examinée. Quelle est la nature des infractions?

**M. Lalande:** C'est l'interdiction, pour motocyclette et cyclomoteur, de conduire entre deux rangées de véhicules, l'interdiction sur un chemin à accès limité pour une moto plus petite que 125 cc, circulation de motos en groupe, obligation du port du casque de moto, traverse d'animaux, interdiction de jeter et de lancer de la neige, interdiction d'entraver la circulation, vitesse lente, interdiction d'augmenter la vitesse lorsqu'on est dépassé, interdiction de dépasser une bicyclette dans la même voie, interdiction de faire plusieurs dépassements en zigzag, les règles de dépassement, l'abandon de véhicules routiers, phares blancs allumés à l'arrière interdits lors de la circulation et exigence du drapeau rouge à l'arrière du véhicule.

**Mme Harel:** Ce sont des infractions pour lesquelles il y avait parfois des amendes de 10 \$ à 25 \$ dans certains cas. Plus exactement...

**M. Côté (Charlesbourg):** Je ne suis pas sûr. Vous en aviez de 50 \$ à 100 \$.

**M. Lalande:** La plupart étaient de 50 \$ à 100 \$, cependant.

**Mme Harel:** La plupart étaient de 50 \$ à 100 \$ et non de 25 \$ à 50 \$.

**M. Lalande:** Et de 25 \$ à 50 \$.

**M. Côté (Charlesbourg):** Et il y en a de 50 \$ à 100 \$ aussi à l'intérieur et de 25 \$ à 100 \$.

**M. Dufour:** Si on prend la moyenne, j'ai l'impression que vous avez fait une bonne...

**M. Lalande:** Un regroupement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Un regroupement.

**M. Dufour:** La moyenne doit être plus élevée qu'elle ne l'était avant.

**Mme Harel:** J'aimerais simplement vérifier celle qui était considérée comme moins grave.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans les deux cas, 465 et 466.

**Mme Harel:** Ce sont les têtes de chapitre. Par exemple, se retrouvent parmi ces infractions celles qui consistent à ne pas verrouiller les portières de son auto, à la laisser sans surveillance.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est actuellement de 10 \$ à 25 \$ et ce n'est pas élevé compte tenu du degré de responsabilité et vu qu'on a aussi éliminé - vous vous souviendrez - à la demande du député de Jonquière, le cas d'un individu qui pouvait faire partir son automobile de l'intérieur. On a laissé là des amendes concernant l'individu qui ne verrouille pas sa porte et qui laisse la clé à l'intérieur de l'automobile, permettant ainsi à un individu de voler l'auto et de disparaître.

**Mme Harel:** On ne retrouve pas, par ailleurs, les dispositions concernant le piéton.

**Une voix:** Non.

**Mme Harel:** Il n'y a aucune de ces infractions qui sont mentionnées à l'article 505 qui concernent les piétons.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est ailleurs.

**Une voix:** On les extrait de cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** On les extrait. C'est de 15 \$ à 30 \$ dans ces cas-là.

**Mme Harel:** D'accord. Là, on voit que, dans le texte actuel, il y avait parmi les infractions de 10 \$ à 25 \$ celles qui concernaient les piétons. C'est cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pense que, finalement, si on a réussi à regrouper...

**Mme Harel:** Les infractions de même gravité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, de même gravité.

**M. Lalande:** Selon l'expression des corps policiers, un même degré de dangerosité.

**M. Dufour:** Dangerosité.



**Une voix:** C'est leur expression.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement à l'article 505 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 505 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.  
(23 heures)

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 505 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 506 et nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Quiconque contrevient à l'un des articles 331...

**M. Lalande:** Vitesse lente.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...340 à 343...

**M. Lalande:** Interdiction d'augmenter la vitesse lorsque l'on est dépassé; interdiction de dépasser une bicyclette dans la même voie; interdiction de faire plusieurs dépassements en zigzag, et respect des lignes.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...345...

**M. Lalande:** Règles de dépassement.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...347...

**M. Lalande:** De 345 à 348, ce sont les règles de dépassement.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...348, 391...

**M. Lalande:** Abandon de véhicules routiers.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...423 ou 474...

**M. Lalande:** Phares blancs allumés à l'arrière interdits lors de la circulation.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 346...

**M. Lalande:** À l'article 346, ce sont les règles de dépassement aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Est-ce que la bicyclette...

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Dufour:** Elle n'est pas là-dedans du tout.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, elle n'est pas là-dedans du tout; il s'agit toujours de véhicules routiers. Le commentaire que l'on a à cet amendement est le suivant: Le texte amendé vise à éviter que le conducteur d'une bicyclette ne se rende passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$ lorsqu'il contrevient aux articles 346, etc. Dans le cas des bicyclettes, ce sont des infractions de 15 \$ à 30 \$.

**Mme Harel:** Qu'en est-il de l'obligation de ne pas circuler avec un véhicule muni de phares blancs allumés projetant un faisceau lumineux vers l'arrière? À quelle occasion est-ce que...

**Une voix:** C'est là-dedans, cela?

**Mme Harel:** Oui, c'est l'article 423. Cela serait couvert par cette amende de 100 \$ à 200 \$.

**M. Lalande:** En fait, à l'article 423, c'est l'utilisation. Ailleurs, c'était l'équipement.

**Mme Harel:** Dans quel cas y a-t-il cette utilisation? Est-ce que c'est pour des véhicules de promenade?

**M. Lalande:** Non. Ce sont surtout les véhicules lourds qui utilisent cela. Ce sont ceux qui, souvent, se servent de ces phares pour les débarquements. Les transporteurs de pitoues, pour les débarquements, dans des cours, ont besoin d'éclairer l'arrière du véhicule; les grues, par exemple.

**Mme Harel:** Pourquoi les laisseraient-ils allumés?

**M. Lalande:** Parfois, quand ils sont aveuglés par quelqu'un, ils se vengent.

**Mme Harel:** Ah! Mon Dieu!

**M. Dufour:** Cela m'est déjà arrivé. J'avais oublié de baisser... On ne le fait pas toujours exprès. Un moment d'inattention, tu oublies de baisser tes grosses lumières et le conducteur du véhicule lourd t'envoie cela, il te les laisse un peu plus longtemps; c'est déplaçant.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous vous

pardonnons votre inattention, M. le député de Jonquière. Est-ce que l'amendement à l'article 506 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 506 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 507. Nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Remplacer, dans la première ligne de l'article 507, le nombre "390" par le suivant: "389". Si le papillon est adopté, on pourrait lire l'article maintenant.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que le papillon est adopté?

**Mme Harel:** C'est une nouvelle numérotation. C'est cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, tout simplement. "Quiconque contrevient à l'un des articles 333...

**M. Lalande:** Conduite avec un détecteur de radar.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...395...

**M. Lalande:** Les heures de travail.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...413...

**M. Lalande:** Arrêt à cinq mètres d'un passage à niveau pour un autobus.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...455...

**M. Lalande:** Obligation d'être assis dans un véhicule transportant des écoliers.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...458 à 460...

**M. Lalande:** Fonctionnement des feux intermittents d'un autobus pour écoliers.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...471...

**M. Lalande:** Interdiction de conduire un véhicule dont le chargement n'est pas solidement retenu.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...au deuxième alinéa de l'article 472...

**M. Lalande:** Chargement d'un véhicule présentant un danger.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...ou à l'un des articles 473 ou 497...

**M. Lalande:** Obligation d'un permis spécial de circulation et obligation d'avoir un signaleur à l'avant d'une souffleuse à neige dans un milieu résidentiel.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$."

**M. Dufour:** Donc, l'obligation d'avoir un signaleur à l'avant d'une souffleuse est devenue une loi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Cela l'était aussi auparavant.

**M. Dufour:** Cela ne fait pas bien des années que les municipalités l'obligent.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. Cela ne l'était, mais cela le devient par le code. C'est un article que l'on a adopté cet après-midi, au moment où...

**M. Dufour:** Vous me l'avez passé.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...le député de Jonquière y mettait du tigre.

**M. Dufour:** C'est vrai? Je l'ai mis en Chambre, mon tigre.

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**M. Dufour:** C'est à quel article, le signaleur? À l'article 473? Non?

**Une voix:** C'est un drapeau rouge.

**Une voix:** Le drapeau?

**M. Dufour:** Non, ce n'est pas cela. Il me semble que je me le suis fait... Cela avait passé...

**M. Côté (Charlesbourg):** 497.

**Mme Harel:** Le radar de vitesse, est-ce que c'est à cet article? Oui, c'est 333.

**M. Lalande:** 333. Vous avez raison.

**M. Dufour:** 497. Attendez un peu.

**Mme Harel:** Par rapport à la gravité de l'infraction, entre l'article 455, qui porte sur l'obligation d'asseoir les enfants, et l'article, je ne sais quel numéro, qui parle des feux intermittents, il me semble que c'est beaucoup plus grave d'omettre, d'oublier les

feux intermittents.

**M. Dufour:** M. Garon, vous pouvez vous asseoir.

**M. Garon:** Non, je ne veux pas vous déranger dans votre étude.

**M. Dufour:** Vous mettriez un petit peu d'humour...

**M. Lalande:** Les enfants assis là, cela voudrait dire qu'on ferait monter plus d'enfants qu'il n'y a de sièges dans le véhicule. C'est cela qu'on vise et cela devient très dangereux.

**Mme Harel:** "Ne peut mettre en marche les feux intermittents." Ce n'est pas la signalisation pour indiquer que l'enfant descend de l'autobus scolaire.

**M. Lalande:** Les feux intermittents, ce sont les feux sur le toit, les clignotants.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour protéger les enfants, et je pense que c'est un niveau d'offense assez grave.

**Mme Harel:** Oui. C'est au moment où il y a immobilisation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a arrêt, immobilisation pour que l'enfant puisse sortir de l'autobus en toute sécurité.

**Mme Harel:** Est-ce que cela n'est pas plus grave, d'une certaine façon, que de ne pas s'assurer que tous les enfants sont assis?

**M. Lalande:** Assis, il faut dire qu'il peut accepter plus de...

**Mme Harel:** Ah oui! Ce n'est pas le fait d'être assis, parce que, si un enfant est debout...

**Une voix:** Non, ce n'est pas cela.

**Mme Harel:** ...c'est le fait qu'il n'y a pas plus d'écoliers que de places.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'enfants que de places.

**Mme Harel:** Ce sera vraiment une nouvelle pratique importante, parce que les terrains de jeux, les voyages en excursion...

**M. Côté (Charlesbourg):** Ça foule.

**Mme Harel:** ...ça refoule pas mal.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais ils ne sont pas en sécurité pour autant.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 507 tel...

**Mme Harel:** Et quiconque, c'est le conducteur.

**M. Lalande:** L'article 455: "Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers ne peut accepter plus de personnes qu'il n'y a de places disponibles pour les asseoir." C'est le conducteur. C'est sur sa tête qu'on paie cette infraction.

**Mme Harel:** Est-ce que vous savez qu'actuellement la pratique dans les autobus scolaires - peut-être pas tous, mon échantillonnage est limité dans un autobus scolaire - mais il semble que ce soit une pratique courante que d'asseoir trois enfants par siège, par...

**M. Côté (Charlesbourg):** Par banquette.

**Mme Harel:** ...banquette.

**M. Lalande:** C'est illégal.

**Mme Harel:** Déjà illégal?

**M. Lalande:** Oui, c'est illégal. On ne devrait pas asseoir les enfants, trois sur la même banquette. On sait que c'est pratiqué à la maternelle et à la prématernelle, mais ce n'est pas la règle.

**Mme Harel:** Et au niveau des écoles primaires.

**M. Lalande:** Bien oui. Bien sûr. C'est exact.

**Mme Harel:** Est-ce que des représentations ont été faites dans tes commissions scolaires? Je ne sais pas si cela se pratique pour le transport scolaire rural, mais en ville, c'est très fréquent.

**M. Côté (Charlesbourg):** On a actuellement un comité au ministère des Transports qui siège dans le but de revoir le financement du transport scolaire et certains irritants. Il est formé de gens du ministère des Transports, de représentants de l'ATEQ, de représentants de l'APAQ et de représentants de la Fédération des commissions scolaires. Il y a un comité qui siège actuellement depuis un mois et demi.

**Mme Harel:** Il y aura, j'imagine, des coûts afférents à cela. Il y a aussi l'obligation, à l'article 455, de voir à ce que les écoliers demeurent assis pendant le trajet.

**M. Dufour:** On va leur donner des piqûres pour tes arrêter de bouger.

Mme Harel: C'est vraiment une obligation à laquelle on sait qu'il est difficile pour le conducteur de...

**Une voix:** Il y a toujours quelqu'un pour maintenir l'ordre.

Mme Harel: ...satisfaire pendant qu'il est en...

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire qu'à ce moment-ci on est pleinement conscient que, dans le monde scolaire, dans le transport scolaire, il y a beaucoup à faire, même si beaucoup a été fait quant à la construction des véhicules, quant aux normes de construction. Le comité qui est en marche actuellement pourra faire des suggestions et il n'est pas impossible qu'on puisse éventuellement, au chapitre du transport scolaire, faire un certain nombre de choses additionnelles - du moins, c'est notre volonté - et aussi compte tenu que les autobus scolaires ne sont pas fabriqués au Québec - cela a déjà été le cas, mais on n'a pas réussi à maintenir, à garder cette industrie chez nous, compte tenu des coûts et du volume aussi. Le comité conjoint avec l'Ontario sur la recherche sur le transport va donner des résultats d'ici à un an. Cela peut nous obliger à revoir un certain nombre de choses concernant le transport scolaire.

M. Lalonde: J'attire votre attention qu'à l'article 455 aussi, c'est...

Mme Harel: Il y a une défense raisonnable, de diligence.

M. Lalonde: Oui, mais il y a plus que cela. C'est avant de mettre le véhicule en marche qu'il doit s'asseoir. S'il se levait, par exemple, pendant qu'il est là, l'article 455, deuxième alinéa, dit: "Il doit s'assurer que toutes les personnes sont assises avant de mettre son véhicule en mouvement et qu'elles le demeurent pendant le trajet." C'est effectivement avant de démarrer. Là, je pense qu'il y aurait une défense qui serait vraiment acceptable...

Mme Harel: Qu'elles le demeurent pendant le trajet, c'est quand il est en mouvement.

M. Dufour: Cela va bien.

Mme Harel: Cela ne dépend pas de nous cela, cela dépend de vous.

**Une voix:** C'est pour cela que cela va si vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article... M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Si le ministre me permettait, je n'étais pas ici à l'article 400 - c'est sûr que les absents ont toujours tort - mais je voudrais m'assurer au moins... À l'article 497, vous parlez d'un véhicule de 900 kilogrammes qui va souffler la neige, il ne pourrait pas le faire sans la présence d'un surveillant à l'avant de celui-ci. Est-ce que cet article a été vraiment...

M. Lalonde: Il y a eu beaucoup de consultations là-dessus. Ce qu'on veut surtout...

M. Dufour: Les municipalités, elles, n'ont pas parlé là-dessus.

M. Lalonde: Ce que l'on veut prévenir avec cela, empêcher, c'est que celui qui a une petite souffeuse soit obligé d'avoir un signaleur à l'avant. Mais l'obligation d'un signaleur existe à l'heure actuelle. Ce qu'on permet, c'est une petite souffeuse qui n'a pas nécessairement besoin d'un signaleur. Dans l'application stricte et bête de la loi, cela voudrait dire que celui qui déblaie sa cour avec une Toro, par exemple, serait obligé d'avoir un signaleur.

M. Dufour: Oui mais, 2000 livres, ce n'est pas un gros engin. On ne me fera pas croire qu'il va sortir la neige à la tonne, à l'heure, comme une grosse souffeuse; il me semble, en tout cas. C'est de cela dont je veux parler. Je trouve que vous êtes exigeants. De mettre un signaleur sur le trottoir, il y a des coûts pour tout cela.

M. Lalonde: Actuellement, c'étaient toutes les déneigeuses et souffeuses qui devaient avoir un signaleur. Là, on se dit: au moins, les petits, on va leur permettre de déblayer seuls sans la présence d'une escorte,

M. Dufour: Mais 2000 livres, y avez-vous pensé?

**Une voix:** Bien, 2000 livres...

M. Dufour: C'est un poids mouche, cela, 2000 livres.

Mme Harel: C'est une souffeuse, là.

M. Dufour: Je pense aux gens qui paient aussi.

Mme Harel: Ce n'est pas juste une déneigeuse...

M. Dufour: Cela va coûter de 30 \$ à 40 \$ l'heure.

Mme Harel: C'est une souffeuse.

**Une voix:** Oui.

**Mme Harel:** Il y a quinze jours, il y a un adulte qui est passé dans la souffleuse, dans mon quartier.

**M. Dufour:** Pas le type de 2000 livres. La souffleuse va péter avant le temps, avant qu'elle ne passe la personne.

**M. Lalande:** M. le député de Jonquière, on a eu beaucoup de discussions, il y a des accidents qui arrivent. Il ne passera peut-être pas dans la souffleuse, mais il peut se faire enlever un membre, par exemple.

**M. Dufour:** Je peux vous dire que je connais du monde qui se sont passé les bras dans des vannes de vidange. Des accidents, je vais vous en donner et même dans les maisons privées. Je comprends qu'on voie toujours le pire, on travaille dans un domaine où vous êtes. Vous ne pouvez pas voir du monde en bonne santé non plus. C'est comme la police, elle voit juste du monde qui fait des mauvais coups, c'est rare qu'elle voit du bon monde.

**Mme Harel:** Et le politicien?

**M. Lalande:** On a aussi l'occasion d'être avec vous, M. le député.

**M. Dufour:** Je vais faire une petite consultation là-dessus. Je trouve que ce ne sont pas d'assez gros véhicules pour exiger... 2000 livres, là, pour une souffleuse et avoir un signaleur à 50 \$ de l'heure... C'est ce que cela veut dire, 50 \$ l'heure pour l'utiliser. Cela n'a pas de bon sens.

**M. Paradis (Matapédia):** Quelle est la grosseur d'une souffleuse à 2000 livres?

**Mme Harel:** Une création d'emploi.

**M. Dufour:** C'est une petite souffleuse qui va sur les trottoirs. Elle ne peut aller dans la rue, cela n'a pas de bon sens.

**M. Paradis (Matapédia):** Non, non, on parle de gens qui peuvent avoir des petites souffleuses à la maison. C'est ceux-là qu'on veut épargner.

**M. Dufour:** Combien pèse une Toro?

**M. Lalande:** C'est une tonne.

**M. Paradis (Matapédia):** Je veux bien que ce soit une tonne, j'avais fait la conversion, là.

**M. Dufour:** C'est 2000 livres.

**Mme Harel:** Mais quel est le poids d'une souffleuse résidentielle?

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela "circonvu-le".

**M. Lalande:** De 500 à 600 livres.

**Une voix:** Combien?

**Mme Harel:** De 500 à 600 livres, le quart.

**M. Lalande:** On s'est bien assuré, à l'intérieur de cela, que toutes les souffleuses...

**M. Paradis (Matapédia):** D'accord.

**M. Lalande:** ...domestiques sont exclues.

**M. Paradis (Matapédia):** C'est excellent.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 507 tel qu'amendé est adopté? (23 h 15)

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 508.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a un papillon, M. le Président. Remplacer dans la deuxième ligne...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Il y a un papillon. M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...du premier alinéa les mots "au premier alinéa de" par le mot "à".

Deuxièmement, remplacer, dans le deuxième alinéa, les mots "au premier alinéa de" par le mot "à".

Cela vise, M. le Président...

**M. Lalande:** ...l'interdiction de consommer des boissons alcoolisées à l'intérieur d'un véhicule.

**M. Côté (Charlesbourg):** Comme on a supprimé la possibilité - pour être logique, vous vous souviendrez de notre discussion - de consommer de la boisson à l'intérieur des autobus. C'est cela que cela vise.

**Mme Harel:** Quel est le niveau de l'amende présentement?

**M. Côté (Charlesbourg):** De 100 \$ à 200 \$ et elle passe de 200 \$ à 300 \$.

**M. Dufour:** Il n'y a pas de point de démérite à travers cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Dufour:** Ce n'est pas le conducteur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela va, M. le Président?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Le deuxième alinéa porte sur...

**M. Côté (Charlesbourg):** ...le conducteur.

**Mme Harel:** ...le conducteur tandis que dans le premier c'est l'occupant.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a une gradation de l'amende qui est quand même très importante.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a eu beaucoup d'infractions?

**M. Côté (Charlesbourg):** On n'a pas l'indication... 2765 infractions.

**Mme Harel:** 2765 pour l'occupant ou les deux?

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour ce qui est du passager.

**Mme Harel:** Pour le passager.

**M. Lalonde:** 1733 infractions.

**M. Dufour:** 1733 infractions.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela fait quand même 4500 personnes.

**Mme Harel:** On a toujours dit qu'il n'y avait pas plusieurs infractions pour le même événement. S'il y a un barrage, s'il y a une conduite en état d'ébriété, ne s'additionnera pas, s'il y avait lieu, une autre amende pour...

**M. Côté (Charlesbourg):** On n'a jamais dit cela. On a dit cela dans un article spécifique cet après-midi, quand M. Verreault...

**Une voix:** La pesanteur.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela la pesanteur axiale ou maximale, la pesanteur par essieu ou maximale.

**Une voix:** Vigneault...

**Mme Bilodeau:** Il y en a une autre aussi, c'est au Code criminel, c'est la conduite avec facultés affaiblies et refus de passer le test de l'ivressomètre la même journée.

**Mme Harel:** D'accord. Dans le cas de toutes ces infractions, elles peuvent s'additionner, c'est-à-dire que, lors d'un barrage, par exemple, on peut avoir une amende pour conduite en état d'ébriété. Est-ce que le... Certainement pas. Je pense bien que même une bouteille ouverte ne vient pas pour autant confirmer qu'il y avait consommation. Qu'est-ce qui confirme la consommation?

**M. Lalonde:** C'est une question d'appréciation de fait, quelqu'un qui est en train de boire.

**M. Dufour:** L'autopsie.

**Mme Harel:** C'est vraiment quelqu'un qui est en train de boire. Ce n'est pas parce qu'il y a dans la voiture des boissons...

**M. Lalonde:** Non.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. Sinon, en revenant de la Société des alcools, on aurait des problèmes.

**Mme Harel:** Oui, c'est absurde. Évidemment, cela dépendrait si elles sont ouvertes ou pas. Il y a un sens commun qui veut qu'on ne peut pas avoir de bouteilles de bière dans sa voiture qui soient vides. Est-ce que ce serait l'indice que...

**M. Dufour:** Non, ce n'était pas défendu.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faut vraiment qu'il y ait constat de consommation.

**M. Dufour:** Quelqu'un qui ramasse les bouteilles sur le bord de la route en Cadillac.

**Mme Harel:** Cela veut donc dire qu'il faut vraiment, pour qu'il y ait eu tant d'infractions, ou bien que l'obligation ne soit pas connue, et que les gens, en voyant venir l'agent de la paix, continuent à trinquer.

**M. Côté (Charlesbourg):** Sauf que, comme c'est sur le territoire de la Sûreté du Québec, dans certains villages de régions éloignées, il y a des habitudes très bien ancrées. Je viens de la Gaspésie où il est de commune renommée qu'elle est beaucoup plus sobre du côté nord que du côté sud. Je dois vous dire que, effectivement, beaucoup de personnes sont arrêtées les fins de semaine avec de la boisson à l'intérieur des voitures et en consommant. Les statistiques actuelles, même si elles sont élevées, à l'analyse, ne me surprennent pas du tout.

**M. Dufour:** Ce n'est même pas beaucoup.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 508, tel qu'amendé, est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 509, et nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Remplacer cet article par le suivant: "Quiconque contrevient à l'un des articles 327 ou 342...

**M. Lalande:** Vitesse prohibée ou interdiction de faire des courses, paris...

**M. Dufour:** C'est écrit 327 ou 422 sur le papillon. On est à 509, là?

**M. Côté (Charlesbourg):** Qu'est-ce que j'ai dit?

**M. Dufour:** 342.

**M. Côté (Charlesbourg):** Excusez-moi, vous avez parfaitement raison, M. le député.

**M. Dufour:** Vous subissez la même chose que j'ai subie hier, je pense, à la même heure.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...327 ou 422, au deuxième alinéa de l'article 468...

**M. Lalande:** Véhicules hors normes.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...ou à l'un des articles 470..."

**M. Lalande:** Obligation d'aller à un poste de pesée à la demande d'un agent de la paix.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...ou 501.1...2" Il y a un papillon. C'est l'éclairage sur les propriétés privées, "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$." Il faut comprendre, dans le cas de la lumière qui m'impressionnait, qu'il y a un avis de 48 heures.

**M. Dufour:** La lumière, c'est 501?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, 501.1.

**Le Président (M. Saint-Roch):** C'est la

lumière en haut de la côte.

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous y avez mis du tigre en Chambre et c'est à ce moment-là qu'on l'a adopté.

**M. Dufour:** On s'est aperçu que vous aviez fait de l'excès de vitesse, M. le ministre, et vous reprochez cela à ma collègue.

**Le Président (M. Saint-Roch):** C'était votre suggestion, M. le député de Jonquière, la lumière en haut de la côte.

**M. Dufour:** Ce n'est pas parce que je suis contre, mais c'est parce que je ne sais pas.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Si vous n'êtes pas contre, est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Dufour:** Voulez-vous...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Je voulais tout simplement connaître le degré de gravité de l'article 501.1 en regard de la consommation d'alcool.

**M. Côté (Charlesbourg):** On se posait justement la même question. Je pense qu'on l'a véritablement échappé. Même s'il y a un avis de 48 heures auquel l'individu peut se conformer, il reste que l'article 501.1 n'est pas de même nature.

**Mme Harel:** Si on rouvrait rapidement l'article 508, premier alinéa, ou l'article 507... Cela serait plus indiqué à l'article 507. N'oubliez pas qu'à l'article 507 ce sont les feux intermittents dans le cas d'autobus scolaires, et même peut-être à l'article 506.

**M. Dufour:** Plus le fait que...

**Mme Harel:** Ce serait plus l'article 506.

**M. Dufour:** C'est s'exposer à ce que les gens...

**Mme Harel:** N'oubliez pas qu'en plus de l'amende, à ses frais, cela va être enlevé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais il y a un avis de 48 heures, là.

**Mme Harel:** Oui, d'accord, mais, s'il doit payer l'amende, il devra aussi payer les frais pour faire enlever...

**M. Côté (Charlesbourg):** D'ailleurs, on a eu exactement la même réaction. Est-ce que c'est un sous-amendement ou...?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je peux le rayer ici, mais j'ai besoin d'un sous-amendement pour le réintroduire.

À l'article 509, sur votre amendement, Mme la députée de Maisonneuve, nous avons rayé "ou 501.1."

**M. Côté (Charlesbourg):** On va l'introduire avec un autre papillon.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement à l'article 509 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 509 tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 510 et nous avons un papillon à l'article 510. M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si on revenait à l'article 509 qu'on vient d'adopter... On vient de se rendre compte, M. le Président, qu'il y avait un papillon parce qu'on avait introduit 501.1. Dans la mesure où il n'y a pas 501.1 à cet article, c'est l'article tel que libellé au projet de loi imprimé qui devrait être adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement est retiré à l'article 509?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 509 est adopté tel quel.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. On reviendrait maintenant à l'article 506 pour y insérer, après le nombre 474, le suivant: 501.1.

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous rouvrons maintenant l'article 506 pour l'amender de nouveau. L'amendement se lirait comme ceci: "Remplacer à l'article 506 l'expression "ou 474" par la suivante: "474 ou 501.1"." Est-ce que l'amendement est adopté?  
(23 h 30)

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 506 rouvert et amendé de nouveau est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle

maintenant l'article 510. À l'article 510, nous avons un papillon.

**M. Côté (Charlesbourg):** Supprimer, dans les troisième et quatrième lignes du deuxième alinéa de l'article 510, après les mots "de l'article 618", l'expression suivante: "dont la violation constitue une infraction".

**Mme Harel:** Puisque cela va de soi, en fait.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Une voix:** L'amendement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, oui. C'est ce que j'avais compris.

**Mme Harel:** Oui, oui. L'amendement est adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'amendement?

**Mme Harel:** Oui, oui. On n'a pas lu encore l'article.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, l'article se lirait comme suit: "Tout conducteur d'un ensemble de véhicules routiers qui contrevient à une disposition réglementaire dont la violation constitue une infraction en vertu du paragraphe 35<sup>o</sup> de l'article 618...

**M. Lalonde:** ...qui est de déterminer les dispositions d'un règlement concernant les conditions se rattachant à un permis spécial de circulation...

**M. Côté (Charlesbourg):**...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

"Le titulaire d'un permis spécial de circulation qui contrevient à une disposition réglementaire en vertu du paragraphe 35<sup>o</sup> de l'article 618 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$.

"En outre de l'amende, dans le cas d'une deuxième infraction commise au cours d'une même période de validité d'un permis spécial de circulation, le permis délivré à ce titulaire pour le véhicule conduit lors de ces infractions ainsi que le droit de celui-ci d'obtenir un tel permis pour un autre véhicule sont suspendus pour une période de trois mois et dans le cas d'une troisième infraction commise au cours d'une même



période de validité d'un permis spécial de circulation, tout permis spécial de circulation délivré à ce titulaire ainsi que le droit de celui-ci d'obtenir de tels permis pour d'autres véhicules sont suspendus pour trois mois."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 510?

**M. Lalande:** Peut-être juste pour préciser.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. Lalande.

**M. Lalande:** Il s'agit du cas des trains routiers. Pour une première infraction aux règles relatives aux trains routiers qui sont prévues par règlement, il y a une première infraction pour laquelle une amende de 300 \$ à 600 \$ est prévue. S'il y a une deuxième infraction à l'intérieur du délai pour lequel le permis est délivré, c'est-à-dire trois mois, c'est une amende de 600 \$ à 2000 \$. Outre cela, à la deuxième infraction, il y a une suspension du permis - donc, cela va au titulaire du permis, au transporteur - pour trois mois. S'il y a une troisième infraction, on va suspendre tous les permis de transport spécial par train routier dont il est titulaire.

**M. Dufour:** Si je prends le troisième alinéa, c'est écrit "suspendus pour une période de trois mois", dans le cas d'une troisième infraction. Donc, je peux prétendre que c'est la deuxième infraction qui a trois mois?

**M. Lalande:** Oui.

**M. Dufour:** La troisième, c'est...?

**M. Lalande:** Tous les permis. Un transporteur peut avoir un permis de train routier parmi sa flotte. Il a peut-être quinze véhicules, camions lourds. Il demande un permis, un tracteur qui aura le droit d'accrocher des trains routiers. S'il ne se conforme pas à cela, dans un premier temps, on va lui suspendre ce permis sans qu'il ait le droit d'aller chercher un autre permis à côté, et, à la troisième offense, s'il a dix permis, on va lui suspendre les dix permis.

**M. Dufour:** Mais c'est "tout permis spécial".

**M. Lalande:** C'est le permis spécial seulement.

**M. Dufour:** Ce ne sont pas les permis de conducteur?

**M. Lalande:** Non, non. Le permis spécial.

**Mme Harel:** Alors, c'est donc le conducteur de train routier, c'est le conducteur.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** C'est le titulaire, n'est-ce pas, d'un permis spécial?

**M. Lalande:** Oui, donc le transporteur.

**Mme Harel:** Dans le premier cas, c'est, le conducteur.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** Parce que c'est cela la différence, finalement.

**M. Lalande:** C'est cela, de 300 \$ à 600 \$.

**Mme Harel:** Le conducteur, c'est de 300 \$ à 600 \$.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** Ensuite, s'il y a une deuxième infraction, c'est le titulaire d'un permis qui peut ne pas être le conducteur.

**M. Lalande:** C'est exact. Le titulaire n'est habituellement pas le conducteur.

**Mme Harel:** Ah oui!

**M. Lalande:** Le conducteur, c'est...

**Mme Harel:** Est-ce que cela veut dire que c'est conjonctif?

**M. Lalande:** Oui, ce pourrait être les deux en même temps.

**Mme Harel:** Les deux en même temps. Vous, vous établissez un règlement en vertu de l'article 118.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** Si ce règlement n'est pas respecté, le règlement existe déjà, j'imagine...

**M. Lalande:** Oui. Il a été prépublié. Il est prêt pour la dernière publication.

**Mme Harel:** À ce moment, si quelqu'un contrevient à ce règlement, le conducteur du train routier, lui, doit payer l'amende de 300 \$ à 600 \$ et le titulaire du permis...

**M. Côté (Charlesbourg):** Et le titulaire, de 600 \$ à 2000 \$. C'est cela.

**Mme Harel:** ...de 600 \$ à 2000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Président.

Mme Harel: Et en cas de récidive??

Mme Harel: Adopté,

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est une suspension pour trois mois.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 510 tel qu'amendé est-il adopté?

Mme Harel: Suspension pour trois mois. Là, il n'y a pas d'amende.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Adopté.

Mme Harel: Dans le cas d'une troisième infraction...

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 511.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la disparition du permis.

Une voix: Je regrette, je n'ai pas de papillon.

Mme Harel: Cela, c'est pour les entreprises qui font du transport par camions, les trains...

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a un regret, il n'y a pas de papillon.

"Quiconque contrevient à l'un des articles 456...

M. Lalande: Les trains routiers, ceux qui ont deux remorques à l'arrière de leur tracteur.

M, Lalande: L'obligation pour le conducteur d'un autobus d'écoliers d'actionner des feux intermittents.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 510 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): ...ou 457 - c'est la même chose - comme une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

Mme Harel: Évidemment, cela permet une sorte de réglementation de ce secteur de l'économie puisqu'à défaut de règlements comme ceux-là il y a une concurrence qui s'installe pour contrevenir éventuellement aux règles.

M. Dufour: L'article 457, c'est comme 456, à l'exception que c'est plusieurs autobus.

Mme Harel: Oui, on avait vu les feux intermittents tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Juste à titre d'exemple, je pense qu'on a acquiescé aux demandes répétées de l'industrie. On a dit: Cela doit se faire dans des conditions de sécurité. On l'a donc autorisé, mais pas douze mois par année. On l'a autorisé de mars à la fin de novembre. On me signale qu'il y a quelques jours, alors que c'était interdit, il y a des gens qui circulaient sur les routes dans les conditions qu'on connaît. C'est ce genre d'individus que l'on veut toucher par cela. On est déjà permissif parce qu'on les permet; on les a réglementés, bien sûr. Mais je pense qu'il ne faut pas aller au-delà de ce qu'on pouvait permettre. Ce qu'on permet actuellement, c'est ce qu'on peut se permettre d'autoriser.

M. Dufour: Accorderiez-vous la même importance, mettons qu'il y aurait quatre autobus en file...

Mme Harel: Article 473?

M. Dufour: Oui, c'est 457. Vous dites, à cet article... C'est juste pour la question de l'amende, je veux rappeler le fait. Il y a quatre autobus qui s'arrêtent. Le premier conducteur décide de faire clignoter les feux, le deuxième, pour une raison ou pour une autre, ne les fait pas fonctionner, mais le dernier les fait fonctionner. Donc, entre les deux, c'est certain qu'il ne peut pas y avoir de circulation d'automobile. Le deuxième et le troisième, qui pour une raison ou pour une autre, ne les auraient pas fait fonctionner, si on regarde la loi ici, patent l'amende. Ils n'ont pas le choix. Donc, ce n'est pas juste une question de sécurité car la sécurité est bien observée là.

Mme Harel: Finalement, les règlements sont toujours le résultat de la demande d'un milieu. Ceux qui s'imaginent qu'on réglemente... Il n'y a pas beaucoup de règlements qui ne sont pas à demander. C'est en général les règlements des autres que vous voudriez voir déréglementés. Les vôtres, habituellement, vous voudriez les voir additionnés.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que le conducteur d'un autobus qui connaît la réglementation à laquelle il est assujéti, qui a en plein visage, parce qu'il conduit en avant, un autobus qui le précède et qui a

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le

touché les clignotants et qui n'aurait pas de réaction face à cela mérite d'être condamné, dans le sens de se faire coller une infraction.

**M. Dufour:** Je parlais du premier et du dernier. Le deuxième ne les ferait pas clignoter et le troisième ne le sait pas; il est arrêté.

**Mme Harel:** L'amende qui est en vigueur était de 200 \$ à 500 \$...

**M. Côté (Charlesbourg):** À 500 \$.

**Mme Harel:** Pourquoi? Est-ce qu'il y a eu beaucoup d'infractions à cette disposition?

**M. Côté (Charlesbourg):** À l'article 472?

**Une voix:** Non, non, ce n'est pas cela.

**Mme Harel:** Les articles 456 et 457. Ce que je veux signaler par là, c'est que c'est un oubli qui n'est pas pardonnable, j'en conviens, mais c'était une obligation qui avait déjà un caractère de gravité en 1981. On accepte modérément une augmentation du coût de la vie. C'est plus que cela, vous voulez ajouter à la gravité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, effectivement, parce qu'il s'agit d'enfants dans des autobus scolaires. Dieu sait que...

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a eu des accidents qui étaient causés par l'oubli, l'absence de feux pour signaler aux véhicules qu'il y avait arrêté? Est-ce qu'il y en a eu?

**M. Lalonde:** Il y a seulement 18 infractions. Ils mettent les "flashers". C'est l'exception qui ne les met pas.

**M. Dufour:** Mais la question, ce n'est pas cela.

**M. Lalonde:** Non, d'accord, c'est parce qu'elle demandait le nombre d'infractions.

**Mme Harel:** M. Lalonde, s'il y a 18 infractions, c'est vrai que ce n'est pas dans les villes. Je me suis demandé si vous vouliez ajouter, parce que maintenant c'est plus que doubler, c'est tripler l'amende, en fait. Vous vouliez le faire parce qu'il y a eu des événements qui se sont produits et qui ont démontré que des accidents ont été causés par cela. Remarquez que ce que je tiens pour acquis, c'est que la gravité de cet oubli était déjà retenue en 1981 dans le code.

**M. Lalonde:** Oui. Dans la discussion, cependant, il y a aussi le fait que le dépassement, c'est important aussi. Pour

celui qui va faire un dépassement d'autobus scolaire, on a augmenté considérablement l'amende et, en plus, il y a neuf points d'inaptitude pour celui qui dépasse.

Il faut bien s'assurer que la personne voit bien la signalisation avant de dépasser. Il y a beaucoup de gens qui essayaient d'avoir comme défense le fait qu'ils n'avaient pas vu les feux ou que les feux n'étaient pas allumés. Ils n'ont pas nécessairement été arrêtés, mais ils n'ont pas vu les feux de sorte qu'il y a eu beaucoup de personnes qui ont fait des croisements ou des dépassements d'autobus scolaire. C'est pour bien s'assurer qu'on va les allumer, parce que, selon l'affirmation de ceux qui ont été pris en contravention, il n'y avait pas de feux allumés. On veut bien s'assurer qu'ils sont allumés.

**M. Vézina:** C'est tout à fait juste. On pénalise énormément le conducteur qui croise ou qui dépasse un autobus qui clignote. C'est 200 \$ d'amende et neuf points d'inaptitude. Neuf, c'est beaucoup, cela. Imaginez-vous, si vous avez trois autobus en file indienne et qu'il y a seulement le premier autobus qui clignote alors que les deux autres sont collés, le chauffeur proteste en disant: Écoutez, moi, je n'ai pas vu les clignotants. Je ne les ai pas vus. Si on pénalise beaucoup le conducteur, il faudra pénaliser le chauffeur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 511 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 512.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Quiconque contrevient à l'article 476..."

**M. Lalonde:** Transport de matières dangereuses.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 6000 \$. C'est dans le cas du transport de matières dangereuses. Je pense que cela mérite une bonne sanction, compte tenu du niveau de gravité des risques.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que c'est adopté?

**M. Dufour:** Excepté que je trouve qu'il y a une marge de manoeuvre de 600 \$ à 6000 \$. Pourquoi une aussi grosse marge de manoeuvre?

**M. Lalande:** C'est si quelqu'un va passer sous le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine avec des matières dangereuses.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si j'étais juge, M. le député de Jonquière, l'individu qui passerait avec des matières dangereuses dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine aurait 6000 \$ d'infraction.

**M. Dufour:** C'est un avis personnel. Il ne devrait même pas avoir le droit de passer dans le tunnel. Ce n'est pas compliqué. Je pense que vous devriez l'interdire complètement.

**M. Lalande:** Justement, il n'a pas le droit de passer dans le tunnel.

**M. Dufour:** Il n'a pas le droit.

**Mme Harel:** Il n'a pas le droit de passer quand il transporte des matières dangereuses.

**M. Dufour:** Ça va.

**Mme Harel:** Mais s'il passe?

**M. Dufour:** S'il passe, on lui donne une infraction. Cela va de ce côté-là. Est-ce que c'est juste s'il passe dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, dans la loi? Je vais regarder cela.  
(23 h 45)

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord.  
Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 512 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle...

**Mme Harel:** Un instant, s'il vous plaît, M. le Président. Je voudrais juste vérifier... Cela va. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 513.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Quiconque contrevient à l'article 328...

**M. Lalande:** Limite de vitesse.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...ou au troisième alinéa de l'article 329...

**M. Lalande:** Vitesse supérieure à la limite.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...commet une infraction et est passible, en outre des frais,

d'une amende qui doit être de 25 \$ plus:

"1° si la vitesse excède de 1 à 30 km/h la vitesse permise, 5 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise;

"2° si la vitesse excède de 31 à 60 km/h la vitesse permise, 10 % par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise;

"3° si la vitesse excède de 61 km/h ou plus la vitesse permise, 20 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise".

C'est la reconduction de l'article... Voyons donc, cela coûte moins cher maintenant.

**M. Lalande:** Oui, mais on augmente le calcul de base à 25 \$ au lieu de 20 \$. L'article 373 avait 20 \$ comme base de calcul. Elle passe à 25 \$. Elle est graduée en fonction de cela, donc, c'est une légère augmentation.

**M. Dufour:** Pourriez-vous m'expliquer cela en langage ordinaire?

**Mme Harel:** Oui, la base de calcul passe de 20 \$...

**M. Côté (Charlesbourg):** ...à 25 \$.

**M. Dufour:** Cela va.

**Mme Harel:** ...à 25 \$. C'est 5 \$ de plus.

**M. Dufour:** Quelqu'un circule dans une municipalité. Il a le droit à 50 km/h. Il va à 90 km/h; il n'en a pas le droit, c'est bien sûr. Qu'est-ce qui arrive dans ce cas-là?

**Mme Harel:** 5 \$ par tranche complète de 5 km/h d'excédent. Donc, il a 30 km/h qui excèdent. Par tranche de cinq, cela fait six. Cela fait 30 \$, plus la base de 25 \$, cela fait 55 \$. La seule différence que l'on retrouve, c'est pour un excès de 61 km/h et plus...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est 20 \$ au lieu de 15 \$.

**Mme Harel:** 15 \$ par tranche complète de 5 km/h.

**M. Côté (Charlesbourg):** Alors que, dans ce cas-ci, c'est 20 \$. Il y a une augmentation de 5 \$. Elle est graduée en fonction du dépassement et du...

**Mme Harel:** Reprenons l'exemple de mon collègue de Jonquière.

**M. Dufour:** Il circule dans une zone de 50 km/h.

**Mme Harel:** Là, il fait 110 km/h.

105 \$.

**M. Dufour:** Il se fait arrêter à 90 km/h.

**M. Dufour:** S'il excède de 60 km/h, il se fait poigner à tous les cinq kilomètres pour 20 \$,

**Mme Harel:** On ne fera pas chaque étape.

**Mme Harel:** C'est cela.

**M. Dufour:** Il a excédé de plus de 30 km/h.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais... C'est une graduation.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est le deuxième cas.

**Mme Harel:** Cela veut dire 145 \$, s'il fait 110 km/h.

**M. Dufour:** C'est le deuxième cas, c'est-à-dire qu'il aurait les premiers 25 \$ pour les premiers 50 km/h.

**M. Lalande:** Dans une zone de...

**Mme Harel:** De 50 km/h.

**M. Côté (Charlesbourg):** Et 10 \$ par tranche de 5 km/h additionnels.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Dufour:** Cela veut dire qu'il aurait, à partir des 50 km/h permis, 40 km/h.

**M. Dufour:** J'ai pris un exemple, mais je ne voudrais pas que cela arrive. C'est sur une grande route...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour votre information, il y a 199 000 infractions.

**M. Dufour:** Vous lui donneriez six fois cinq.

**M. Dufour:** C'est anormal et ce ne sont que ceux que vous poignez.

**M. Côté (Charlesbourg):** Huit... 80 \$. Six fois cinq, oui.

**Mme Harel:** Sauf qu'il va falloir une bonne - comment dit-on? - une bonne uniformisation des limites de vitesse pour qu'il y ait une sorte d'harmonisation. Pas tant une uniformisation qu'une harmonisation.

**M. Dufour:** Est-ce exact? Et 20 \$ pour les 10 km/h supplémentaires.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** De l'harmonisation.

**M. Dufour:** Donc, 75 \$.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, non.

**Mme Harel:** Ce n'est pas l'ensemble de ce qui excède?

**Mme Harel:** Sinon, c'est extrêmement injuste de circuler sur de grandes routes qui deviennent...

**M. Lalande:** C'est l'ensemble.

**M. Dufour:** Des pistes de course.

**Mme Harel:** Oui, c'est l'ensemble.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 513 est adopté<sup>7</sup>

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela veut dire huit fois 10 \$.

**Des voix:** Adopté.

**M. Lalande:** C'est cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 514 et nous avons un papillon.

**M. Dufour:** C'est ce que j'avais cru comprendre. Mais là, vous me suiviez dans mon raisonnement et je me trouvais bon.

**Mme Harel:** Attendez, M. le Président.

**M. Dufour:** Cela part d'un bon naturel.

**M. Côté (Charlesbourg):** Bien oui. C'est parce que je reculais dans ce cas-là.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le député de Jonquière est d'accord? Adopté<sup>7</sup>

**M. Dufour:** Autrement dit, s'il excède de 30 km/h, il entre dans la tranche de 5 \$. S'il excède 30 km/h, à ce moment-là, il s'en va sur la tranche de 10 \$...

**Mme Harel:** À part le montant de base qui augmente de 5 \$, et, là, il faut vraiment dépasser les limites.

**Mme Harel:** Cela lui fait un compte de

**M. Dufour:** C'est le montant de 5 \$ qui augmente? Les autres...

M. Côté (Charlesbourg): Le montant de 5 \$ est l'augmentation du dernier plafond.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, il y a plein consentement de la volonté.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 513 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 514.

M. Côté (Charlesbourg): Supprimer le deuxième... Il y a un papillon.

Mme Harel: C'est quand on va payer qu'on va se haïr.

M. Dufour: "Tabernache"! oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Je veux mentionner qu'il y avait un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Supprimer le deuxième alinéa de l'article 514. D'accord, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Le deuxième alinéa, M. le Président, qui commence par...

M. Côté (Charlesbourg): "Pour l'application du présent article..."

Mme Harel: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on le supprime.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, l'article 514 se lirait maintenant comme suit: "Quinconque contrevient à l'un des articles 463 ou 464..."

M. Lalonde: C'est l'obligation d'obtenir un permis spécial.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende d'au moins 300 \$ ou, lorsque le véhicule automobile ou l'ensemble de

véhicules routiers est hors normes à l'égard de la masse totale en charge, d'une amende minimale de 100 \$, plus:

"1° si la masse totale en charge excède de moins de 5000 kg la masse totale en charge maximale autorisée, 50 % par tranche complète de 1000 kg excédentaires; peut-on faire des exemples ici?

2° si la masse totale en charge excède de 5000 à 10 000 kg la masse totale en charge maximale autorisée, 75 \$ par tranche complète de 1000 kg excédentaires;

3° si la masse totale en charge excède de plus de 10 000 kg la masse totale en charge maximale autorisée, 100 \$ par tranche complète de 1000 kg excédentaires."

C'est l'exemple que j'ai pris des individus qui préféreraient surcharger et payer l'amende. Nous graduons l'amende en fonction du dépassement de la masse totale permise, de la même manière qu'on l'a fait dans le cas des excès de vitesse, à l'article précédent.

L'exemple qu'on a ici, c'est un véhicule à cinq essieux qui aurait un dépassement de la charge de 8000 kg, donc, quelqu'un qui circulerait à 65 000 kg au lieu de 57 000 kg, comme masse totale permise, se verrait coller une amende de 700 \$, alors qu'actuellement c'est 125 \$. D'accord? Avec cinq essieux, c'est 170 \$.

M. Dufour: Pour cinq essieux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que cela concerne un gros transporteur ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cinq essieux, ce sont de très... Il faut dire qu'il y a endommagement de la chaussée d'une manière très évidente. En 1985, pour votre information, il y a eu 3700 infractions et ce sont seulement ceux qu'on a pris.

Mme Harel: Mais cela doit être relativement le nombre réel, parce qu'ils ne doivent quand même pas circuler dans tes villes.

M. Dufour: Oui, oui, ils circulent partout.

M. Côté (Charlesbourg): Soyez sûrs d'une chose, il faut les attraper.

M. Dufour: Je ne suis pas sûr que les municipalités prennent beaucoup, par exemple, de ces gens. Elles ne sont pas équipées.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Dufour: Les municipalités n'en prennent pas beaucoup, elles ne sont pas

équipées pour cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, elles ne sont pas équipées du tout. C'est pour cela qu'avec l'augmentation de l'installation de balances, de pesées au ministère, on devrait être en mesure de mettre fin à cela.

**M. Dufour:** Est-ce que cet article - non, je ne le pense pas - s'appliquerait pour une municipalité qui aurait de gros véhicules? Cela ne peut pas s'appliquer pour cela?

**Des voix:** ...

**M. Dufour:** Ce sont les municipalités qui font le transport. Elles ont des camions qui vont chercher du matériel à l'extérieur et rentrent dans la municipalité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si c'est en surcharge, cela s'applique à la municipalité pareil.

**M. Dufour:** Elle peut subir la même chose, mais, comme c'est la municipalité qui...

**Mme Harel:** Oui. Sur le quantum des amendes, est-ce que vous avez eu des représentations de l'ANCAI ou des transporteurs?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ce n'est pas l'ANCAI qui est là, parce que, pour l'ANCAI, règle générale, ce sont trois essieux, alors, c'est surtout l'Association du camionnage du Québec. Effectivement, ces gens ont toujours insisté pour qu'on fasse le ménage relativement à la pesée par essieu, au lieu de masse totale en charge, au lieu de catégorie, par exemple, en ce qui concerne l'immatriculation. On visait à éliminer de la route ceux qui n'ont pas les permis nécessaires et aussi ceux qui n'avaient pas l'immatriculation nécessaire, de même que ceux qui empruntent des petites routes pour passer outre...

**M. Dufour:** Ils demandaient de faire du ménage, mais peut-être pas de faire maison nette.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je peux vous dire que...

**M. Dufour:** ...de la maison.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...non, mais sans vous dire que l'Association du camionnage cautionne en totalité ce qu'il y a à l'intérieur de cela, je dois vous dire qu'elle cautionne la démarche globale du ministère et de la régie dans le ménage actuellement.

**M. Dufour:** Vous avez des bons amis dans la "gang".

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**Mme Harel:** Ce sont des gros transporteurs?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Je n'ai pas de bons amis. Ce que l'on a, c'est une collaboration très étroite avec les gens du camionnage pour tenter de faire le ménage. Ils se rendent compte qu'ils ont une industrie à protéger et des intérêts personnels à protéger également, et que, nous, on a à protéger l'intérêt public.

**M. Dufour:** Ce que je crains, c'est que des changements aussi radicaux amènent une réaction quelque part...

**Mme Harel:** Oui, cela pourrait être de respecter les dispositions de la loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 514, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté. Excusez-moi, mais je veux juste vérifier ceci: C'est bien le titulaire du permis ou c'est le conducteur?

**M. Dufour:** Quiconque.

**Mme Harel:** Mais le "quiconque" ne l'indique pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** Quiconque indique qui? Aussi bien le chauffeur que le...

**M. Lalande:** Les articles 463 et 464 s'adressent au propriétaire ou au locataire d'un véhicule hors normes.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 515.

**Mme Harel:** Il faut lire l'article 514 en relation avec...

**M. Côté (Charlesbourg):** En relation avec...

**Mme Harel:** ...l'article 464.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 515?

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire d'un véhicule routier qui circule sur un chemin public et dont la masse nette ou le nombre d'essieux, selon le cas, excède ce qui a été déclaré dans la demande

d'immatriculation commet une infraction et est passible, en outre des frais et de la différence des droits qu'il aurait dû payer, d'une amende de 300 \$ à 600 \$ pour la première infraction et d'une amende de 600 \$ à 2000 \$ pour toute infraction subséquente commise avec le même véhicule et au cours d'une même période de validité de l'immatriculation de ce véhicule."

Alors, ce qui arrivait, quant à l'immatriculation, c'est qu'au début de la saison, c'est-à-dire au début du mois de mars, au moment où les gens ont l'obligation de s'enregistrer, il immatriculait à la masse nette en charge.

**Une voix:** La masse nette.

**M. Côté (Charlesbourg):** La masse nette. De telle sorte qu'il était dans une classe de tarifs qui ne coûtait pas cher. S'il ne se faisait pas prendre, il continuait ou, au moment où arrivait la grande période des travaux, il s'immatriculait dans la bonne catégorie.

Ici, après avoir fait le ménage et dit que, maintenant, c'est par essieu, donc, 4 tarifs au lieu de 109, on a simplifié, et tout le monde devra s'y conformer. Celui qui ferait de fausses déclarations paierait la note et je pense que c'est normal.

**M. Dufour:** Quelqu'un qui serait propriétaire de plusieurs véhicules, cela veut dire que... Voyez comment l'article est écrit. Vous avez le premier... C'est toujours avec le même véhicule. Quelqu'un pourrait être le propriétaire de plusieurs véhicules et il y aurait toujours juste la même amende au premier véhicule. Il pourrait avoir des infractions sur chaque véhicule. Il pourrait être condamné à 300 \$ pour chaque véhicule et, à la deuxième infraction, il faudrait que ce soit avec le même véhicule.

**M. Côté (Charlesbourg):** Avec plus d'un véhicule, il pourrait...

**M. Dufour:** Regardez comment c'est écrit.  
(Minuit)

**M. Côté (Charlesbourg):** D'abord, il faut qu'il y ait addition des infractions, mais il faudrait que ce soit toujours avec le même véhicule. Dans ce cas-ci, c'est: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui circule sur un chemin public." L'exemple que donne le député de Jonquière est le suivant: Un entrepreneur qui a cinq camions, qui circule avec le camion numéro 1 mal immatriculé, se voit accoler une infraction et paie entre 300 \$ et 600 \$ en plus de la différence de l'immatriculation en masse totale en charge, au lieu de celle en masse nette. Si le même propriétaire devait sortir avec le camion

numéro 2...

**M. Lalonde:** C'est une autre affaire.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...c'est autre chose. C'est la première amende. Pour qu'elles soient successives, il faut que ce soit avec le même camion.

**M. Dufour:** Oui, j'ai bien compris. Je demande où est le "rationnel" de cela. Ma question, c'est cela. J'ai bien compris.

**Mme Harel:** Le "rationnel", c'est qu'il a une infraction avec un camion et pas avec l'autre.

**M. Dufour:** Oui. À l'exception qu'il est propriétaire. Cela veut dire que le propriétaire avait l'idée de frauder quelque part.

**Mme Harel:** Cela se peut qu'il ait l'idée de frauder juste avec un.

**M. Dufour:** Est-ce que c'est une idée de fraude? Bien oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, c'est sûr. Sauf qu'il faut apparenter la fraude, aussi, à un individu qui n'aurait qu'un seul camion; c'est la même infraction. On ne peut pas avoir un jugement différent pour quelqu'un qui a un camion et qui fraude et pour le propriétaire de plusieurs camions, mais qui ne fraude qu'avec un camion. On ne peut pas présumer qu'il va frauder avec deux. Il va falloir le prendre pour les deux. Ce sont deux immatriculations différentes. Il n'y a rien qui nous dit que... Il y a une immatriculation par véhicule, il ne faut pas l'oublier.

**Mme Harel:** Il ne veut avoir une infraction qu'avec un seul à la fois, à moins que les cinq ne soient sur la route en même temps.

**M. Dufour:** Il peut tromper volontairement avec deux, trois camions. On lui donne le bénéfice du doute.

**Mme Harel:** Oui, mais il ne faut jamais oublier que son infraction... On ne peut pas plaider culpabilité par association. Il n'est pas coupable pour les autres véhicules par association.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 515 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle



maintenant l'article 516.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules..."

**M. Dufour:** Peut-être, avant, M. le Président, vu que l'ordre de la Chambre nous dit de terminer à minuit, il n'y a pas d'objection à donner notre consentement...

**M. Côté (Charlesbourg):** Il reste un article, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce qu'il y a consentement pour terminer l'article 516?

**Mme Harel:** Avec plaisir.

**M. Dufour:** Pour montrer qu'on est de bons collaborateurs.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. le député de Jonquière. Article 516?

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsqu'un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers, pour lequel aucun permis spécial de circulation n'a été délivré, est hors normes à l'égard de plus d'une norme prévue au présent code, le conducteur, le propriétaire ou le locataire du véhicule ne peut être condamné que pour avoir enfreint l'une de celles-ci."

**M. Dufour:** Est-ce que vous insisteriez pour dire que c'est la plus grave qu'il enfreint?

**M. Côté (Charlesbourg):** ...

**M. Dufour:** Mais vous ne l'écrivez pas. Là, par exemple, il y a un point... Quelqu'un pourrait-il nous donner une explication? Comment pourrait-il y avoir deux, trois, quatre infractions sur la même chose.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Par exemple, sur une pesée où il y a une infraction sur un essieu et une infraction sur la masse totale en charge.

**M. Dufour:** D'accord. Si quelqu'un décide que... Une infraction, c'est laissé à la discrétion de chacun. Il pourrait y avoir une troisième infraction. Il pourrait y avoir une addition. Il pourrait y avoir quatre infractions sur la même.

**M. Côté (Charlesbourg):** On en choisit une seule. À ce moment, on a raison de dire

que l'on devrait prendre celle qui est la plus élevée.

**M. Dufour:** C'est là même infraction.

**M. Lalande:** Supposons qu'il y a deux infractions qui sont semblables.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il lui donne l'une ou l'autre, la plus élevée.

**M. Dufour:** Je soulève le point, moi.

**Mme Harel:** N'oubliez pas une chose, cela peut dépendre. Si l'on a fait appel au discernement dans d'autres cas, il faut faire appel au discernement ici aussi. Quand on dit qu'une infraction est de 15 \$ à 30 \$, de 30 \$ à 60 \$ ou de 60 \$ à 100 \$, il y a là partout un discernement à faire. La question peut être que c'est un matériau plus difficile à évaluer. Cela peut être bien des circonstances. Parfois, cela joue parce que c'est votre beau-frère qui vous met l'infraction.

**M. Dufour:** Ce n'est pas l'apparence de justice, en tout cas, dans mon livre. Ce n'est pas de la réglementation ici, c'est l'amende.

**Mme Harel:** La justice est souvent mieux servie par une sorte de distinction que l'on peut faire dans des situations que par une rigidité d'application.

**M. Dufour:** Je peux dire une chose. J'aime mieux ne pas être dans la peau de quelqu'un qui exerce une discrétion.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 516 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** La commission de l'aménagement...

**M. Dufour:** Prendre l'avis de quelqu'un qui a été...

**Le Président (M. Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements suspend maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 5)