



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 (5)

Le mardi 9 décembre 1986 - No 33

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Signaux de circulation (suite)	CAE-1815
Signalement des manoeuvres	CAE-1826
Immobilisation des véhicules	CAE-1843
Le stationnement pour handicapés	CAE-1856
Ceinture de sécurité	CAE-1876
Autres règles relatives à la circulation des véhicules	CAE-1899

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Jacques Rochefort, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
M. Francis Dufour
Mme Louise Harel
M. Hubert Desbiens
M. Michel Bissonnet
M. Réjean Doyon
M. Réal Gauvin
M. Henri Paradis
M. Gilles Baril

- * M. Michel Drolet, Régie de l'assurance automobile
- * M. Georges Lalande, idem
- * Mme Rachel Journeault-Turgeon, idem
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- * M. Jean-P. Vézina, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 9 décembre 1986

Étude détaillée du projet de loi 127

(Onze heures trente-sept minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de notre ajournement hier soir, nous en étions à l'article 368. J'appelle maintenant l'article 368, M. le ministre.

Signaux de circulation (suite)

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et se conformer à l'article 360." En ce qui concerne les arrêts stops, ce sont 23 380 infractions et, avec le document qu'on a photocopié hier, cela vous donne aussi pour Montréal l'importance des infractions. C'est un élément extrêmement important de la circulation. Comme vous le voyez, ce n'est pas très respecté: arrêts obligatoires pour la ville de Montréal: 47 000 infractions.

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

M. Dufour: J'aurais peut-être juste une petite mise au point, parce qu'on discutait du fait de tourner sur un feu de circulation, hier soir, quand on s'est laissé. Ce n'était peut-être pas selon les numéros, mais il me semble qu'on avait engagé la discussion sur cela. On ne l'avait pas nécessairement terminée.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas être pointilleux, mais on avait terminé, on l'avait adopté bel et bien.

M. Dufour: Non, mais quand j'avais parlé des lumières, de virage possible à droite, on n'avait pas vidé le sujet complètement, à mon point de vue. C'est sûr que ce n'était pas selon un article 358 a), b) ou c). Je faisais juste rappeler qu'on était dans la section de la signalisation et j'avais posé la question à savoir pourquoi on n'avait pas examiné cela. Vous nous avez donné quelques statistiques au point de vue des accidents. Vous ne m'avez pas dit s'il y avait des gens qui avaient changé leur législation afin d'arrêter cette possibilité de tourner sur les

feux rouges. J'avais posé la question à savoir, si on pouvait avoir des statistiques de l'Ontario concernant les virages à droite et quelle est leur attitude par rapport à cela.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on nous dit, M. le Président, c'est que, dans le cas de l'Ontario, il y a eu l'arrêt général qui permettait effectivement le virage à droite sur un feu rouge, mais maintenant on l'assortit d'exceptions et de plus en plus d'exceptions qui viennent, finalement, réduire sans cesse l'application générale. Cela s'ajuste à toute une série de décisions à prendre quant à la sauvegarde des piétons.

M. Dufour: Mais, vous n'avez pas de statistiques spécifiques concernant ce dossier.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas de l'Ontario.

M. Dufour: Pour revenir à l'article 368, quand on parle d'un arrêt, on sait qu'il y a un peu de problèmes pour savoir ce qu'est un arrêt d'automobile. Dites-moi ce que c'est.

M. Côté (Charlesbourg): Pour un arrêt, il faut que les roues soient immobilisés. C'est aussi clair que cela.

M. Dufour: Oui. Mais cela pourrait être immobilisé complètement et cela pourrait prendre deux secondes. Mais je sais, par exemple, que des gens parfois se font arrêter parce que l'arrêt n'est pas suffisamment long. J'ai un de mes amis qui, à un moment donné, m'avait dit qu'il avait fait son arrêt et la police a insisté et lui a remis un billet en disant: Vous auriez dû arrêter au moins six secondes pour être bien sûr que vous avez fait un arrêt.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est ce que je disais tantôt.

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

M. Côté (Charlesbourg): Quand on dit arrêt, il faut qu'il y ait arrêt. Ce ne sont pas trois secondes, ce ne sont pas quatre secondes, ni cinq, ni dix secondes. Alors, il faut que le véhicule soit immobilisé.

M. Dufour: Est-ce qu'il serait possible de savoir comment les policiers interprètent, eux, l'arrêt complet?

M. Côté (Charlesbourg): Je dirai au député de Jonquière qu'on pourrait faire comparaître ici...

M. Dufour: Dix policiers.

M. Côté (Charlesbourg): ...dix policiers qui auraient peut-être une version différente. Il y en a qui parleraient de deux, un de dix, un de six et un qui dirait: écoute, le stop américain est bon parce que je le fais moi-même.

M. Dufour: Mais moi, j'ai compris qu'à l'intérieur de cette loi il y avait des normes et des barèmes et que de plus en plus vous vouliez avoir des policiers qui appliquaient les mêmes lois et qui pensaient de la même façon.

M. Côté (Charlesbourg): Mais cela ne peut pas être plus clair qu'un arrêt stop. Un arrêt est un arrêt. Quand vous immobilisez les roues, ce n'est pas parce qu'elles tournent. Vous les immobilisez. À partir de cela, c'est une question de jugement de chacun des policiers. Un policier qui irait témoigner devant un tribunal et dire: Il s'est arrêté seulement deux secondes et je jugeais que cela en prenait six, je ne suis pas sûr qu'il va faire long feu devant le juge parce qu'il admet par le fait même que la personne s'est immobilisée.

M. Dufour: Mais c'est une expérience que quelqu'un a vécue et n'a pas aimée.

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

Mme Harel: Cette disposition maintenant va s'appliquer aux cyclistes, n'est-ce pas? C'est la première fois. Pour les feux de signalisation, cela apparaissait souhaitable et pour l'arrêt également, mais l'argument qu'utilise mon collègue, le député de Jonquière, pour justifier de tourner à droite aux feux de signalisation devrait valoir pour les cyclistes. Par exemple, on n'a pas bien examiné lorsqu'on a fait l'étude de la disposition qui concerne le virage à droite... À quel article est-ce?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le virage à droite, il n'y en a pas, Mme la députée.

Mme Harel: Il n'y en a pas. Mais le cycliste ne peut pas le faire, non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non plus. De la même manière, si c'est dangereux pour une automobile de virer à droite parce qu'il y a

un cycliste, c'est dangereux pour un cycliste de virer à droite parce qu'il y a un piéton. Cela fait joyeusement mal de se retrouver avec une roue de bicyclette, vous savez où, si jamais quelqu'un entrait dans un piéton. Alors, il y a autant de danger là.

Mme Harel: Évidemment, M. le Président, la différence étant que, si la bicyclette doit s'immobiliser - il y a obligation, par exemple, de s'immobiliser à l'arrêt stop, à l'article 368 - est-ce qu'il y a obligation à ce moment de mettre un pied à terre pour le cycliste également?

M. Côté (Charlesbourg): Le conducteur d'un véhicule n'est pas obligé de sortir de son véhicule pour mettre les pieds à terre - c'est clair - parce qu'il a quatre roues.

M. Dufour: On parle d'une bicyclette.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Pour ce qui est d'une bicyclette, cela paraît probable que la personne sera obligée de mettre un pied par terre selon toute logique. De la même manière pour une motocyclette, en termes de prudence. C'est parce qu'on serait obligé de déterminer quel pied, le gauche ou le droit.

Mme Harel: Cela n'a pas été prévu par règlement?

Le Président (Saint-Roch): Est-ce que l'article 368 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 369.

M. Côté (Charlesbourg): "À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter."

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

M. Dufour: Est-ce que vous parlez de celui qui ne rencontre pas de panneau sur la route où il circule ou si c'est le contraire?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il y a des panneaux: "à une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée."

Mme Harel: Quelle est la différence en regard de l'article précédent?

M. Dufour: Non, là, c'est général.

M. Côté (Charlesbourg): La différence entre les deux, c'est que, dans le cas de 368, ce peut être uniquement un passage piétonnier sans nécessairement qu'il y ait d'intersection. Cela peut arriver, par exemple, sur une rue à très forte circulation, où on a fait un passage piétonnier; à ce moment-là, il y a obligation de faire l'arrêt. Dans le cas de 369, c'est là où il y a une intersection.

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

M. Desbiens: Le plus, comme on dit, contient le moins. Dès qu'il y a un panneau d'arrêt, il faut s'arrêter, que ce soit à une intersection ou à un autre endroit. Pourquoi doubler comme cela? Je remarque cela. Hier, je soulignais des articles qui semblent de trop. On pourrait peut-être raccourcir la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Ils semblent. Si je me souviens des discussions d'hier, il y a eu une explication qui faisait une distinction entre l'un et l'autre.

M. Desbiens: Oui, mais cela revenait à un principe commun, quand même, celui de coller sa gauche. On revenait toujours à ce principe: coller sa gauche. On répète dans deux ou trois articles des choses qui pourraient être incluses dans un seul. Pour moi, qu'il y ait 2, 3, 10 ou 20 articles de plus ou de moins, remarquez bien que...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une autre distinction qu'on me signale - on va finir par entrer dedans ce matin - au sujet de 369 par rapport à 368: il y a une obligation de céder le passage qu'on ne retrouve pas à 368.

M. Desbiens: Conformément à 360? L'article 360 dit de céder le passage.

M. Dubour: "Doit immobiliser son véhicule et céder le passage".

M. Côté (Charlesbourg): L'article 360, c'est tout véhicule, alors que, dans ce cas-ci, c'est pour les piétons et les cyclistes. La distinction, c'est que 360 couvre la voiture, alors que dans ce cas-ci on couvre le piéton et le cycliste. Vous aurez remarqué que, lorsqu'on a abordé ce chapitre, c'étaient sur les signaux de circulation. On a passé à 360. On a commencé par la voiture et on termine ces articles avec les piétons et les cyclistes.

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

M. Dufour: Il y a des fois, quand on

regarde cela... On dit qu'on est obligé d'arrêter devant les panneaux d'arrêt. Il y a beaucoup de municipalités qui, de temps en temps, posent des panneaux d'arrêt et on se pose la question: Pourquoi a-t-on mis un panneau d'arrêt à un endroit spécifique? Est-ce que vous favorisez ces choses-là? Est-ce qu'on va continuer à permettre cela? Je trouve que c'est un peu une agression vis-à-vis des conducteurs. À un moment donné, quelqu'un a eu un petit problème et on a fait installer un arrêt.

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous en train de dire que les maires abusent?

M. Dufour: Je vais vous dire que le maire n'est pas seul. Il y a aussi des conseillers municipaux, et, en assemblée publique, ce sont eux qui ont la majorité. Je me rappelle, une fois, il y avait eu un petit problème et, dans notre cas, il y avait eu une discussion. Quelqu'un avait fait une requête pour poser un arrêt. Bon. Le conseiller du secteur dit: Il faudrait faire cela. Il y avait eu une bonne discussion. Moi, j'étais en désaccord. Ils ont fini par poser l'arrêt et personne ne le respectait, même pas le conseiller. Avec le temps, au bout d'un an, deux ans cela s'est effacé. Ce n'était pas visible. C'était illogique de mettre un arrêt là. C'était dans une petite courbe pas trop prononcée. Personne ne le faisait, on ne le voyait pas.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous admettez avec moi que le niveau municipal veut de l'autonomie et veut être responsable en territoire municipal. Pour les arrêts stops, c'est au niveau municipal de décider. Les pressions peuvent venir du monde scolaire parce qu'on est dans une zone scolaire; elles peuvent venir de citoyens qui trouvent que la circulation est beaucoup trop rapide. Et pour la ralentir, on installe des arrêts stops, ce qui fait que, forcément, le trafic est d'autant réduit.

M. Dufour: Ce que je trouve, c'est qu'il faut qu'il y ait une raison pour mettre un arrêt stop. Il y a des fois que vous cherchez pourquoi il y a un arrêt stop. S'il y a une intersection, s'il y a une traverse de piétons, une traverse d'écoliers, vous pourrez mettre un arrêt stop. Mais un arrêt stop sans aucune raison, à ce moment, la loi permet-elle de faire ces choses? Le Code de la sécurité routière permet-il de mettre un arrêt?

M. Côté (Charlesbourg): Selon l'évangile de saint Marc, chapitre Beaupré, à l'article 2.4...

M. Dufour: Il y a des chances que ce soit sainte Anne.

M. Côté (Charlesbourg): ...instructions générales sur la signalisation routière du Québec - je suis convaincu que le député de Jonquière, alors qu'il était maire, en avait une connaissance très approfondie - au sujet des arrêts, il est clairement dit dans un des paragraphes - c'est toujours à titre indicatif, évidemment: les municipalités n'ont pas l'obligation de se conformer à cette réglementation, M. Beaupré? Oui, elles sont obligées? C'est encore bien mieux, elles sont obligées - qu'il est déconseillé d'utiliser des panneaux d'arrêt à la seule fin d'obliger les conducteurs à respecter la limite de vitesse permise. C'est très intéressant.

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

M. Dufour: Je souscris à ce que vous dites parce que moi, je trouve qu'il ne faut pas agresser les conducteurs. Cela fait des gens dangereux. Des gens qui se sentent brimés dans leurs droits deviennent de mauvais chauffeurs. Je peux vous donner des exemples. Je peux vous citer des cas où une action qui était bonne en soi a fini par amener des gens à transgresser la loi parce qu'ils étaient fâchés contre des abus.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous en lire des petits bouts.

M. Dufour: Oui, mais là vous ne me dites pas que c'est dans la loi, vous me dites: On déconseille. Vous allez me dire: Si maman savait et si papa disait, c'est un peu tout cela, là. On va vous écouter.

M. Côté (Charlesbourg): Des fois, quand papa et maman donnent des conseils, c'est bon de les suivre.

M. Dufour: Vous direz cela à tous les enfants du voisinage.

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas les enfants qui arrêtent sur les stops ou qui brûlent des stops, c'est d'avantage des adultes.

M. Dufour: C'est vrai que vous n'avez pas changé de propos. Je disais cela de façon générale.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon, d'accord. Je peux répondre à votre question spécifique qui a trait à l'article 369.

M. Dufour: Oui. Je vous remercie.

M. Côté (Charlesbourg): Le panneau du signal d'arrêt est de forme octogonale,

l'inscription et la bordure sont blanches - c'est la description - le texte est composé en capitales. Le signal d'arrêt doit toujours faire face au sens de la circulation, mais au carrefour de routes qui se croisent à angles aigus, on doit s'assurer que la face du panneau n'est pas visible de la route croisée. Lorsque la distance de visibilité du panneau n'est pas suffisante pour permettre une immobilisation complète et où l'automobiliste serait susceptible d'enfreindre la prescription du signal d'arrêt, il y a lieu d'installer le signal avancé de la manière prévue. Cela continue comme cela pendant toute une grande page d'instructions données sur la signalisation à installer.

Le Président (M. Saint-Roch): Madame.

Mme Harel: Le ministère des Transports se réserve-t-il le droit de retirer les panneaux d'arrêt s'ils se trouvaient à être contraires aux prescriptions et s'il se révélait que les panneaux pouvaient être causes ou enfin facteurs d'accidents routiers ou de problèmes routiers?

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

M. Drolet (Michel): Oui. Comme on l'a vu dans des articles précédents, le ministre des Transports peut toujours enlever une signalisation qui est installée contrairement à ce qui est prescrit dans les normes qui indiquent quel panneau doit être installé, quel type d'installation doit être faite, à quel endroit sur le chemin, etc. Si ce n'est pas installé conformément aux normes, le ministre peut, comme on l'a vu précédemment dans des articles, faire enlever la signalisation installée contrairement aux normes.

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

M. Desbiens: Justement, à ce propos, j'avais toujours eu l'impression qu'un panneau de signalisation doit se trouver à la droite du conducteur. Les panneaux de signalisation doivent être à droite sur une route.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est à droite.

M. Desbiens: Est-ce que c'est un règlement? Est-ce qu'il y a des exceptions possibles à cela?

M. Côté (Charlesbourg): Sauf sur les sens uniques.

M. Desbiens: Oui, d'accord. Mais à part cela...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas d'autres exceptions, M. Beaupré?

M. Desbiens: ...il n'y a aucune autre exception. Donc, une ville qui installe un panneau d'arrêt à gauche... Je vais vous donner le cas que j'ai à l'esprit. Je vais faire mes dessins.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Vous avez ici une rue qui passe comme cela et la rue principale est celle-ci. Ce n'est pas la ligne droite qui est la rue principale. C'est celle-ci qui est la rue principale, c'est celle-ci qui a préséance. Quand on vient dans le sens inverse ici, il y a un panneau stop à gauche. Je crois qu'il devrait être ici à droite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est semblable à un sens unique.

M. Desbiens: Il n'y a pas de voie de gauche, il n'y a qu'une voie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, dans l'autre sens, dans la voie principale.

M. Desbiens: C'est pour celui qui est dans la voie ici.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est lui qui a un stop à faire.

M. Desbiens: C'est bien cela? Je n'ai pas de stop à faire quand j'arrive là, si je comprends bien. Ce que je dis, c'est qu'il est au mauvais endroit pour faire arrêter la circulation ici. C'est illégal. Est-ce qu'on peut dire que c'est illégal? Il est contraire, en tout cas. Supposons que je ne le respecte pas et que j'ai un accident?

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

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Il n'est jamais trop tard pour en apprendre. M. le député de Jonquière sera certainement très intéressé. Il y a des lois, des règlements qui doivent être approuvés par le Conseil des ministres, publiés et publiés. La loi donne aussi des pouvoirs au ministre d'avoir des règlements, mais approuvés par le ministre. Dans le cas de la signalisation, c'est un règlement approuvé par le ministre et publié par la suite, bien sûr. C'est à cela que doivent se conformer les municipalités. Pour y déroger, elles doivent soumettre au ministre les dérogations dans le cas de cette signalisation. C'est le contentieux du ministère des Transports qui fait les textes de conformité par un pouvoir qui est délégué par le ministre.

(12 heures)

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

M. Desbiens: Cela veut dire, M. le ministre, que la signalisation dont je viens de faire mention ne correspond pas, si j'ai bien saisi...

M. Côté (Charlesbourg): D'après les indications qu'on en a.

M. Desbiens: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela demanderait peut-être une expertise additionnelle. Il faudrait aller sur place pour au moins voir ce qui...

M. Desbiens: C'est-à-dire que je pourrais, moi, logger une plainte, par exemple, aux bureaux du ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Au ministère des Transports.

M. Desbiens: ...des Transports de Chicoutimi...

M. Côté (Charlesbourg): On irait voir si, effectivement, il y a conformité ou non-conformité à l'édit Côté sur la signalisation. Le temps des fêtes approche.

M. Desbiens: D'accord. Il reste qu'évidemment je suis toujours prudent. Je passe là régulièrement. Je suis toujours prudent parce que ce stop, je l'ai quand même dans l'oeil même s'il est placé à gauche. Je me dis que légalement je n'ai jamais vu qu'une signalisation à gauche m'obligeait à faire quelque chose. Je surveille quand même. Mais s'il y avait un accident, légalement, je pourrais me défendre là-dessus.

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

Mme Harel: Où se trouve, dans le code, le pouvoir qui habilite le ministre à faire un décret ministériel? Est-ce sous la forme d'un décret ministériel?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 289. "Toute signalisation doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports et publiées à la **Gazette officielle du Québec** lesquelles peuvent également prévoir la façon dont celle-ci doit être installée."

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 369 est adopté?

Mme Harel: M. le Président...

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

Mme Harel: ...ce pouvoir d'établir les normes vaut-il autant pour les municipalités et les routes numérotées que pour l'ensemble de la signalisation au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Pour toutes les routes du Québec.

Mme Harel: Tous les chemins publics.

M. Côté (Charlesbourg): Oui et même plus. Pour toutes les routes du Québec.

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

M. Doyon: À ce titre, il y a un problème qu'on rencontre quand on est dans les immenses terrains de stationnement, étagés ou pas, des centres commerciaux. Parfois, c'est très embêtant de savoir qui passe et qui ne passe pas. Il y a de nombreux accidents. Est-ce que cette réglementation s'applique sur un terrain privé comme celui des stationnements de centres commerciaux ou de garages publics? Il me semble que c'est très souvent au plus fort la poche dans ces situations. Pourtant, il y a beaucoup de circulation sur ces terrains de stationnement qui sont achalandés au possible.

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

M. Côté (Charlesbourg): La réponse est à l'article 308. "La signalisation installée sur un chemin privé ouvert à la circulation publique - ce qui est le cas ici - des véhicules routiers doit être conforme aux normes établies par le ministère des Transports à l'égard des chemins publics." On en mène large.

M. Doyon: Est-ce à dire aussi, M. le ministre, que les indications des gens qui jouent le rôle de signaleurs très souvent doivent être suivies? Est-ce qu'ils ont une autorité qui est de la même nature que celle qui est donnée sur les chemins publics aux signaleurs?

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, non, parce que cela vise d'abord la signalisation fixe dans notre cas, à moins qu'on assimile l'agent de la paix à un panneau fixe. Cela serait plus dur un peu. C'est non.

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

Mme Harel: "Sur un chemin privé

ouvert à la circulation publique", cela veut dire, donc, sur tous les stationnements des centres commerciaux.

M. Côté (Charlesbourg): Même là il y a une distinction. Si c'était, par exemple, la police de Sainte-Foy, qui est un agent de la paix, à ce moment, oui. Mais si c'est un gardien, un préposé, à ce moment, c'est non.

M. Doyon: On peut aller au stationnement qui est le plus proche de notre magasin, malgré les indications contraires. C'est ce qui se passe.

Mme Harel: Cela veut donc dire que, si...

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

Mme Harel: ...c'est l'agent de la paix qui fait la circulation à un centre commercial parce qu'il y a une assemblée publique, une foire, etc., il n'y a pas de contravention pour suivre ses indications, même si elles sont contraires à la signalisation. Mais si c'est un préposé du centre commercial qui indique une route à suivre qui est contraire à la signalisation, il peut y avoir infraction, amende et ainsi de suite.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de sanction dans ce cas.

Mme Harel: Il n'y a pas de sanction?

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est un préposé.

Mme Harel: Si c'est un préposé?

M. Lalande (Georges): Si c'est l'agent de la paix, oui; si c'est le préposé, non.

Mme Harel: Ou, à l'inverse, si le préposé indique à l'automobiliste d'enfreindre la signalisation qui, elle, est conforme à la signalisation routière, pour pouvoir circuler dans le sens qui lui est indiqué par le préposé, l'automobiliste qui enfreint la signalisation peut être passible d'une amende, parce que le préposé n'est pas, au sens de l'article 311, chargé, malgré la signalisation contraire, d'indiquer... L'automobiliste est tenu de ne pas obéir à des ordres et signaux qui seraient contraires à la signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): Me Drolet va répondre à cela.

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

M. Drolet: Si c'est un agent de la paix,

c'est certain qu'il doit obéir comme si c'était une signalisation. Mais, dans le cas du préposé d'un centre commercial, par exemple, alors qu'il s'agit d'un chemin privé ouvert à la circulation publique, on ne lui donne pas les mêmes pouvoirs qu'à un agent de la paix. Mais c'est bien certain, à moins qu'il n'y ait un agent de la paix qui dise le contraire, qu'il n'y aura pas d'infraction pour avoir suivi les ordres d'un préposé du centre commercial.

Mme Harel: Cela ne peut pas être une défense. Si on s'engage dans le chemin que le préposé indique, mais qui est contraire à la signalisation et qu'en fin de compte on trouve un agent de la paix, cela ne pourra pas être une défense de dire: Il m'avait dit de passer par là?

M. Drolet: Oui, à ce moment, vous avez toujours la défense de bonne foi. C'est toujours possible sur des infractions statutaires.

Mme Harel: Mais la défense de bonne foi est-elle retenue par les tribunaux?

M. Drolet: Mais oui.

M. Lalande: Même beaucoup.

M. Drolet: On l'appelle diligence raisonnable et défense de bonne foi.

Mme Harel: Sault-Sainte-Marie.

M. Drolet: C'est cela; toujours.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 369 est adopté? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Me Lalande a donné un exemple hier où sur 100 % des cas, 80 % sont rejetés quand le policier n'est pas présent. Le reste, les 20 %, est jugé par le juge à 50-50, règle générale. Donc, la défense est utile.

Mme Harel: Donc, cela vaut la peine de contester ses billets de contravention.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Dufour: Je reviens toujours à la question de la signalisation qui pourrait être abusive dans certaines municipalités pour des raisons que j'expliquais tout à l'heure. Si on ne le prévoit pas expressément, vous nous avez dit que, si les municipalités ne veulent pas se conformer à ce qui est écrit exactement dans le code, elles doivent le soumettre au ministère.

Mais, presque tout le temps, ces règlements ont une disposition qui dit que le chef de la sécurité ou de la police municipale, qui a l'autorité pour ces cas, peut décider d'apposer des signes pour la circulation. En tout cas, il y a un article quelque part qui leur donne une certaine latitude au même titre que le ministre. Dans les municipalités, ils ont le même pouvoir. Ils vont dire: Le chef de police peut changer la signalisation à un moment donné sans que le conseil ait à adopter un règlement ou une résolution.

Le chef de police, de sa propre autorité, peut, en certaines circonstances et dans des circonstances normales, mettre des signalisations différentes. Ce n'est pas soumis à chaque cas. Au conseil municipal, il y a des choses qui se passent et on n'est même pas au courant.

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

M. Drolet: La personne responsable de l'entretien d'un chemin, c'est la municipalité dans le cas de chemins entretenus par la municipalité. La municipalité va parler par voie de règlements et de résolutions et les pouvoirs qu'elle a en matière de réglementation de la circulation et du stationnement sont des pouvoirs qui doivent être exercés par le conseil. Si le conseil municipal délègue ce pouvoir au chef de police, c'est de la sous-délégation illégale qui peut être contestée devant les tribunaux.

M. Dufour: Est-ce que vous... Continuez.

M. Lalande: C'est la grande formule latine du delegatus non potest delegare.

M. Drolet: Par exemple, vous pouvez avoir une sous-délégation illégale en matière de permis de manifester. Si une municipalité a le pouvoir de réglementer la manifestation et qu'on dit que c'est le chef de police qui va décider de chaque cas à son mérite et dire si une manifestation doit avoir lieu ou non, c'est de la sous-délégation illégale, car le pouvoir est déjà délégué par le Parlement à une municipalité.

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

M. Dufour: Comme le ministère approuve les règlements municipaux, s'il y a des choses non catholiques qui se passent, vous devez conserver une copie de ces règlements. Si je vous demandais une copie du règlement municipal de la ville de Jonquière concernant la sécurité routière? Par hasard, je le connais un peu et j'aimerais pouvoir le consulter pour examiner

si ce que vous dites est dans les règles ou selon les normes, car, chez nous, c'est une avocate qui rédige le règlement, puis il est soumis à des conseillers juridiques. J'ai l'impression que les pouvoirs dont on parle ont peut-être été confiés illégalement, mais vous ne pouvez pas nier que le ministère les a examinés. Je pense que c'est le ministère de la Justice qui fait cela ou est-ce vous?

Une voix: Le ministère des Transports.

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

M. Drolet: Le seul pouvoir d'approbation qu'on a en matière de règlements concernant la circulation, c'est le ministre des Transports qui l'a et il concerne la vitesse sur les chemins publics. Le ministre n'a pas un pouvoir général d'approuver les règlements municipaux en matière de circulation, uniquement quant à la vitesse. C'est prévu dans le Code de la sécurité routière actuel.

Il y a eu des pouvoirs d'approbation des règlements municipaux concernant la circulation de véhicules lourds. Ces pouvoirs remontent à l'adoption de la Loi sur les transports en 1972. On retrouve ces pouvoirs dans la Loi sur les cités et villes et dans le Code municipal où la circulation des véhicules lourds peut être réglementée par une municipalité et ces règlements doivent être approuvés par le ministre. Nous avons des dossiers complets là-dessus au service juridique du ministère des Transports. Mais, c'est limité comme pouvoir d'approbation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, aux articles 624 et 625. L'article 625 concerne le pouvoir du ministre qui est relié à l'article 624: "Malgré toute disposition contraire ou inconciliable d'une loi générale ou spéciale, tout règlement et toute ordonnance pris par une municipalité relativement à la vitesse doivent, pour entrer en vigueur, être approuvés par le ministre des Transports".

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

M. Dufour: Je parlais au point de vue de la signalisation abusive.

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

M. Drolet: La municipalité peut faire installer la signalisation par ses préposés sur un chemin qu'elle entretient, mais cette signalisation doit être conforme aux normes du ministre. Si les normes du ministre ne précisent pas suffisamment qu'on ne doit pas installer d'arrêt là où il n'y a pas une intersection, à tout le moins, de chemins, à

ce moment-là, elle n'est pas contraire à la norme du ministre et le ministre n'est pas autorisé, en vertu de l'article 289, à l'enlever.

Mais, si elle est contraire aux normes du ministre, qui touchent non seulement le panneau de signalisation, mais aussi l'endroit où il doit être installé, à ce moment-là, le ministre n'a pas de permission à demander à la municipalité. Il peut enlever cette signalisation. Évidemment, il ne le fera pas lui-même. Il le fait par ses préposés.

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

Mme Harel: Dans le cadre des compagnes électorales, sont parfois installés... Des panneaux-balcon? Non. Je ne pense pas que le pouvoir du ministre soit d'aller jusque sur les balcons.

M. Dufour: Ils ont beaucoup de succès avec ceux-là. Ils sont même ressortis. (12 h 15)

Mme Harel: Oes panneaux installés sur de grandes voies de circulation, j'ai vu des préposés du ministère des Transports aller en déplacer, en fait.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous raconter ce qu'il y a de plus récent en ce qui concerne la disparition de panneaux, c'est le mien, à la sortie Jean-Talon sur le boulevard Laurentien. Il avait huit pieds par seize et, un de ces bons matins, il est disparu.

Mme Harel: Après le 2 décembre dernier?

M. Côté (Charlesbourg): Avant. Après, cela aurait été plus gênant.

Mme Harel: Est-ce que c'est grâce aux bons offices de l'article 289, deuxième paragraphe?

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que c'est le pouvoir du ministre qui a posé un geste tardif.

M. Dufour: Il n'était pas là"

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 369 est adopté?

Mme Harel: À moins que le ministre n'ait d'autre chose à ajouter.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est parce que cela me rappelle une discussion en commençant hier matin puisqu'on est revenu

sur 306 où il y avait tant de problèmes et c'était le signe que l'article était utile, hein?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 369 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 370.

M. Côté (Charlesbourg): "À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint cette intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter." C'est ce qu'on appelle communément les quatre stops.

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

Mme Harel: Certainement que le ministre est informé des représentations du Groupement des assureurs automobiles qui portent expressément sur cette disposition, à savoir que c'est là demander une nouvelle attitude, un nouveau comportement de la part des conducteurs. Je vais vous faire lecture de ce qui est dit quant à cet article: "L'article 370 accorde une priorité de la droite, mais sujet au droit de passage du véhicule qui a rejoint l'intersection le premier."

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, il n'y a pas de priorité à droite.

Mme Harel: La priorité est au véhicule qui a rejoint l'intersection le premier. Cela veut donc dire qu'il serait contraire à l'article 403 qui, lui, accorde une priorité absolue de la droite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. À moins qu'il n'y ait signalisation contraire.

Mme Harel: À l'article 370, on parle de panneaux d'arrêt. Il faut qu'il y ait une signalisation, il faut qu'il y ait un arrêt stop.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Cela veut dire, évidemment, qu'il faut qu'il y ait immobilisation. En effet, pour donner suite à l'application de la disposition, il faut qu'il y ait une immobilisation pour qu'on puisse reconnaître l'auto qui a rejoint l'intersection...

M. Côté (Charlesbourg): En premier.

Mme Harel: ...en premier. Le Groupement des assureurs automobiles mentionnait ceci: "La règle de priorité de droite à une intersection, telle que prévue dans le Code de la route, était absolue. Cette règle est ancrée dans les moeurs des conducteurs au Québec." Ce qui m'étonne, c'est que 370, c'est pourtant la reconduction de la disposition actuelle. L'article 370 est la reconduction de...

M. Côté (Charlesbourg): De 295.

Mme Harel: ...295 qui est en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il y a, évidemment, toujours l'inclusion des bicyclettes. C'est maintenant applicable au conducteur d'une bicyclette.

Mme Harel: L'article 295 disait...

M. Côté (Charlesbourg): "À une intersection réglementée par des signaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter."

Mme Harel: Ce n'est pas vraiment la reconduction de la disposition actuelle.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: C'est du droit nouveau et, en ce sens, l'interprétation qui en est faite est exacte, c'est-à-dire qu'auparavant il fallait qu'il y ait priorité aux piétons. Maintenant, il y aura priorité à la première automobile qui aura rejoint l'intersection.

On indique à l'article 370: "Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter." Donc, l'élément nouveau, c'est de céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui.

M. Côté (Charlesbourg): Le premier. Il y a aussi "ou d'une bicyclette".

Mme Harel: Oui. L'élément nouveau, c'est que cela s'applique à la bicyclette.

M. Côté (Charlesbourg): Et "céder le passage à tout véhicule qui rejoint l'intersection..."

Mme Harel: C'est vraiment l'élément...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, nouveau.

Mme Harel: ...nouveau, céder le passage

à tout véhicule. Donc, je reprends l'interprétation qui en a été faite, à savoir qu'il y avait jusqu'à maintenant une règle de priorité à droite absolue. Cette règle était passée dans les mœurs et était appliquée de façon quasi instinctive, étant donné qu'on donnait toujours la priorité à droite. Dorénavant, il y aura une restriction à cette règle, puisque l'article 370 oblige à céder le passage au premier arrivé.

On fait valoir que tout cela va exiger une éducation des conducteurs. On fait valoir ceci - je vous en fais lecture: - "Cependant, si la règle de l'article 370 doit s'appliquer à une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le même principe devrait s'appliquer à l'article 403 relativement à l'intersection lorsqu'il n'y a aucune signalisation."

M. Côté (Charlesbourg): L'article 403 commence ainsi: "À moins d'une signalisation contraire..." C'est ce que cela veut dire. S'il y a quatre arrêts stop, on va respecter les quatre arrêts stop. Cela me paraît tomber sous le sens. Je ne peux pas "backer" cette opinion.

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

M. Desbiens: J'ai l'impression qu'au fond cela ne modifie pas le principe qu'on a toujours appliqué de la priorité à droite. La signalisation est différente. Il y a un arrêt à chacun des quatre coins. Ce n'est pas la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a jamais eu de priorité à droite là.

M. Desbiens: Je ne sais pas si elle comprend cela comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Mais il faut nous dire toute la vérité, Mme la députée de Maisonneuve. Il y a un petit paragraphe à la page 3 qui dit: "La restriction posée à l'article 370 de céder le passage au premier arrivé dans l'intersection est logique, mais exigera une certaine éducation des conducteurs."

Mme Harel: Oui. J'en ai fait mention.

M. Côté (Charlesbourg): Oui? Ah bon!

Mme Harel: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. Vous nous aviez dit toute la vérité alors.

Mme Harel: Oui, oui. Une certaine éducation des conducteurs. Le corollaire est que l'on demande, à ce moment-là, s'il y a application de l'article 370, de modifier

l'article 403 pour permettre de céder le passage aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 370? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On parle beaucoup des signaux d'arrêt. Peut-être que cela existe ailleurs, mais il n'y a pas de "Céder". C'est aussi une signalisation. Est-ce compris dans tout cela, la signalisation "Cédez" comme telle?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 325. Plus loin.

M. Dufour: Plus loin ou moins loin?

M. Côté (Charlesbourg): Pas à l'article 325, mais on va y arriver plus loin.

M. Dufour: D'accord. Je trouvais cela curieux qu'on ne l'ait pas.

M. Côté (Charlesbourg): On va les passer un par un.

M. Dufour: Je ne veux pas sauter d'étapes.

M. Côté (Charlesbourg): J'espère que, lorsqu'on sera dans "Cédez", on pourra accélérer un peu.

M. Dufour: Je trouve que cela va bien, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Comme "stop", il n'y a pas mieux.

M. Dufour: Bien voyons, il me semble que le climat est agréable. Le ministre fait tout pour nous rendre le climat agréable.

M. Bissonnet: Est-ce que vous étiez aussi lent que cela quand vous étiez maire?

M. Dufour: Question impertinente.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! L'article 370 est-il adopté?

Mme Harel: M. le Président, sous réserve de ce que l'on fera avec l'article 403, parce qu'on y reviendra. On n'a pas répondu aux questions, mais j'imagine qu'on veut les réserver pour l'étude de 403. À chaque jour suffit sa peine!

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, les jours que l'on a suffiront à peine.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: On plaide non coupable.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 370 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 371.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un signal lui ordonnant de céder le passage doit accorder la priorité de passage à tout véhicule qui circule sur la voie sur laquelle il veut s'engager et qui se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident."

M. Dufour: Je suis toujours un peu impressionné de la façon dont on écrit des articles semblables. Je pense que c'est le simple bon sens. S'il voit quelque chose et s'il continue, il va se frapper la gueule quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Dufour: Au lieu de l'écrire dans une loi, cela aurait peut-être pu...

M. Côté (Charlesbourg): Malgré que cela tombe sous le sens, il y en a 382 qu'on a réussi à poigner. Il faut croire qu'il y a encore des imbéciles sur la route. C'est le citoyen ordinaire qui, lui, a compris qu'on veut le protéger contre ceux-là. Et ceux-là, c'est juste ceux qu'on a poignés.

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

Mme Harel: Cela, c'est 382 infractions à la sortie. À Montréal, avez-vous des chiffres sur cette disposition?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on n'en a pas.

M. Lalonde: Comme on le dirait en latin: Nullum crimen nulla poena sine lege. On ne peut rien faire.

M. Côté (Charlesbourg): Dommage que vous n'avez pas fait votre campagne en 1981 en latin.

Des voix: Hal Ha! Ha!

M. Lalonde: C'est comme la messe, personne n'aurait rien compris.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalonde, pour le bénéfice du **Journal des débats** peut-être?

M. Lalonde: Je disais simplement que c'est comme la messe, personne n'aurait compris.

Le Président (M. Saint-Roch): Non, mais le bout en latin.

M. Lalonde: Nullum crimen nulla poena sine lege.

Mme Harel: Nul ne peut être incriminé, accusé s'il n'y a pas...

M. Lalonde: Si ce n'est pas écrit quelque part.

Mme Harel: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci nous permet d'adopter l'article 371? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Tout à l'heure, on a parlé d'un signal lui ordonnant de céder le passage, mais ce sont toujours des signaux qui sont fixes. Quelqu'un qui fait la signalisation n'est pas assimilé à cet article.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalonde.

M. Lalonde: L'agent de la paix ou le brigadier scolaire, dans certains cas, qui fait de la signalisation, a toujours préséance sur la signalisation fixe. En d'autres mots, il pourrait y avoir un feu rouge qui vous empêche de passer, mais si le policier vous fait signe de passer, vous devez passer.

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

M. Dufour: Le bonhomme qui fait toujours les mêmes gestes ou à peu près, est-ce permis quelque part?

Mme Harel: C'est l'article 311.

M. Côté (Charlesbourg): 311.

M. Dufour: Le robot. Pour moi, on est passé trop vite, M. le ministre, je pense qu'il y en a des bouts que j'ai perdus. C'est un bout que j'ai perdu, cela. Je pense qu'on va rouvrir l'article.

Mme Harel: C'était hier.

M. Dufour: Un signaleur, j'ai pensé que c'était quelque chose de vivant. Bien sûr, je ne pensais pas que ça pouvait être cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un signaleur.

M. Dufour: Honnêtement, un signaleur,

pour moi, c'était quelqu'un... On en voit moins. Je ne sais pas s'ils sont en grève ou...

M. Côté (Charlesbourg): Des signaleurs mécaniques?

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): S'ils sont en grève?

M. Dufour: Oui. On n'en a pas vu cet été, je ne sais pas si...

M. Côté (Charlesbourg): Ils manquent de pouvoir.

M. Dufour: Ils ont la batterie à terre.

Mme Harel: Il faut construire des routes ou en réparer pour qu'il y ait des signaleurs.

M. Dufour: Je suis obligé de dire - en tout cas, c'était peut-être prévu par l'ancien gouvernement - qu'on a enlevé sur la route 70 - hier, je disais toujours la route 170 alors que c'est 70 - une couche d'usure importante. Ce sont des travaux de 600 000 \$ ou 700 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Bon an, mal an, malgré le fait qu'il y ait eu au fil des ans des coupures, le budget de la voirie aux Transports est quand même d'au-delà de 700 000 000 \$.

M. Dufour: Ils ont été lents, par exemple, les travaux. Cela a pris du temps. Je ne sais pas si c'est à cause de la pluie ou pour d'autres raisons.

Le Président (M. Saint-Roch): Je suis bien d'accord avec vous, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Cela a été lent, n'est-ce pas? Là, ce n'était pas de notre faute. (12 h 30)

Le Président (M. Saint-Roch): Vous parlez des travaux de la commission, M. le député?

M. Dufour: Je parle des travaux de...

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse.

M. Dufour: Peut-être que cela a une relation: si cela avait été plus vite, on serait peut-être plus vite.

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais cela peut vous inciter à aller un peu plus vite pour donner l'exemple au ministère des

Transports, soyez sûr que je tirerai de bonnes conclusions de votre rapidité d'ici.

M. Dufour: J'aimerais mieux qu'on parle d'amabilité et d'échange de bons procédés.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 371 est adapté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 372.

Signalement des manoeuvres

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage, à changer de voie de circulation, à faire demi-tour ou à réintégrer la chaussée en provenance de l'accotement ou d'une aire de stationnement doit signaler son intention à l'aide des feux de changement de direction et s'assurer qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger."

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

M. Desbiens: Est-ce qu'il y a des statistiques? Il doit y avoir des accidents souvent là-dessus, car il y en a plusieurs qui contreviennent à cette règle.

M. Côté (Charlesbourg): À la Sûreté du Québec: 3060 infractions.

M. Desbiens: Infractions, mais vous n'avez pas de statistiques des accidents causés par ceci?

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

M. Dufour: Je devrais peut-être vous poser la question. Là, on parle de signalement des manoeuvres, mais il n'y a pas juste les véhicules routiers qui peuvent faire des manoeuvres.

Une voix: Des bicyclettes.

M. Dufour: Il y a des bicyclettes. Est-ce que c'est à d'autres articles?

M. Côté (Charlesbourg): On va le voir plus loin.

M. Dufour: Plus loin aussi?

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

M. Côté (Charlesbourg): Préparez-vous à

faire un exercice de bras.

M. Desbiens: On dit: "...doit signaler son intention à l'aide des feux de changement..." d'accord, "...et s'assurer qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger". Donc, il doit signaler assez tôt pour que la manoeuvre s'effectue sans danger.

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

Mme Harel: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 372 est adopté?

M. Dufour: Faire demi-tour, est-ce seulement...

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

M. Dufour: J'aurais aimé avoir une explication.

Mme Harel: Que veut dire faire demi-tour?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un "U turn".

M. Dufour: Complètement?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, un demi-tour!

Une voix: On n'a pas le droit de faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Justement.

Mme Harel: Mais c'est indiqué qu'il a le droit s'il signale son intention à l'aide des feux de changement de direction et s'il s'assure qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger. Alors, c'est un demi-tour permis si les deux conditions sont remplies?

M. Dufour: C'est un demi-tour s'il vire à 180 degrés. Ce n'est pas interdit?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas toujours interdit.

M. Desbiens: Mais dans les endroits où cela est permis, il me semble qu'il y a toujours un terre-plein entre les deux, de toute façon. Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Pas nécessairement. Cela peut être une ligne médiane. Non?

Une voix: Oui, oui.

Une voix: Cela dépend de la façon dont c'est fait. Les virages en U...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous regardez à la page 105 d'un document... D'ailleurs, il faut féliciter l'AMICA pour son travail, c'est le manuel du professeur, fait avec très peu de ressources, je pense que c'est d'une qualité assez extraordinaire. C'est marqué: demi-tour, virage en U. C'est en bas de la page 105 et 16 en gros caractères plus haut. Vous avez les six phases: la préparation, la préexécution et l'exécution.

M. Desbiens: Doit-on regarder le schéma de gauche?

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

M. Desbiens: Est-ce que c'est sur le schéma de gauche qu'on se guide? Non.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Desbiens: Est-ce que cela serait permis dans un cul-de-sac?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'exemple qu'ils ont choisi.

M. Desbiens: C'est l'exemple qu'ils ont choisi tout simplement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: À moins qu'il n'y ait un terre-plein entre les deux, je ne me souviens pas d'avoir vu d'endroit où on peut faire un "U turn", un virage en U sur une route ordinaire sans...

M. Lalonde: Le virage est U est toujours permis à moins que cela soit interdit de le faire.

M. Desbiens: Il est toujours permis à moins que ce ne soit interdit. Ah bon! Je m'en vais sur le boulevard et je fais un virage en U et...

M. Lalonde: Oui, en vous assurant que c'est selon les règles qui sont prévues à l'article 772.

M. Desbiens: Oui.

Mme Harel: Le virage en U est toujours permis sauf s'il est interdit.

M. Lalonde: S'il est interdit.

Mme Harel: Même dans une municipalité?

M. Côté (Charlesbourg): Par exemple, à

Montréal, c'est interdit par le règlement municipal.

M. Desbiens: Il peut être interdit par règlement municipal. Les municipalités ont le pouvoir de faire cela. Mais la municipalité doit l'indiquer par un panneau. C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Si la règle générale de la municipalité devient une interdiction en tout temps du virage en U, il ne sera permis que dans la mesure où c'est indiqué.

M. Desbiens: Cela m'amène à une autre question, M. le Président. Cela peut devenir mélangeant pour le conducteur qui vit dans une municipalité où il a le droit de faire un virage en U et qui arrive dans une autre où il n'a pas le droit de le faire; il ne connaît pas nécessairement la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me signale, c'est qu'il y a des problèmes assez importants qui existent.

Une voix: Il y a des visiteurs qui viennent, comme les Américains, et qui ne le savent pas.

M. Desbiens: Cela crée des problèmes. Est-ce que le ministre prévoit une entente avec les municipalités ou un règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait partie de l'éducation à faire. On va remettre cela à la table Québec-municipalités, le Code de la sécurité routière. Un certain nombre de...

M. Desbiens: Pour uniformiser, au moins, partout.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre des Transports peut demander d'inscrire des choses à la table Québec-municipalités, lui aussi. Je vais les rencontrer après les fêtes à nouveau, mais ce ne serait pas mauvais d'inscrire une séance de travail sur le Code de la sécurité routière.

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

M. Dufour: Quand on parle de Québec-municipalités, c'est une initiative heureuse qui a été entreprise au temps du gouvernement précédent. Cela a été une initiative heureuse, mais cela ne permet pas au ministre des Affaires municipales de dire que tout le monde est d'accord tout le temps. Il y a une consultation systématique qui se fait. Je trouve cela important.

Quand on regarde le dessin du virage en demi-tour, ce qui est ici est en relation avec ce qu'on voit.

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

M. Dufour: C'est un exemple, oui, mais on est supposé tenir compte de cela. C'est écrit "en préexécution" à l'article 4. M. Lalande va peut-être trouver la réponse vite. C'est écrit "utiliser le clignotant de droite". Si je regarde la position de l'automobile ici, si on utilise le clignotant de droite, où va-t-elle? Avez-vous regardé la photo?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: S'il signale à droite, il va entrer où?

M. Lalande: L'indicateur pour aller à droite, c'est pour s'assurer qu'il n'obstrue la route à personne. Il indique qu'il se colle à droite; c'est ce que cela veut dire. Il vérifie dans son rétroviseur et, là, il effectue son virage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est pour permettre à un individu de passer.

M. Lalande: S'il suit en arrière, par exemple, cela lui permet de passer.

M. Dufour: C'est pédagogique sur un moyen temps! Il faut comprendre que je ne suis pas pédagogue.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 372 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 373.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier doit, lorsque le véhicule qu'il conduit est exempt de l'obligation d'être muni de feux de changement de direction ou lorsque ses feux sont défectueux, signaler son intention à l'aide de signaux manuels.

"Il doit alors, pour tourner à droite, placer l'avant-bras - est-ce que je peux avoir un exemple - verticalement vers le haut à l'extérieur du véhicule et, pour tourner à gauche, placer le bras horizontalement à l'extérieur du véhicule."

Une voix: L'autre bras, il est en dedans, lui.

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

M. Desbiens: Quels sont les véhicules, aujourd'hui, qui peuvent être exemptés d'avoir des feux clignotants?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas, mais c'est en cas de défectuosité.

M. Desbiens: Les anciens signaux.

M. Côté (Charlesbourg): Les tracteurs de ferme.

M. Dufour: Effectivement, on s'en sert peut-être pour la bicyclette, mais, pour les autres véhicules, je n'ai pas l'impression qu'on s'en sert beaucoup. Je n'en ai pas vu. Je ne me le rappelle pas. Les tracteurs... Quelqu'un qui conduit une voiture tirée par un cheval, est-ce qu'il doit annoncer son intention aussi?

M. Lalande: Là, on parle toujours d'un véhicule routier.

M. Dufour: C'est un véhicule tiré par un cheval, mais pas un cheval-vapeur. C'est un cheval.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et qui pèse plus que 25 kilos.

Une voix: Un gros animal.

M. Côté (Charlesbourg): On a adopté une règle avant que vous ne soyez à la commission.

M. Desbiens: Cela manque à ma formation.

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

Mme Harel: M. le Président, l'article se lit comme suit: "Lorsque le véhicule (...) est exempt de l'obligation d'être muni." Alors, ce n'est pas simplement lorsqu'il y a des feux défectueux, mais lorsque le véhicule est exempt.

M. Côté (Charlesbourg): Un tracteur de ferme, par exemple.

Mme Harel: Est-ce qu'il y a une liste des véhicules qui peuvent être exemptés de l'obligation d'être munis de feux de changement de direction?

M. Côté (Charlesbourg): On a permis antérieurement à certains véhicules de circuler sur la route, quoique très brièvement. Certains de ces véhicules peuvent effectivement ne pas être munis de clignotants. Ce sont ces véhicules qui sont visés par cet article.

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

M. Desbiens: Je remarque à droite et à

gauche, mais pour arrêter? Vous n'avez pas un signal pour arrêter? Rien?

Une voix: Vous mettez vos deux mains de chaque côté du véhicule et vous dites: wo!

M. Desbiens: Wo, wo, cheval! N'était-ce pas le bras en bas, le signal?

M. Lalande: Nous ne sommes pas dans l'arrêt. On est simplement dans les virages.

M. Desbiens: Ah bon!

M. Lalande: On n'indique ici que les virages. On reviendra à l'arrêt.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez avoir cela à l'article 374.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 773 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que cela vaut pour les cyclistes également?

M. Lalande: Non.

Mme Harel: Est-ce qu'on retrouve la disposition ailleurs pour les cyclistes?

M. Lalande: Non, c'est pour les véhicules routiers.

Mme Harel: Et on retrouvera l'obligation pour les cyclistes dans une autre disposition?

M. Lalande: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 490.

Mme Harel: Il me semble que c'est l'une des dispositions les plus importantes sur laquelle il doit y avoir énormément d'éducation.

M. Côté (Charlesbourg): On l'a à l'article 490 en trois phases pour la bicyclette. On va le voir à ce moment-là, mais cela procède du même principe.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc. Est-ce que l'article...

M. Côté (Charlesbourg): Celui qui a les deux bras coupés, il a des problèmes pour conduire. Il y a aussi des manettes qui peuvent permettre de le faire, mais, règle générale, ils conduisent les véhicules qui sont "conduisables". L'article 374, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 373 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 374.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier doit, lorsque le véhicule qu'il conduit est exempt de l'obligation d'être muni de feux de freinage ou lorsque ces feux sont défectueux, signaler son intention d'arrêter son véhicule ou d'en diminuer la vitesse en plaçant l'avant-bras verticalement vers le bas à l'extérieur du véhicule."

M. Desbiens: Cela répond à ma question.

Le Président (M. Saint-Roch): Si on a répondu à la question, est-ce que l'article 374 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: L'exemption de l'obligation d'être muni de feux de freinage. On fait toujours référence aux mêmes véhicules qui ne peuvent circuler que sur les chemins privés et qui, occasionnellement, empruntent le chemin public seulement pour pouvoir circuler sur un chemin privé. De quel article s'agit-il?

M. Lalande: De l'immatriculation des véhicules. C'est selon la façon dont vous êtes immatriculé, c'est la plaque d'immatriculation qui vous permet seulement de traverser la route ou de circuler sur les routes. C'est l'immatriculation, et conformément au règlement sur la construction des véhicules.

Mme Harel: Est-ce que vous diriez à ce moment que seuls ces véhicules qui ne sont pas immatriculés sont exempts de l'obligation d'être munis de feux de freinage?

M. Lalande: En fait, c'est sûrement une partie, mais le but de l'article est de s'assurer qu'il n'y ait pas de trou quelque part. Si vous n'en êtes pas muni, que ce soit exempté ou autrement, ou qu'ils soient défectueux, c'est afin de permettre qu'il y ait une signalisation en remplacement de la signalisation mécanique du clignotant.

Mme Harel: Y a-t-il 48 heures pour faire la réparation?

M. Lalande: Je vais vérifier. Je suis certain qu'il y a 48 heures.

Mme Harel: Est-ce à l'article 589, les 48 heures?

M. Lalande: Attendez un peu. Je vais vous le dire dans deux minutes.

Mme Harel: 575.

M. Lalande: Ce ne sera pas cet article, car c'est la signalisation. C'est un article ailleurs où on parle de clignotants défectueux. On va voir cela dans l'équipement des véhicules. Là, on est dans la signalisation. Si on a un équipement défectueux, à ce moment-là 48 heures seront données pour le réparer.

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

M. Dufour: Vu qu'il s'agit de véhicules avec moteurs, donc, ils peuvent avancer. Il est exempt de l'obligation d'allumer le feu de freinage. Est-ce à cause des coûts que cela comporterait d'exiger des freins?

M. Côté (Charlesbourg): C'est en fonction de leur faible utilisation sur le réseau routier.

M. Dufour: Oui, mais si on parle, par exemple - je vais vous poser une autre question qui touche à ça - de la CSST, la commission sur la santé et la sécurité, etc...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de feux d'arrêt dans ce cas-là...

M. Dufour: Même si ça ne va pas sur la route, comme c'est probablement ce qui arrive le plus souvent. Ce sont des véhicules qui circulent sur des fermes la plupart du temps, j'imagine. Supposons qu'ils n'ont pas ce système, je ne suis pas moralement convaincu que des accidents n'arrivent pas à cause de ça, même sur des terrains privés.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends, mais, dans ce cas-là, ce sont des problèmes de construction, des normes de construction du véhicule. Dans ce cas-là, cela dépend du fédéral. On ne réglera pas le problème dans le cas de la sécurité routière. Toutes les normes de fabrication des véhicules routiers relèvent du fédéral.

M. Dufour: Mais vous avez tellement de bons rapports avec le fédéral que vous pourriez régler ça juste avec un coup de téléphone.

M. Côté (Charlesbourg): Semble-t-il, si on en croit M. Masse, c'est une question de langue;

M. Dufour: Il a été approuvé par son chef.

M. Côté (Charlesbourg): Justement, là-

dessus, s'ils sont si bons et si fins dans le domaine de la langue, pourquoi est-ce qu'ils ne règlent pas Ottawa aéroport bilingue, alors que cela a été demandé depuis fort longtemps? Qu'ils commencent par donner l'exemple, qu'ils fassent le ménage dans leur propre cour avant de donner des leçons aux autres.

M. Dufour: Mais là, vous êtes dans la foulée de l'ancien gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux qu'on m'ouvre la porte, parce que j'en ai moi-même parlé à M. Mazankowski, le 2 juin, de l'aéroport spécifique d'Ottawa avec la question de la langue. Ils ont un projet quinquennal pour finir par y arriver et on sait ce que ça veut dire. Qu'ils règlent leurs propres problèmes dans leur cour, ils en ont déjà suffisamment comme ça.

M. Dufour: Autrement dit, on peut couper la langue morceau par morceau, comme on peut la réajuster morceau par morceau.

Mme Harel: Mais il y a une belle collaboration qui s'est établie pour le financement des routes 13 et 50.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je dois vous dire que c'est une très bonne collaboration qui en amènera d'autres aussi, définitivement. La construction de routes, c'est une bonne collaboration. Je suis très étonné qu'on ne puisse pas avoir la même pour la langue. Pour prendre un cas bien précis de bonne collaboration, dans la capitale nationale qu'est Ottawa il y a un aéroport face à l'aéroport de Gatineau qui appartient au gouvernement du Québec. Avec les contrôleurs aériens installés dans leur tour d'ivoire à Ottawa, on sait tous les problèmes que ça cause pour ceux qui veulent atterrir à Gatineau: des zones de perturbations, toute une série de choses qui se passent. Si on réglait le problème des contrôleurs aériens d'un aéroport bilingue ou des contrôleurs aériens à Ottawa, je pense que M. Masse aurait fait beaucoup pour le Québec, autrement qu'uniquement par son langage.

Une voix: C'est ça.

M. Dufour: Sur le même propos, faites donc une résolution. Peut-être que l'Assemblée nationale pourrait adopter tout ça unanimement, si vous pouviez présenter une motion d'urgence à l'Assemblée nationale.

Une voix: Je serais d'accord avec ça.

M. Dufour: Ça donnerait un mandat

clair.

M. Côté (Charlesbourg): Stop!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci fait que l'article 374 est adopté?

M. Desbiens: M. le Président, on serait parfaitement d'accord pour appuyer une motion de ce genre-là, à l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Saint-Roch): Pour appuyer l'article 374, M. le député de Dubuc?

M. Desbiens: Non, non.

M. Dufour: J'ai la réponse par rapport à ça. Sans exagérer la discussion, il me semblait que ce n'est pas tellement dispendieux de prendre des fils et d'aller placer des lumières arrière à un véhicule. Est-ce que le fédéral empêcherait que le Québec dise: Oui, c'est bon qu'on signale?

Dans le fond, pour toutes les automobiles ou les machines un peu plus lourdes qui reculent, on exige qu'il y ait un signal qui fait du bruit. Des fois, on ne sait même pas pourquoi, mais ça fait du bruit quand même chaque fois qu'elles reculent. Les freins, c'est pour dire que ça arrête. C'est un signal aussi. Ce n'est pas un signal qui fait du bruit, c'est un signal lumineux. Je suis convaincu que ça peut causer des accidents.

M. Lalande: Pour répondre à votre question, Mme la députée de Maisonneuve, concernant les 48 heures, c'est à l'article 215 qu'on a toute la liste. Au paragraphe 3^u, on dit: Deux feux de position rouges placés à l'arrière du véhicule, etc." Et si ce n'est pas conforme, vous avez un délai de 48 heures pour vous y conformer.

M. Desbiens: Et cela va venir dans les pénalités plus loin?

M. Lalande: Oui, mais c'est déjà passé à l'article 215. C'est toute la série d'équipements.

M. Desbiens: Mais l'obligation des 48 heures est aussi passée?

M. Lalande: Non.

M. Desbiens: Non.

M. Lalande: Elle est à l'article 575.

M. Desbiens: Plus loin. Bon.

Le Président (Saint-Roch): Est-ce que l'article 374 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 375.

M. Côté (Charlesbourg): "Dans les cas visés aux articles 372 à 374..."

M. Lalande: ...signaler son intention avec les feux de changement de direction, signaler manuellement son intention si exempt de feux de changement de direction et signaler manuellement son intention de freiner si exempt de feux de freinage.

M. Côté (Charlesbourg): "...le conducteur d'un véhicule routier doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des usagers du chemin public."

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

M. Desbiens: On me disait que c'était encore la même chose, mais il me semble qu'il y a encore une répétition de ce qu'on dit à l'article 372, "s'assurer qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger."

M. Côté (Charlesbourg): Je serais tenté de dire au député de Dubuc qu'il se répète.

M. Desbiens: Oui, mais c'est comme les articles. Ce sont les articles qui m'obligent à me répéter, s'ils se répètent.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du député de Dubuc, il ne se répète pas avec les mêmes nuances.

M. Desbiens: Je vais peut-être continuer ma question. À ce moment, sur quelle base un officier de circulation, par exemple, va pouvoir juger que c'est suffisant?

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

M. Lalande: Signaler sans danger ou indiquer sans danger, pour parler en français, cela veut dire indiquer du bon côté où on veut tourner. Par exemple, il y a des gens qui alternent et cela prête à confusion. C'est là un premier point. Dans ce cas-ci, on indique du bon côté, de façon non dangereuse donc, et cela doit être fait de façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des usagers du chemin public.

M. Desbiens: Distance suffisante, donc question de jugement.

M. Lalande: Oui, bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Mon exemple d'hier de l'accident: la personne a signalé du bon côté, mais pas sur une longueur suffisante.

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

Mme Harel: M. le Président, mettre en péril, c'est une expression qui est finalement peu utilisée parce que, habituellement, c'est pour ne pas mettre en danger.

M. Lalande: L'article 354 actuel parle de mettre en péril.

Mme Harel: Oui. Mais il y a eu beaucoup de modifications. On a remplacé l'expression...

M. Dufour: Là, je vous engage à la prudence.

Mme Harel: ..."risque" par l'expression "danger".

M. Dufour: Là, je vous engage à la prudence.

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

M. Côté (Charlesbourg): On a éliminé "péril" dans le texte de loi, si je me souviens de notre conversation, pour ne mettre que "danger".

M. Dufour: C'est pour cela que j'aurais un amendement à proposer.

Mme Harel: Mais je ne suis plus certaine si c'était le mot "péril" ou "risqué". Je pense que c'était le mot "risque".

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison, Mme la députée.

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

M. Desbiens: Est-ce que le mot "péril" revient déjà? Est-ce que cela n'a pas la même signification que "en danger", "risque" ou "en péril"? Est-ce que tes trois ne sont pas synonymes? Oui? On aurait pu éliminer aussi "en péril", ne garder qu'une expression, ne maintenir qu'une expression, ne conserver qu'une expression.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il y a une discussion qui peut être bien philosophique sur "mettre en danger", "mettre en péril". Pour l'amende, de toute façon,

cela va être la même chose. Alors, je pense qu'on peut mettre "en danger" et il n'y a personne qui va être en péril.

M. Desbiens: Personne ne va risquer d'être en péril.

M. Dufour: Je proposerais l'amendement.

Mme Harel: Le député de Jonquière a déjà tout un bel amendement à proposer.

Le Président (Saint-Roch): L'amendement de M. le député de Jonquière se lit comme ceci: Le projet de loi 127, Code de la sécurité routière, est modifié à l'article 375 par le remplacement, à la troisième ligne, des mots "en péril" par les mots "en danger".

M. Desbiens: M. le Président...

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

M. Desbiens: ...est-ce qu'il est nécessaire d'argumenter sur la recevabilité?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, l'amendement est recevable.

M. Desbiens: Recevable.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on peut plaider contre, M. le Président?

M. Dufour: Oui, peut-être à... Si on regarde la définition du...

M. Côté (Charlesbourg): Avant de se prononcer là-dessus, à l'article 327, on a déjà adopté la notion d'en péril comme dans la charte.

M. Dufour: On pourrait le rouvrir. Est-ce que vous nous informez que vous allez être d'accord...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est parce que...

M. Dufour: ...avec le savant amendement qu'on a proposé?

M. Côté (Charlesbourg): ...pour être en conformité avec ce qu'on a adopté à l'article 327 et être en conformité avec la charte, "en péril" est plus significatif, s'adapte plus aux personnes, à la vie, à la sécurité que "en danger".

M. Desbiens: M. le Président...

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

M. Desbiens: ...est-ce qu'à ce moment-là on aurait dû utiliser chaque fois "en péril" plutôt que "en danger"?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas dans les mêmes circonstances. Ce n'est pas toujours dans les mêmes circonstances. Dans ce cas-ci, les légistes nous disent que "en péril" signifie davantage ce qu'on veut dire dans l'article que "en danger", surtout que cela va selon la charte.

M. le Président, si on adoptait cet article, vu qu'il est 13 heures et que je dois me rendre au Conseil du trésor?

Le Président (M. Saint-Roch): Mais j'ai un amendement. Est-ce que l'amendement est retiré, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: J'aurais aimé qu'on examine un peu plus longuement la signification des mots "péril" et "danger" parce que j'ai ici le dictionnaire qui dit qu'un péril est aussi un danger. C'est une épreuve, c'est un danger.

Mme Harel: M. le Président, dans la Charte des droits et libertés...

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

Mme Harel: ...on retrouve la notion de péril, à l'article 2, en fait: "Tout être humain dont la vie est en péril a droit au secours." Alors, la notion de péril est une notion bien fondée en droit. Alors, mon collègue, le député de Jonquière...

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

M. Dufour: On parle aussi de danger, péril, menace, risque. En fait, c'est sûr qu'on veut montrer qu'on a une solidarité assez grande entre les députés d'un même parti et, surtout, qu'on est très discipliné. Donc, puisque la porte-parole officielle me demande de retirer mon amendement, je vais le faire de bon gré.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'amendement est retiré? Est-ce que l'article 375...

Une voix: À l'avenir, vous éviterez...

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! Est-ce que l'article 375 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

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 17)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux aux fins de poursuivre l'étude, article par article, du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de la suspension de nos travaux, à midi, nous avions disposé de l'article 375 du projet de loi; j'appelle donc l'article 376- M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux saluer d'une manière tout à fait particulière, à nouveau, cet après-midi, la présence du député de Jonquière. L'article 376\$ "Le conducteur d'un véhicule routier qui en dépasse un autre doit signaler son intention au moyen des feux de changement de direction et peut, en outre, la signaler au moyen d'appels de phares."

Mme Harel: M. le Président, c'est une disposition qui est modifiée, la disposition actuelle est modifiée. Auparavant, c'était une obligation seulement pendant la nuit, et, maintenant, on en fait une obligation chaque fois qu'il y a intention de dépasser?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on n'en fait pas une obligation, on dit que cela peut être.

Mme Harel: C'est-à-dire qu'il doit signaler son intention au moyen des feux de changement de direction et peut, en outre, donc en surplus, la signaler au moyen d'appels de phares. Donc, c'est une combinaison des deux. Dans un cas, il doit, dans l'autre, il peut, et il peut faire les deux, en fait. Pourquoi avoir biffé...

M. Lalande: C'est pour intégrer l'expérience, l'habitude qui se développe que pour dépasser un véhicule, même durant le jour, on peut jouer avec les phares qui indiquent le signalement. C'est la façon de le faire. Il doit le signaler, mais, une façon de le faire, cela peut être de jouer avec les phares ou les clignotants.

Mme Harel: C'est évident que si Ottawa - pas si, parce qu'Ottawa donnera suite à l'obligation d'avoir maintenant dans la fabrication des automobiles des feux... Comment appelle-t-on? Des...

M. Lalande: Des feux automatiques qui s'allument avec le véhicule, en 1988 pour les véhicules 1989. Il n'en demeure pas moins qu'on peut signaler avec ce qu'on appelle les hautes et les basses, si vous voulez avec les

feux de croisement et les feux de circulation.

Mme Harel: Les feux de jour à allumage automatique viendront... Non, ce n'est pas la même disposition, il restera toujours des phares qui sont différents des feux à allumage automatique.

M. Lalande: Oui, parce que les feux de jour n'ont pas la même intensité que les phares et les feux de croisement.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

M. Dufour: Les changements de feux le soir, cela ne représente-t-il pas d'inconvénients, les hautes et les basses? Au point de vue technique, pour quelqu'un qui suit, dans le jour cela ne dérange pas, c'est évident, mais la nuit n'y a-t-il pas danger d'aveugler? Je comprends que cela ne dure pas longtemps, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le fait de signaler qui va aveugler. C'est le fait de les maintenir dans la direction. Par exemple, dans une courbe...

M. Dufour: Oui, mais plus cela va, plus il y a des gens qui utilisent des phares. Il y en a qui sont de vrais arbres de Noël. Sur certaines automobiles, il y a des phares à brume, des phares en dessous, à la hauteur du chemin ou à peu près, et les hautes en plus. Cela fait pas mal de lumière.

La semaine dernière quelqu'un m'a suivi un bout de temps. Je l'ai laissé me dépasser et je lui ai donné... Ce n'est peut-être pas correct mais...

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi? C'est pour voir fort loin.

M. Dufour: Je lui ai mis mes grosses un petit bout de temps quand il m'a dépassé pour lui montrer comment cela pouvait être déplaisant. Je voulais lui rendre la pareille. Lui, il ne s'en rendait pas compte.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'on appelle un agent de la paix devant un tel aveu!

Le Président (M. Rochefort): C'est ce à quoi je réfléchissais.

M. Dufour: Il ne s'en rendait peut-être même pas compte. Quand on croisait et qu'il était en arrière de moi, les camions lui demandaient de baisser ses phares parce que c'était aveuglant.

Mme Harel: Aveuglant.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait partie du civisme.

Mme Harel: Il y a sûrement des indications dans la fabrication des automobiles qui interdisent la panoplie de phares aveuglants. On doit s'en tenir aux normes. C'est cela qui indique...

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

Mme Harel: On a déjà adopté d'ailleurs à l'article 200... Attendez! Aux articles 215 et suivants... C'est exhaustif. Donc, rien d'autre ne peut être ajouté à ce qui est inclus à l'article 215. C'est bien cela?

M. Lalande: C'est bien cela.

M. Dufour: J'ai l'impression qu'il y avait six phares. Cela éclairait. C'était quelque chose.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Article 377, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut utiliser les feux clignotants d'urgence d'un véhicule routier sauf pour des motifs de sécurité". Il y a un amendement, excusez-moi.

Le Président (M. Rochefort): Il y a un papillon, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. À l'article 377, remplacer, dans la première ligne, l'expression "feux clignotants d'urgence" par la suivante "feux de détresse".

Le commentaire qu'on a ici, c'est que le texte amendé vise à éviter de confondre les feux sur les véhicules routiers constitués par un montage permettant le clignotement simultané des quatre feux indicateurs de changement de direction avec les feux rouges clignotants des véhicules d'urgence utilisés à l'article 226 ou avec les feux jaunes clignotants utilisés sur les véhicules de service ou d'équipement visés à l'article 227.

Mme Harel: De quelle couleur sont les feux clignotants de détresse?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont jaunes en avant et rouges en arrière.

M. Lalande: En anglais, cela s'appelle les "hazards".

Une voix: "Hazard". En italien, en grec, en latin.

M. Dufour: Les feux clignotants d'urgence et les feux de détresse, c'est la

même chose.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, M. le vice-président de la Régie et Mme la députée de Maisonneuve échangeaient en latin.

Une voix: ...de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, faisant appel à nos racines. Adopté, M. le Président.

M. Dufour: Je voudrais savoir la différence entre les feux clignotants, les feux d'urgence et les feux de détresse. Est-ce que ce sont les mêmes feux?

M. Côté (Charlesbourg): On a tout cela dans les articles.

M. Lalande: Les feux d'urgence ce sont les feux jaunes, bleus ou rouges qui sont installés sur le toit des véhicules, véhicules de police, véhicules d'urgence ou les ambulances, par exemple. Les feux de position ce sont les "parkings" et les feux de détresse ce sont les feux que vous utilisez quand vous êtes en difficulté. Ce sont les quatre "flashers" qui fonctionnent en même temps.

M. Dufour: Cet article touche seulement les véhicules de police, les ambulances...

Le Président (M. Rochefort): Il y a un amendement.

M. Dufour: Mais il ne dit pas grand-chose. Il dit: Remplacer "feux clignotants d'urgence" par "feux de détresse".

M. Lalande: Ceux-là sont les feux ordinaires sur un véhicule.

M. Dufour: On ne comprend pas vite. Il faut prendre le temps de saisir comme il faut le sens des...

M. Lalande: Les feux de détresse ce sont ceux qu'on a utilisés. On a fait le papillon pour ne pas entretenir de confusion entre les feux d'urgence sur un véhicule, tel une ambulance ou un véhicule de police. C'est pour qu'il n'y ait pas de confusion entre les deux.

M. Dufour: Puis-je demander: Mon auto a-t-elle des feux de détresse ou des feux clignotants?

M. Lalande: Elle a des clignotants et des feux de détresse. Quand les quatre clignotants fonctionnent en même temps, ce sont les feux de détresse et, quand il y en a

deux d'un côté ou de l'autre, ce sont les feux de signalisation.

M. Dufour: Les gens, dans certaines conditions comme dans un défilé, à un moment donné, se servent des feux de détresse pour montrer qu'ils circulent en file indienne; est-ce qu'ils ont le droit de s'en servir dans ces cas-là?

M. Lalande: Cela prend un motif.

M. Dufour: Ils n'ont pas le droit? Mais on voit cela régulièrement.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a bien des choses que l'on voit régulièrement et qui n'ont pas d'assises légales.

M. Dufour: La façon dont c'est écrit, il y a des gens qui pourraient être en contravention régulièrement. On dit: S'il y a des cas spécifiques, vous pouvez vous servir de ces quatre...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu huit infractions en 1980.

M. Dufour: Cela veut dire que c'est une partie de la loi que l'on ne fait pas respecter.

M. Côté (Charlesbourg): On la fait respecter dans certains cas où c'est de l'utilisation à outrance. Alors, il faut dire que les policiers la font appliquer avec beaucoup de discernement.

M. Dufour: C'est certain que lorsqu'il y a des mortalités... Dans un convoi funéraire cela arrive souvent. Quand il pleut ou dans des cas un peu spécifiques pour manifester de la joie, pour montrer qu'ils sont là, ce n'est pas pire que le klaxon. Cela ne m'impressionne pas plus que cela.

Le Président (M. Rochefort): L'amendement est-il adopté?

M. Dufour: Cela va dépendre de ma collègue.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 377 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 378. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord un amendement, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-nous. On était à en consulter un autre. Alors, un papillon à l'article 378, M. le

ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Ajouter, à la première ligne du deuxième alinéa, après le mot "articles", le chiffre "310". C'est-à-dire au lieu de commencer par 328, on commencerait par 310.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

M. Dufour: Qu'est-ce qui est adopté?

Le Président (M. Rochefort): C'est une question que j'ai posée, M. le député.

M. Côté (Charlesbourg): Ajouter 310 avant 328. C'est l'objet du papillon. On va revenir à l'article pour l'adopter maintenant. Adopté, le papillon?

Mme Harel: Adopté, pour 310, oui. On va en discuter.

Le Président (M. Rochefort): L'amendement est adopté?

Mme Harel: Oui.

M. Dufour: L'intégrer? Oui. Je pensais que c'était l'article. Il ne faut pas aller trop vite.

Le Président (M. Rochefort): Alors on revient à l'article 378 tel qu'amendé. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suits Le conducteur d'un véhicule d'urgence ne doit actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores visés à l'article 255 dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent. Il est alors dispensé des obligations imposées par les articles 310, 328, 342, 343, 346, 347, 359, 360, 364, 365, 367, 368. On n'aurait pas pu dire de 364 à 368?

M. Lalande: L'article 366 n'y est pas.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi. Alors, 371, 381 à 384 et 386. Vous qui connaissez le latin, Me Lalande, pourriez-vous nous traduire en français ce que cela veut dire?

M. Lalande: Oui, si vous me permettez de le dire en français. 310: se conformer à la signalisation d'une façon générale. 328: limite de vitesse. 342: conduite en zigzag. 343: ligne de démarcation interdisant le dépassement. 346: dépassement par la droite. 347: dépassement hors chaussée. 359: arrêt obligatoire à un feu rouge. 360: arrêt obligatoire à un feu rouge clignotant. 364: obligation de circuler dans le sens de la

flèche verte. 365: obligation de circuler dans les voies indiquées par les signaux lumineux de circulation. 367: obligation de faire un arrêt si les feux de circulation sont défectueux. 368: arrêt obligatoire à un panneau d'arrêt. 371: céder le passage lorsque l'on fait face à un signal de céder. 381: arrêt du moteur, enlever les clés et verrouiller les portes lorsque le véhicule est sans surveillance. 382: interdiction d'immobiliser un véhicule pouvant nuire à la signalisation et à la circulation.

M. Dufour: L'article 382. D'accord.
(15 h 30)

M. Lalande: Article 383: distance de stationnement. 384: interdiction d'immobiliser un véhicule sur une chaussée hors d'une cité, ville ou village et 386: interdiction d'immobiliser un véhicule à certains endroits.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: L'adoption de l'article 378 est sous réserve de l'adoption des articles 381 à 384 et 386.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Il serait surprenant que...

M. Côté (Charlesbourg): Qu'on ne les adopte pas.

M. Dufour: Avant de se servir d'avertisseurs sonores ou de feux clignotants... Le problème, c'est qu'on peut s'en servir même s'il n'y a pas de cas d'urgence. Je comprends qu'on dit qu'on ne devrait pas le faire. On a parfois connaissance que des policiers les utilisent régulièrement pour surprendre les gens ou pour leur montrer qu'ils existent.

Mme Harel: C'est donc dire, M. le Président, en d'autres termes, que le criard, même s'il y a des problèmes...

M. Dufour: Ce n'est pas un klaxon, c'est une sirène.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le criard.

Mme Harel: Ah! Ce n'est pas le criard.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est une sirène.

Mme Harel: C'est la sirène. Cela veut dire que c'est seulement dans l'exercice des fonctions. Si le véhicule est, par exemple, une ambulance, c'est seulement dans l'exercice de ses fonctions...

M. Côté (Charlesbourg): En allant chercher, dans ce cas-là, un patient et, dans d'autres cas, la police qui est appelée sur les lieux d'un accident.

Mme Harel: Est-ce que les policiers sont astreints à cette disposition?

M. Lalande: Ils sont dispensés de l'utiliser, parce qu'il faut toujours penser à la liste de manoeuvres de circulation qu'ils ne sont pas tenus de faire quand ils conduisent un véhicule d'urgence.

Mme Harel: Ils ne sont pas tenus de respecter les limites de vitesse, le zigzag, la ligne de démarcation, toute cette liste, mais ils sont tenus de n'utiliser l'avertisseur sonore que si les circonstances l'exigent. Ce ne sont pas...

M. Lalande: Toujours dans l'exercice de leurs fonctions.

Mme Harel: C'est cela, vous avez fusionné plusieurs articles.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, il y en a eu d'ajouté pour la simple et bonne raison que, dans ceux qui sont dans le code actuel, 325 à 328 et 333 et suivants, il n'y a pas eu une infraction.

Mme Harel: Il n'y a jamais eu d'infraction. Évidemment, les policiers ne s'arrêtent pas eux-mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Par contre, ils pourraient arrêter un conducteur d'ambulance qui est pressé d'aller manger.

Mme Harel: Mais ils présumant toujours que c'est pour de bonnes raisons.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

Mme Harel: Je ne vois pas tellement un policier arrêter une ambulance pour vérifier si c'est pour de bonnes ou de mauvaises raisons que l'avertisseur sonore est utilisé.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que je ne serais pas surpris que cela se soit déjà produit, sans être capable de le faire de manière très affirmative, puisqu'il y a aussi quelques conducteurs d'ambulance qui sont bien connus. Cela pourrait arriver et je ne suis pas convaincu que ce ne soit pas déjà arrivé.

Une voix: Des "cowboys".

Mme Harel: L'expression "véhicule d'urgence" fait référence à un véhicule immatriculé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on l'a adopté antérieurement.

Mme Harel: Ce n'est pas seulement "immatriculé".

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Y a-t-il autre chose qui définit un véhicule d'urgence?

M. Lalonde: Oui, il doit être reconnu comme véhicule d'urgence par la Régie de l'assurance automobile et, si c'est un véhicule de police, au sens de la Loi sur la police.

Mme Harel: Donc, un véhicule de médecin doit être reconnu par la régie pour être immatriculé comme véhicule d'urgence.

M. Côté (Charlesbourg): Télé-Médic, par exemple, respecte le cas.

Adopté, M. le Président.

M. Dufour: Non, j'aurais peut-être des questions, M. le Président.

Mme Harel: Je vais être obligée de m'absenter pour quelque 20 minutes.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous attendre avec impatience.

Mme Harel: Je vous laisse entre bonnes mains.

M. Dufour: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Soyez sûre que ce n'est pas dans ce cas-ci qu'il va y avoir excès de vitesse.

M. Dufour: Pourquoi, M. le ministre, on ne prévoit pas ce qu'on dit partout? Ici on dit: Il n'est alors pas tenu de respecter les dispositions des articles, etc. Pourquoi ne dites-vous pas, comme à plusieurs endroits, qu'il faut se servir de son jugement aussi? Vous le dites dans plusieurs articles. Vous le permettez. Vous permettez par exemple de passer quand il y a un arrêt, etc., à condition qu'il n'y ait personne qui soit dans le chemin. Là, dans ce cas, vous dites: Il n'y a aucune restriction. Il n'est pas tenu de respecter les dispositions. J'imagine qu'eux autres aussi doivent respecter cela. S'il y a une automobile ou un camion qui est engagé, j'espère que cela ne lui donne pas la permission de se garrocher dessus. J'espère que c'est clair et que c'est à la vue, que c'est visible. Vous le dites ailleurs. Vous ne nous faites pas confiance. Vous ne faites pas confiance aux conducteurs, normalement, parce que vous dites: Il doit également céder le passage. Même s'il a le droit, vous dites:

Il faut que tu regardes et que tu fasses attention.

Dans ce cas, vous leur donnez le bénéfice du doute. Qu'il arrive n'importe quoi, ce sera toujours celui qui est dans les jambes qui ne sera pas correct.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que j'ai déjà vu depuis une argumentation du député de Jonquière qui était plus solide que celle-là. À partir du moment où on reconnaît les véhicules d'urgence qui sont, dans la plupart des cas, des ambulances ou des voitures de police, qui ont à intervenir dans une situation d'urgence, il faut bien le dire parce que c'est cette règle, c'est clair qu'il arrive souvent qu'on voit un policier qui, dans une situation d'urgence, a frappé quelqu'un d'autre, une autre voiture ou a capoté. On a vu, il n'y a pas tellement longtemps, une voiture de police dans laquelle l'agent a été tué à Montréal. On le voyait au bulletin de nouvelles. Il est entré dans une camionnette. Il y avait une situation d'urgence où il fallait qu'il intervienne. C'est clair où il peut arriver des situations où il y a quelqu'un dans les jambes et qu'il y a des risques à prendre. Cela va toujours au jugement de ceux qui ont à utiliser ces droits. On ne donne pas cela à n'importe qui n'importe quand, ces prérogatives.

M. Dufour: Il demeure quand même, si je prends l'article 362 - et cela pourrait être 363, 364 et les autres - qu'on explique clairement que c'est à moins d'une signalisation contraire et face à un feu jaune clignotant, donc, qui lui donne le droit de passer. On dit: Après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, il doit poursuivre sa route. Je pense que, même si c'est un cas d'urgence, la personne qui a à traverser, il faut toujours que ces éléments que vous avez mentionnés ce matin... Ils ont fait des tirades en latin; cela m'a peut-être impressionné autant que le ministre, mais je ne l'ai pas dit. J'écoutais cela. Je regarde et là ils disaient: On ne peut pas l'accuser si on n'a pas... Dans ces articles, il n'y a aucune espèce de restriction. Vous dites: On ne donne pas cela à n'importe qui, mais il pourrait arriver une circonstance où quelqu'un a vraiment couru un risque et cela va plus loin que cela. Il peut faire causer des accidents à d'autres sans qu'il soit impliqué. Comment pourrait-il intervenir? Le gars n'a pas été prudent, il y va. Moi, je trouve, en tout cas, qu'on ouvre une porte assez grande par rapport à ces véhicules et je trouve que ces gens qui sont dans ces véhicules, parfois ils se donnent de l'importance et ils pèsent dessus.

J'en ai vu passer en mosus!

Une voix: ...

M. Dufour: Il y en a aussi là-dessus et, même si vous me dites que vous avez bien confiance, je pense qu'il n'y a pas deux sortes de lois. Il y a une loi qui s'applique à tout le monde. Si vous disiez là-dedans: à la condition qu'ils puissent passer ou des choses comme cela, il me semble que cela pourrait être clair.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble que cela tombe sous le sens. Il me semble bien que le gars, demain matin, l'agent de la paix qui va mettre les clignotants et les pivotants, l'agent de police qui va arriver sur Décarie, sur le boulevard Métropolitain pour aller sur le lieu d'un accident et qui va passer par-dessus le monde, il me semble qu'il ne se rendra pas loin. Cela fait appel à son jugement. Dans ce cas, le gars met aussi sa vie en péril. Je pense que dans ce sens...

M. Dufour: ...quelqu'un à côté de vous, il paraît que c'est le gros bon sens. S'il y avait autant de gros bon sens, pensez-vous qu'on serait obligé de faire des lois aussi épaisses? Quelqu'un qui est à un feu et à qui vous dites qu'il doit s'assurer, avant de passer, que tout le monde est là, que les piétons, les cyclistes sont là... Il me semble que, si c'était aussi clair que cela, on n'aurait pas besoin de faire autant de lois.

M. Côté (Charlesbourg): Vous devez quand même admettre qu'on fait appel à une catégorie un peu spéciale de personnes qui sont des agents de la paix, qui sont des personnes qui ont à conduire des ambulances, qui ont donc pour premier objectif, là où ils sont appelés, d'aller protéger des vies. Ce n'est pas de tuer et de frapper. C'est d'aller les protéger et on leur donne une formation en conséquence. Ce n'est pas à Jos Pelchat qui arrive du coin de la rue, qui était bénéficiaire du bien-être social qu'on dit: On va t'engager demain matin et tu sautes tout de suite sur un véhicule d'urgence et tu es agent de la paix. Vas-y! Paye-toi la traite. Cela fait longtemps que tu en as envie. Ce n'est pas comme cela que cela marche. Il y a de ces gens-là qui ont passé à travers toute une série d'examen puis, finalement, dans ces cas-là, il y en a plusieurs qui ont des dossiers d'évaluation: possibilité de jugement. En tout cas!

M. Dufour: Vous comprendrez que j'ai un peu de vécu et j'en ai vu des choses. Il y a des policiers qui sont supposés se servir de leur revolver seulement dans des cas urgents ou spécifiques. Il y en a qui ont le "gun" rapide. Regardez à la télévision, on en voit tellement. Il y en a qui se prennent pour des "Chips" là-dedans. Ils se voient tous avec un certificat de mérite et la grosse médaille au

cou. Je fais seulement appel à votre jugement en disant: Je suis d'accord avec vous que l'on peut donner à du monde l'absolution sans confession, mais ne le faites pas pour l'ensemble des gens. À cet article en particulier, c'est vrai, il y a des véhicules d'urgence, ils vont là pour sauver du monde, mais vous savez qu'il y en a qui vont faire des choses. Pour se trouver bons, ils vont faire des choses pas correctes, pour se prouver qu'ils sont meilleurs. C'est déjà arrivé. C'est là-dessus que je dois dire: Si c'est vrai qu'on est obligé d'écrire pour un citoyen... Si c'est un citoyen ordinaire, il est supposé être aussi correct. Déjà, ce n'est pas correct au départ.

C'est un point. Je n'en ferai pas un plat plus que cela, mais j'insiste pour expliquer qu'eux autres comme d'autres devraient avoir au moins un article quelque part qui protège les citoyens ordinaires. Puis, ce serait juste qu'il y ait les mêmes règles et qu'ils se servent de leur jugement. Qu'on le leur dise de temps en temps, parce qu'à une autre place, si vous ne leur dites pas de se servir de leur jugement, vous l'écrivez... Vous êtes prêts à leur donner l'absolution et à me dire que tous ces gens-là qui conduisent des véhicules d'urgence, des camions et des autos de police sont tous corrects. C'est ce que vous me dites. Vous dites: Je leur fais confiance en général.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je fais seulement appel à l'expérience passée du député de Jonquière qui a été maire d'une municipalité importante.

M. Dufour: J'en ai eu trop, mais je n'en ai plus.

M. Côté (Charlesbourg): Qui avait un corps de police.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je lui demande s'il avait autant d'exigence vis-à-vis de ses lois et règlements municipaux qu'il en exige actuellement.

M. Dufour: M. le ministre, je vous réponds. Ce n'est pas à moi de répondre, mais vous me posez la question. Je vous dirai: Oui, j'ai été 20 ans là-dessus et on les appliquait, les règlements. Quand ils ne les appliquaient pas, ce n'était pas parce que le maire ne faisait pas son job. Je ne suis jamais intervenu pour changer un "ticket". Je vous le donne de mon siège.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de cela que je parle.

M. Dufour: Je dis tout de même que j'étais exigeant sur les règlements, que ce

soit des règlements de zonage, parce qu'il y va de l'ordre public et, pour moi, c'était quelque chose d'excessivement important.

Je faisais confiance aux gens qui travaillaient pour nous à la municipalité, mais j'ai vu des policiers qui avaient la gâchette du revolver facile. Ils ont tiré et quelquefois la balle s'est perdue sur une maison. C'est arrivé comme par hasard. Us couraient un gars en motocyclette. Ils faisaient des "hit and run" dans la ville. Je ne trouvais pas cela correct, je ne suis pas sûr que le policier était justifié de tirer du revolver. C'est arrivé dans deux cas précis et il n'y a pas eu d'enquête de police, c'est évident, mais il demeure que je n'aimais pas cela.

Pourant, ils disent qu'il y a toute une formulation; comment utiliser son arme à feu, dans quelles circonstances et pourquoi ils doivent le faire. Ils doivent faire un rapport quand ils ont fini. Cela s'est fait à Jonquière. Cela ressemblait à une ville western ce petit bout-là.

M. Côté (Charlesbourg): Vous aurez remarqué que, dans les exemptions à ces situations-là, on parle de 310 et 328, mais volontairement on n'a pas mis 327 qui, lui, stipule très bien que toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la sécurité ou la vie ou la propriété est prohibée. Alors, il est quand même assujéti à l'article 327.

M. Dufour: Bien non. Excusez. L'article 310 et l'article 328.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On parle de l'article 327, mais il aurait fallu mettre l'article 327 pour qu'il en soit exempté.

M. Dufour: En tout cas, je vous félicite parce que vous trouvez que les gens sont corrects en maudit, parce qu'on a passé la journée là-dessus. Vous me réveillez en disant: Il faudrait bien que vous regardiez cela.

Mme Harel: La règle stricte c'est qu'ils ne doivent pas mettre en péril la sécurité, la propriété ou la vie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il est soumis à l'article 327. On n'a pas besoin de l'écrire.

(15 h 45)

Mme Harel: C'est la règle stricte qui vaut pour tout le monde. Cela vaut pour tout conducteur, que ce soit un policier, un ambulancier, pour qui que ce soit, il ne doit pas mettre en péril, même dans l'exercice de ses fonctions. C'est pour cela d'ailleurs que l'incident qui s'est soldé par le décès du policier dernièrement dans le quartier Maisonneuve...

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'exemple que je donnais tantôt.

Mme Harel: Ah bon! Des chauffeurs de taxi ont été presque accidentellement accrochés par le policier qui allait à une vitesse... Il vaut peut-être mieux laisser courir un voleur que de tuer des innocents.

M. Dufour: L'article 327 est vrai pour tout le monde, mais, pour eux, ce n'est pas tout à fait vrai de la même façon.

M. Côté (Charlesbourg): Il est là pour tout le monde, y inclus ces derniers.

M. Dufour: Oui, mais les autres, vous ne leur donnez pas de chance, vous l'écrivez à chaque fois. Vous dites: Vous avez le droit de tourner sur un feu de circulation, mais vous devez vous assurer avant de traverser que tout le monde est correct.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Dufour: VOUS le dites à chaque article. M. Lalonde a dit justement que c'était au cas où quelque chose arriverait. Si ce n'est pas écrit, on ne peut pas poursuivre. Si ce n'est pas écrit dans cet article-là, ils vont plaider que ce n'est pas leur faute. Que voulez-vous, ils ne l'ont pas vu, alors ils ont sauté par-dessus.

Mme Harel: M. le Président, il faut quand même que ce soit raisonnable, sinon comment vont-ils pouvoir agir dans l'exercice de leurs fonctions?

M. Dufour: Ils répètent à quelque part qu'ils ont les mêmes droits que tout le monde... Pourquoi l'écrivent-ils là-dedans?

Le Président (M. Rochefort): L'article 378 tel qu'amendé...

M. Dufour: Un autre point, M. le Président. On sait actuellement que les véhicules d'urgence ont des dispositifs pour changer les feux de circulation au besoin. Cela arrive dans certaines municipalités. Je ne sais pas si ces dispositifs sont légaux ou pas, mais je sais qu'ils existent. Est-ce permis?

M. Côté (Charlesbourg): Si cela existe dans les municipalités, les maires devraient les prohiber parce que, supposément, ces gens-là n'ont pas de jugement.

M. Dufour: ...changer les feux de circulation pour s'en venir. Vous dites que ce n'est pas légal?

Mme Harel: Est-ce légal?

M. Dufour: Par exemple, un camion d'incendie, pour passer sur des feux de circulation, a un dispositif qui lui permet de les changer avant d'arriver, pas à la seconde près. À quelques secondes avant l'arrivée, il peut faire varier les feux de circulation.

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que ce soit légal. C'est uniquement pour les véhicules d'urgence et, encore là, cela fait appel au jugement. On ne peut pas réglementer. On doit faire appel au jugement dans ces cas-là pour s'en servir. Cela ne change pas la fréquence, mais cela peut, en avançant ou la prolonger un peu de telle sorte qu'elle revient à sa fréquence habituelle par la suite. Ce matin, j'ai justement rencontré des gens de la signalisation qui me faisaient part qu'en France ils ont même ces dispositifs sur les autobus pour donner priorité au transport en commun, ce qui est très intéressant.

M. Dufour: Avez-vous l'intention de l'écrire dans la loi? Vous dites que c'est légal, mais est-ce écrit quelque part dans la loi?

Mme Harel: Est-ce en vente libre? Est-ce en circulation? Est-ce vendu dans le commerce?

M. Côté (Charlesbourg): Si ça se vend aux municipalités, ça se vend librement. Il semble que ça coûte cher, mais le fait que ça coûte cher ne doit pas être le principe qui fait que ce n'est pas répandu. Toute personne qui a de l'argent et qui veut se payer le luxe de passer sur les feux verts quand elle le voudra... La règle générale, c'est que ce n'est pas interdit, donc c'est permis.

Mme Harel: Est-ce que cela s'actionne de l'automobile?

M. Côté (Charlesbourg): Par exemple, les policiers ou les pompiers de la ville de Québec ont ces mécanismes qui permettent de changer les feux. Je pense qu'il y a un trou soulevé de bonne manière par le député de Jonquière et qui mérite d'être considéré, de telle sorte que l'on puisse le baliser et le permettre pour les véhicules d'urgence.

Mme Harel: À quel article se trouve le pouvoir général? Cela m'intéresse de savoir en vertu de quel article le ministre peut réglementer sans que la loi l'y autorise.

M. Lalonde: À l'article 289: "Toute signalisation doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports publiées à la *Gazette officielle du Québec*, lesquelles peuvent également prévoir la façon dont celle-ci peut être installée."

Mme Harel: Concernant le dispositif?

M. Lalonde: Oui. On pourrait soumettre cela à l'appréciation du...

M. Dufour: Je pense que l'éventualité existe. On est à rénover le code et je pense que c'est important, à mon avis, qu'on le prévoie quelque part.

Mme Harel: On peut le suspendre et si vous jugez bon de...

Le Président (M. Rochefort): Juste avant de proposer une suspension, M. le ministre, est-ce que c'est à l'article 378 que vous ajouteriez des dispositions ou si l'on peut quand même disposer de l'article 378 et, au fond, suspendre la question sans suspendre l'article?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que l'on pourrait suspendre la question, quitte à rouvrir l'article, comme on l'a fait dans d'autres cas, si jamais le besoin s'en fait sentir. On va revenir avec...

Le Président (M. Rochefort): On s'entend là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Donc, cela dispose du même coup de l'article 378, tel qu'amendé?

Mme Harel: Cela en dispose.

Le Président (M. Rochefort): Donc, l'article 378 est adopté tel qu'amendé. L'article 379? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 379, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Oui, je l'ai appelé, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi. J'étais à l'écoute de quelqu'un d'autre; vous m'en excuserez, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Pas de problème.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne doit actionner les feux jaunes clignotants ou pivotants dont est muni son véhicule que dans l'exercice de ses fonctions et si les circonstances l'exigent."

Mme Harel: C'est une nouvelle disposition.

M. Côté (Charlesbourg): Cela concerne les feux clignotants jaunes.

Mme Harel: Ce sont, par exemple, les véhicules d'accompagnement, l'escorte, comme on les appelle habituellement.

M. Côté (Charlesbourg): De maisons mobiles ou de...

Mme Harel: De toute façon, il est entendu qu'il y a déjà une obligation...

M. Lalande: Ce sont aussi tous les véhicules de service, les remorques pour le dépannage.

Mme Harel: On a déjà prévu de toute façon qu'un conducteur ne peut utiliser ce genre de dispositif que s'il est légalement accrédité à le faire.

M. Lalande: C'est cela. Ce sont les véhicules de service ou les véhicules qui sont désignés comme tels par la Régie de l'assurance automobile en vertu d'un règlement sur les feux jaunes, les véhicules d'escorte, par exemple.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des règlements qui couvrent les camions des garagistes, lorsqu'ils...

M. Lalande: Ce sont des véhicules de service.

M. Dufour: Vous dites qu'ils doivent être utilisés. Est-ce qu'ils sont obligés de les actionner? Si vous avez un camion qui remorque une automobile qui a les roues sur la route, de temps en temps, il peut signaler ou clignoter. Est-ce que l'on est obligé de les actionner? Si c'est laissé au jugement de la personne, cela pourrait arriver qu'elle ne le fasse pas. Vous en donnez le droit, mais est-ce que vous donnez l'obligation de le faire? Ce n'est pas la même chose du tout, à mon avis.

M. Lalande: On en fait une obligation précise dans les cas de véhicules d'urgence. Les véhicules de la police doivent utiliser, en situation d'urgence, aussi bien la sirène que les feux, quand ils sont en situation d'urgence. Pour le véhicule de service, c'est laissé beaucoup plus à l'appréciation du conducteur du véhicule qui peut les utiliser dans certains cas où il le juge nécessaire. Cet article prévoit le cas où il peut les utiliser et non pas une obligation.

M. Dufour: J'aurais pensé que, pour un camion qui remorque un autre véhicule, vous en auriez fait une obligation parce que, assez souvent, ils n'ont pas les mêmes feux, et cela ôte l'idée de l'arbitraire. Si on lui donne le pouvoir, si on le laisse toujours à son bon jugement et que ce n'est pas tout le temps fait, si les circonstances l'exigent, on

peut dire que, quelqu'un qui remorque un véhicule, c'est toujours dans des circonstances qui l'exigent, mais il n'y avait rien qui oblige le camionneur ou le garagiste à le faire. À mes yeux, cela représente toujours un danger latent. Il peut se détacher, il peut... Il faut qu'il y ait un avertissement quelque part, et vous ne dites pas que c'est obligatoire.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est parce que, M. le député de Jonquière, la question au regard de la disposition, cela n'est pas négatif. Ce n'est pas "ne doit pas".

M. Lalande: C'est permissif.

Mme Harel: C'est permissif. Vous voudriez qu'il y ait une obligation, c'est-à-dire que le conducteur d'un véhicule routier doit actionner les feux jaunes pivotants ou clignotants dont est muni son véhicule lorsqu'il est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances l'exigent, et dans ces circonstances seulement.

En fait, c'est une question de rédaction. Pourquoi est-ce que les auteurs ont préféré ne pas utiliser l'obligation, c'est-à-dire obliger le conducteur d'un véhicule routier à actionner les feux jaunes pivotants ou clignotants lorsqu'il est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances l'exigent? Parce qu'il vous semble qu'il est plus fréquent qu'il y ait plus d'abus à l'utiliser trop qu'à ne pas assez l'utiliser.

M. Lalande: Bon, écoutez, pour répondre à cette question, à l'article 618, cinquième paragraphe, la régie peut établir des critères auxquels doit satisfaire un véhicule routier pour être muni de feux jaunes clignotants ou pivotants. On pourrait donc, à l'intérieur de cela, faire une obligation de les utiliser lorsque les véhicules sont en état de service.

On va sûrement retenir cette question pour le prévoir au moment de l'utilisation. Il existe un règlement sur les véhicules d'urgence. Nous le prévoirons à ce moment pour les véhicules de ce genre.

M. Dufour: Je crois que je serais d'accord parce que, honnêtement, vous avez des gens qui sont dans l'exercice de leurs fonctions, ce ne sont pas des véhicules ordinaires. J'imagine que c'est une contrainte lorsqu'ils conduisent pour la sécurité, pas toujours non plus sur quatre voies divisées. C'est souvent sur une route de campagne, même dans le bois. Cela peut causer des problèmes.

Mme Harel: C'est quel paragraphe, M.

Lalande?

M. Laiande: Paragraphe 5°.

M. Dufour: Article 618, paragraphe 5°.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? L'article 379 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Une voix: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Alors, j'appelle l'article 380.

Immobilisation des véhicules

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut laisser sans surveillance dans un véhicule routier dont il a la garde un enfant de moins de cinq ans."

Mme Harel: Est-ce qu'il s'agit d'une nouvelle disposition?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous devez oublier les commentaires parce qu'ils sont contradictoires. On dit: texte actuel, aucun; commentaires, reconduction textuelle de la disposition actuelle. Je pense qu'il y a quelque chose qui...

Le Président (M. Rochefort): Mais cela existe?

M. Lalande: Oui, oui, cela existe à l'heure actuelle.

Le Président (M. Rochefort): Avec les mêmes dispositions?

M. Lalande: Oui. Exactement. C'est la même chose.

Le Président (M. Rochefort): Une question, M. le ministre. Pourquoi cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi cinq ans? Vous avez mis cinq ans probablement en reconduction du texte actuel?

M. Lalande: C'est cela, oui. C'est la reconduction du texte actuel.

Le Président (M. Rochefort): Mais au-delà de cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'était là la première chose. Après cela...

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Mais je pense à ma situation personnelle. Ce n'est pas parce que ma fille va avoir six ans aux fêtes que je pense qu'on peut plus la laisser dans la voiture qu'on pouvait le faire

jusqu'au 29 décembre prochain.

M. Côté (Charlesbourg): C'est arbitraire.

Mme Harel: Surtout que c'est un âge, six ans, où ils peuvent actionner les portes et sortir facilement. (16 heures)

M. Dufour: Je pense qu'on est en train de faire un front commun, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, cela n'existe pas. Correction, cela n'existe pas à l'heure actuelle.

Le Président (M. Rochefort): Pourquoi le fixons-nous à cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la législation.

Mme Journeault-Turgeon (Rachel): C'est de la législation qui est américaine aussi. Cela s'est fait dans certains États américains et d'autres provinces aussi.

M. Dufour: Oui, mais en bas de cinq ans il y a de grosses chances qu'il soit vraiment attaché. Il n'est pas trop dangereux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit c'est que le cinq ans est relié aux jeunes qui sont obligés de s'attacher au siège.

M. Lalande: C'est un dispositif...

M. Côté (Charlesbourg): Dispositif.

M. Lalande: ...pour la sécurité.

M. Dufour: Je pense que la question qui a été posée c'est qu'à cinq ans, s'il est dans l'automobile, il peut actionner pas mal de choses. C'est arrivé quelquefois qu'une automobile fonctionnait et que tout le monde s'interrogeait pourquoi et il y avait un enfant qui avait...

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous dire que les moins de cinq ans peuvent le faire aussi. J'en ai un.

M. Dufour: Oui, mais s'il est bien attaché dans un siège, il peut peut-être le faire. Remarquez bien que je ne suis pas contre l'article.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais à quatre ans... J'en ai un de quatre ans et demi et je peux vous dire que s'il est attaché, il va se détacher et il peut aller faire démarrer la voiture.

M. Dufour: Il a du père!

Mais au-dessus de cinq ans qu'est-ce que vous feriez?

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, je pense que le ministre est en train de faire le tour de la question.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que cela vise, c'est pour éliminer des situations qu'on a déjà vécues où des gens laissaient dans la voiture des enfants d'un an, un an et demi et ils allaient veiller en laissant les enfants dans la voiture.

M. Lalande: C'est le manque d'autonomie de l'enfant de moins de cinq ans qui ne peut pas ouvrir une porte tout seul ou quoi que ce soit qui peut être admis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la barrière du cinq ans qui est difficilement explicable. On peut la raccrocher au fait du siège, mais ce n'est pas plus fort qu'il le faut comme ...

M. Lalande: Non, c'est vague.

Mme Journault-Turgeon: C'est tout simplement l'âge qui apparaissait dans la législation étrangère.

Le Président (M. Rochefort): Je me permets de vous dire que je pense qu'on devrait élever l'âge un peu plus pour des raisons qui vont dans le sens de la raison pour laquelle on inscrit cette disposition. Je pense que si c'est eu égard à la sécurité et des enfants et des autres, parce qu'ils pourraient actionner la voiture, cela s'adresse à des enfants qui ont plus de cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai aucun problème là-dessus. Je suis très ouvert aux suggestions.

M. Dufour: On mettrait huit ans.

Le Président (M. Rochefort): Pardon?

M. Paradis (Matapédia): On mettrait huit ans.

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

M. Gauvin: Le même article ne pourrait pas prévoir un enfant plus âgé, mais mentalement pas plus développé qu'un enfant de...

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est très difficile d'application que de faire la distinction entre l'âge physique et l'âge

mental. Cela crée des problèmes assez importants.

M. Lalande: L'âge de cinq ans, c'est la frontière qu'on met entre bébé et enfant. C'est pour cela le dispositif.

Le Président (M. Rochefort): Allez-y donc, M. Lalande. Vous permettez, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: La barrière de cinq ans qui est aléatoire, c'est la distinction qu'on veut faire entre le bébé et l'enfant. Le bébé n'a pas d'autonomie, de mobilité, a des problèmes de locomotion et pourrait mettre en activité un véhicule en actionnant le levier de vitesse ou quoi que ce soit. C'est l'âge aussi où on va obliger ces enfants en bas de cinq ans à être dans un siège de retenue d'enfant, de bébé. Il est donc assimilé à bébé. Plus de cinq ans, c'est assimilé à l'enfant, donc qui a la faculté d'être capable d'ouvrir une porte et de sortir du véhicule et qui est d'âge scolaire en plus de cela. C'est cette barrière-là. Évidemment, le cinq ans est discutable. On aurait pu parler d'un enfant en bas âge ou d'un bébé, cela s'arrête où? Donc, on a fixé approximativement la limite à l'appréciation du policier, de l'agent de la paix.

Le Président (M. Rochefort): Si vous me permettez une question additionnelle. Quand vous dites que jusqu'à cinq ans on les oblige à être dans un siège d'auto, c'est une disposition qui est contenue au code?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): C'est une nouvelle disposition?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Jusqu'à cinq ans, ils seront obligés.

M. Lalande: C'est une disposition qui a été reportée à l'heure actuelle. Jusqu'à cinq ans, il doit être dans un dispositif de retenue d'enfant ou, à défaut du dispositif, il pourrait être retenu par une ceinture de sécurité. Mais jusqu'à l'âge de cinq ans, c'est le dispositif qui est la précaution première à prendre pour retenir et protéger un enfant.

Le Président (M. Rochefort): Mais la loi, c'est quoi?

M. Lalande: La loi dit que vous devez être dans une retenue d'enfant, un siège d'enfant jusqu'à l'âge de cinq ans - c'est le cinq ans qui est là. C'est la première condi-

tion. À défaut de cela, il peut être retenu par une ceinture de sécurité.

Le Président (M. Rochefort): Donc, une simple ceinture de sécurité de la voiture respecte la loi?

M. Lalonde: Oui.

Le Président (M. Rochefort): En tout cas, je vous ferai simplement un dernier commentaire. Je vous dis tout de suite que je ne pense pas qu'on est plus responsable en laissant seul dans une voiture un enfant de cinq ans qu'un enfant de quatre ans. À partir du moment où le législateur veut accorder une meilleure protection aux enfants, d'une part, et d'autre part aux autres personnes qui pourraient être victimes d'un accident à la suite de la mise en marche de la voiture, je pense que si ce sont là nos préoccupations, on devrait relever l'âge, à l'article 380. C'est mon opinion personnelle.

M. Côté (Charlesbourg): Sept ans?

Le Président (M. Rochefort): Je me rallierais sûrement à sept ans.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, M. le Président, sept ans.

Mme Harel: C'est toujours l'âge légal, sept ans?

Le Président (M. Rochefort): L'âge légal de quoi? Cela n'existe pas.

Mme Harel: Il n'y a plus d'âge légal, n'est-ce pas?

Une voix: Il n'y a plus d'âge, non.

M. Dufour: On pourrait, par exemple, essayer de justifier...

Le Président (M. Rochefort): Dans le petit catéchisme, oui.

M. Dufour: On pourrait justifier l'âge de sept ans en disant qu'il a déjà un an de scolarité.

Le Président (M. Rochefort): Deux ans. Deux ans qu'il va à l'école.

M. Dufour: Deux ans de scolarité, il commence à avoir une certaine approche de la sécurité, de l'autonomie.

M. Côté (Charlesbourg): On commence à enseigner la sécurité routière en prématernelle.

M. Dufour: En prématernelle. Cela fait trois ans. Dans le fond, il commence à être

plus autonome à cet âge.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'aurais un papillon.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que vous voulez faire le papillon, M. le ministre? C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Remplacer dans cet article le nombre cinq par le nombre sept.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que c'est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Est-ce que l'article 380 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Article 381?

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a la garde sans avoir préalablement arrêté le moteur, enlevé la clef de contact et verrouillé les portières."

M. Desbiens: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Est-ce qu'il y a une pénalité, une sanction prévue à cet article?

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a des questions à l'article 381?

Une voix: Il en a une.

Le Président (M. Rochefort): Ah! Excusez-moi.

M. Desbiens: Il y a une pénalité de prévue de 30 à 60? C'est ce que je comprends? Maintenant, verrouiller les portières, M. le Président. Ce n'est pas indiqué dans l'article, est-ce que cela s'applique n'importe où? Dans la cour d'une résidence?

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Sur un chemin public. On réfère toujours à l'article 1 qui est l'article d'application générale du code...

M. Desbiens: Ah bon! D'accord.

Mme Bilodeau: ...qui vise toujours le chemin public. Alors, il n'est pas nécessaire de répéter à chacun des articles que l'article

s'applique aux chemins publics.

M. Desbiens: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Et verrouiller les portières dans ce cas-ci, je pense que cela fait directement allusion à enrayer le vol d'automobiles. C'est clair. Il y a eu 1126 infractions de cette nature en 1983.

M. Desbiens: Donc, cela ne couvre pas...

Le Président (M. Rochefort): Le vol d'automobiles dont les portières n'étaient pas verrouillées, 1126 cas. M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Cela ne couvre donc pas non plus, par exemple, le stationnement, comme au complexe G et à l'édifice H. Cela n'oblige pas. Est-ce que cela devrait...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Chemins publics.

M. Desbiens: Strictement chemins publics.

M. Côté (Charlesbourg): Ou chemins privés ouverts à la circulation publique.

M. Desbiens: Ouverts à la circulation publique.

Le Président (M. Rochefort): Cela dispose de l'article 381? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Cela voudrait dire que vous exigez les trois conditions. Quelqu'un pourrait avoir un véhicule avec le moteur en marche, avoir un deuxième trousseau de clés et les portières barrées. Il y a des dispositifs en plus qui permettent de faire fonctionner une auto à partir du bureau, de l'extérieur.

Le Président (M. Rochefort): Un instant, M. le député de Jonquière.

M. Côté (Charlesbourg): Cela prend les trois.

M. Dufour: Les trois réunies. Il faut qu'il fasse les trois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pour qu'il y ait une infraction.

M. Dufour: Vous savez qu'il existe des dispositifs par lesquels vous pouvez mettre votre moteur en marche à partir de votre bureau, etc. On n'est pas tous ministres pour avoir quelqu'un qui fait cela à notre place. Mais, un laïc...

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que vous l'auriez bien souhaité, mais vous allez être obligé de prendre votre mal en patience encore un bout de temps.

M. Dufour: Ce matin, c'est bien parti.

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Dufour: On lâche pas! Est-ce que cela veut dire que ces dispositifs ne seraient plus permis?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est un dispositif qui est permis.

Une voix: La portière reste verrouillée.

M. Dufour: Oui, mais le moteur est sans surveillance. Attendez un peu, on va essayer...

M. Côté (Charlesbourg): Non, les trois. Il faut qu'il soit sans surveillance, en marche, la clé dedans et la porte non verrouillée.

M. Dufour: Mon auto est à l'extérieur, sur la rue, et je suis à l'intérieur d'un restaurant, par exemple. Donc, je ne la surveille pas. Il n'y a pas de clé dedans et les portières sont verrouillées. Je décide de la faire démarrer pour la faire réchauffer. Le moteur fonctionne.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que la porte est verrouillée et qu'il n'y a pas de clé dedans.

M. Dufour: J'ai l'impression que si vous manquez à une, vous n'êtes plus correct.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Vous m'avez posé la question tantôt et je vous ai dit que ça prenait les trois.

M. Dufour: Le moteur n'est pas arrêté, il est en marche.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela prend les trois.

M. Dufour: Je ne sais plus lire. Il me semble qu'il est de bonne heure encore pour me dire que je ne sais pas lire: "Nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a ta garde sans avoir préalablement arrêté le moteur..." Je n'ai pas arrêté le moteur, je suis en dedans et l'auto fonctionne.

M. Côté (Charlesbourg): "Enlevé la clé..."

M. Dufour: Bon. "...enlevé ta clé de contact et verrouillé les portières." Je fais

redémarrer le moteur, j'ai encore la garde de l'auto et elle fonctionne.

M. Lalande: Quand on laisse un véhicule sans surveillance, ce qu'il faut faire, c'est arrêter le moteur, la première des choses, verrouiller les portes et enlever la clé de contact. C'est ce qu'on doit faire.

M. Dufour: Oui.

M. Lalande: Si vous laissez un véhicule sans surveillance et que le moteur tourne, vous êtes en infraction, de la même façon que si vous laissez un véhicule seul avec le moteur éteint; il y a une contravention.

M. Dufour: Il dit comme moi.

M. Lalande: Il faut absolument faire ces trois choses-là.

Mme Harel: Sur un chemin public.

M. Lalande: Sur un chemin public. Le critère, c'est que lorsqu'on laisse un véhicule sans surveillance, il faut s'assurer que tout est fermé à l'intérieur. Si vous barrez votre véhicule et que vous le laissez en marche, ce n'est pas correct. C'est conjonctif, encore une fois, l'ensemble de cela.

M. Dufour: C'est cela, le sens de ma question: le petit machin chouette qui fait partir le moteur quand vous n'êtes pas dans votre auto. Vous ne la surveillez pas et vous pouvez faire autre chose. Si un des points n'est pas suivi, vous êtes en infraction.

M. Côté (Charlesbourg): Si le moteur marche, oui.

M. Lalande: Et si la porte...

M. Dufour: ...est verrouillée. Il faut que vous fassiez les trois choses; si vous n'en faites que deux et si le moteur marche, donc vous êtes en infraction.

Une voix: Non.

M. Dufour: Bien oui.

Mme Harel: Le matin, vous pouvez la faire démarrer si l'auto est dans un stationnement privé et non pas sur le chemin public. Mais en face de la maison, vous ne pouvez pas, par exemple, aller partir le moteur, même si vous avez deux séries de clés, et laisser le moteur en marche même si vous verrouillez l'auto. Si vous rentrez le temps de la laisser se réchauffer et que vous ressortez, c'est interdit.

M. Lalande: C'est interdit.

Mme Harel: Et cela peut donner lieu à une amende.

M. Lalande: C'est exact.

M. Côté (Charlesbourg): Cela prend les trois.

Mme Harel: De la même façon, si vous débranchez le moteur et si vous enlevez la clé de contact mais que vous ne verrouillez pas les portes, est-ce que cela pourrait donner lieu à une amende aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: Non.

Le Président (M. Rochefort): Un instant, s'il vous plaît! À l'ordre! M. Lalande, allez-y.

M. Lalande: C'est toujours sur un chemin public. Quelqu'un ne peut laisser son véhicule en marche sans surveillance sur un chemin public. C'est ce que cela veut dire. Il doit donc fermer le moteur, enlever les clés et barrer les portes; c'est ce qu'il doit faire. S'il ne fait pas ces choses, il est en infraction.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: S'il ne fait pas l'une ou l'autre de ces choses, est-ce qu'il est en infraction?

M. Lalande: Oui.

M. Desbiens: C'est contraire à ce que M. le ministre nous a dit tantôt.

M. Lalande: C'est conjonctif.

M. Dufour: Regardez, on va vous donner des exemples.

Le Président (M. Rochefort): Juste un instant, M. le député de Jonquière. M. le ministre - si vous me le permettez, M. le député de Jonquière, je vous reconnaitrai immédiatement après - je crois comprendre, si M. Lalande veut me suivre. D'une part, pour respecter la loi, il faut que les trois conditions soient réunies mais dès le moment où l'une des trois n'est pas respectée, nous sommes en infraction. En conséquence, ce que le député de Jonquière évoque est une infraction à l'article dont nous discutons actuellement. C'est bien cela?

Une voix: C'est cela.

Le Président (M. Rochefort): Il y a infraction seulement si les trois ne sont pas

respectées.

M. Côté (Charlesbourg): Si les trois ne sont pas respectées.

Le Président (M. Rachetait): C'est cela,

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'inverse de ce que j'ai dit.

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

M. Dufour: Moi je comprends.

(16 h 15)

Mme Harel: Cela peut donner lieu à une amende de quelle nature, de ne pas verrouiller les portes?

M. Côté (Charlesbourg): C'est complètement fou, quant à moi, c'est un article complètement fou, dans le sens qu'on ne peut pas empêcher un individu de faire réchauffer sa voiture, cela n'a tout de même pas de maudit bon sens de lui délivrer une infraction.

M. Dufour: Et il va plus loin que cela. Sur un chemin public, on peut assimiler à un chemin public un stationnement public, cela va? Oui, un stationnement public, ce n'est pas...

Le Président (M. Rochefort): Si vous me le permettez, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On va le rapprocher.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, je vous écoute.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme je vous l'ai dit, je trouve cela complètement fou, même si c'est la police qui l'a demandé, et dans ce sens, on ne peut pas empêcher un individu qui est dans un édifice de pouvoir faire partir, avec un mécanisme quelconque, sa voiture pour la faire réchauffer. C'est aussi simple que cela.

Le Président (M. Rochefort): En conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): En conclusion, qu'on relie le fait qu'une porte de voiture doit être verrouillée sans clé à l'intérieur, cela a pleinement de sens, mais qu'on empêche un individu de réchauffer sa voiture alors qu'il est en dedans, cela n'a pas de bon sens; alors, c'est aussi simple que cela. Dans ce cas, le jugement du ministre s'applique.

M. Dufour: Je veux tout de même qu'on soit clair, parce qu'il me semble que ce n'était pas là.

Une voix: Enlever les clés.

Le Président (M. Rochefort): Juste une seconde, s'il vous plaît.

M. Paradis (Matapédia): C'est-à-dire que, si on permet le verrouillage, on permet que le moteur chauffe et que les portes soient verrouillées, donc, on permet le suicide.

Le Président (M. Rochefort): Juste une seconde, si vous me permettez. Je crois que le ministre a préparé un papillon. M. le député de Jonquière, je vous reconnaitrai immédiatement après, mais on va essayer de voir sur quoi on discute maintenant.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Le papillon se lirait comme suit: À l'article 381, supprimer dans la deuxième ligne les mots "arrêté le moteur".

Une voix: Dans la troisième ligne.

Le Président (M. Rochefort): Moi, deuxième ligne. Non, un instant, on s'entend bien, dans le projet de loi, c'est à la deuxième ligne, d'accord? Donc, M. le ministre, peut peut-être relire le texte refondu, si l'amendement...

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a la garde sans avoir préalablement enlevé la clef de contact et verrouillé les portières."

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que ce papillon... Alors, M. le député de Jonquière, sur le papillon?

M. Dufour: Parce que le papillon, je voudrais peut-être un petit peu d'éclaircissement et cela ne devrait pas être bien long. Tout à l'heure, mon collègue de Dubuc a soulevé une hypothèse et la réponse qui a été donnée, je ne la partage pas nécessairement. Moi, je pense qu'on doit associer le chemin public ou le stationnement public, comme chemin public, et ce qu'on dit dans cet article s'applique aussi. Par exemple, il y a des terrains qui appartiennent à la municipalité, il y a des stationnements qui appartiennent à une municipalité, j'ai l'impression que cela va être difficile de dissocier la notion de chemin public de propriété publique. C'est tellement vrai que quelqu'un qui va se stationner des fois dans des places, dans des stationnements de l'hôtel de ville, il ne peut avoir d'infraction, parce que c'est un stationnement qui est

reconnu public, ce n'est pas un stationnement de centre commercial, un vrai stationnement public, dans le sens de la loi. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi sur cela?

Le Président (M. Rochefort): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Je vous réfère à la définition de chemin public, à la page 6 du projet de loi, qui définit notamment le chemin public comme étant la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, etc. Alors, dans le cas que vous me posez, quand vous parlez d'un stationnement dont l'entretien est à la charge de la municipalité, je pense que cela répond à votre question.

M. Dufour: Je vous félicite. Vous pensez comme moi.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Matapédia. C'était sur la papillon.

M. Paradis (Matapédia): C'est beau. Je passe.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que le papillon à l'article 381 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Est-ce que l'article 381 tel qu'amendé est adopté.

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

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Est-ce que madame voudrait confirmer tout haut ce que j'ai cru comprendre, ce que vous avez dit, à savoir qu'un stationnement public à la charge de la municipalité est donc considéré comme une oeuvre d'art où les automobiles peuvent circuler? C'est considéré comme un chemin public.

Mme Bilodeau: Dont l'entretien est à la charge de la municipalité.

M. Dufour: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Un stationnement public dont l'entretien est à la charge de la municipalité...

M. Desbiens: Ou du gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Bien oui, c'est la même

chose.

M. Desbiens: Ou de l'un de ses organismes. Donc, mon stationnement au H, je me posais la question tantôt, c'est un chemin public à ce moment-là.

M. Dufour: Je dirais non.

M. Desbiens: C'est une oeuvre d'art.

Mme Bilodeau: Non, mais cela continue. Écoutez. Je pense qu'il faut lire la définition dans son entier: Sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers.

M. Desbiens: Comment s'appelle la société qui gère les stationnements?

Mme Bilodeau: La Société Parc Auto du Québec métropolitain.

M. Desbiens: Est-ce un organisme du gouvernement?

Mme Bilodeau: Oui, mais je ne crois pas que les surfaces de terrain aient une partie sur laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées pour circuler, des chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules.

M. Desbiens: Que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur! Quelle différence y a-t-il entre un stationnement intérieur et un stationnement extérieur?

M. Lalande: Ce sont des stationnements où l'accès peut être interrompu ou fermé en tout temps, comme n'importe quel stationnement avec une voie d'accès. Ce dont on parle, ce sont des stationnements sur la rue où on a accès directement. Les stationnements où on ne peut pas le prohiber... Le H est un stationnement privé. Il peut être fermé en tout temps, et vous n'y avez pas accès.

M. Desbiens: Alors, un stationnement de la ville peut donc être fermé aussi.

M. Dufour: De quelle façon?

M. Desbiens: Comment de quelle façon? Ils mettent une barrière.

M. Dufour: Comme sur un chemin, à l'occasion de réparations. Mais, ce n'est pas la même chose. Dans mon esprit, c'est très clair ce qu'est un stationnement public. Je n'ai pas de difficulté. J'ai eu connaissance qu'on marque parfois sur des stationnements qui appartiennent à la municipalité: Défense de stationner, stationnement de M. le maire, de M. le conseiller X, de M. le directeur

général. Quelqu'un va se stationner à cet endroit et on ne peut lui imposer une amende. On ne peut même pas enlever le véhicule, car cela appartient au public, cela n'appartient pas à l'individu, tandis que le stationnement dont vous parlez, dans votre cas, c'est une location, c'est votre stationnement et il y a des règles qui le régissent régulièrement et en tout temps.

M. Desbiens: La ville peut très bien exiger un stationnement.

M. Dufour: Non, j'ai énuméré les conditions et elle n'a pas ces conditions. Si elle remplissait ces conditions, ce ne serait plus cela.

M. Desbiens: Prenez le stationnement à l'"autogare" de Chicoutimi, on n'exige pas un sou là.

Une voix: Oui, on exige des frais.

M. Desbiens: Non.

Le Président (M. Rochefort): Bon. Est-ce que cela dispose de l'article 381?

Mme Harel: Oui, adopté.

M. Desbiens: Cela ne répond pas à la définition...

Le Président (M. Rochefort): Oui, mais je veux bien, M. le député de Dubuc. Si vous avez des questions à adresser au ministre, je suis d'accord pour les recevoir.

M. Desbiens: D'accord, s'il vous plaît. Je vais en prendre un autre que le H ou le G. Il y a le stationnement de l'"autogare" à Chicoutimi où cela ne coûte pas un sou au public. C'est un bâtiment à étages.

M. Dufour: C'est ouvert 24 heures par jour.

M. Desbiens: C'est ouvert 24 heures par jour. Est-ce qu'une auto qui est stationnée là est sur un chemin public?

Mme Bilodeau: Je vais être obligée de vous donner un peu la réponse que je vous donnais tout à l'heure. Je ne pense pas que, dans le stationnement du G ou du H...

M. Desbiens: Non, non, je ne parle pas du H ou du G, je parle du... Ceux du H et du G, vous dites qu'ils peuvent être barrés ou fermés et qu'il faut payer. Je vous parle d'un stationnement comme l'"autogare" de Chicoutimi, un stationnement à étages, ouvert au public en tout temps où on ne paie pas un sou.

Mme Bilodeau: Si l'entretien est à la charge d'une municipalité, du gouvernement ou de l'un de ses organismes, et que sur une partie on a aménagé une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers. Une chaussée. Et la chaussée est la partie d'un chemin public normalement utilisé pour la circulation des véhicules routiers.

M. Dufour: Cela répond à son affaire, c'est correct.

M. Desbiens: Donc, ce stationnement est un chemin public.

Mme Harel: Cela pourrait satisfaire à la définition.

M. Desbiens: Alors, il faut donc remplir les conditions prévues à l'article 380. Est-ce cela?

Mme Bilodeau: C'est cela, M. le député.

M. Dufour: Elle a raison.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? L'article 381 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 382.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à rendre une signalisation inefficace, à gêner la circulation, l'exécution des travaux ou l'entretien du chemin, ou à entraver l'accès à une propriété."

M. Dufour: Y a-t-il une explication à cela? De quelle façon peut-on faire cela? J'imagine que c'est volontaire aussi. Quelqu'un pourrait gêner la circulation. J'imagine que si un gros fardier va s'arrêter à côté d'un arrêt ou dans une place où on signale une courbe, il peut gêner. C'est dans ce sens? Est-ce qu'il faut que ce soit fait volontairement?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: De n'importe quelle façon.

M. Lalande: C'est strict. S'il n'y a pas d'intention coupable à l'intérieur de cela, c'est simplement le fait d'immobiliser un véhicule de façon à entraver la circulation ou à gêner la circulation qui est une infraction. Au cours de 1983, il y a eu 4457 infractions qui ont été données par la Sûreté du Québec.

Le Président (M. Rochefort): Dans les services, par exemple, comme la CUM ou la CUQ, est-ce que c'est appliqué aussi?

M. Lalande: Oui, c'est appliqué. On n'a pas, hélas, la compilation des infractions, mais on peut en convenir, on l'a vu ailleurs. Compte tenu que c'est en milieu urbain, c'est plus que 4000 infractions.

Le Président (M. Rochefort): Si vous permettez, je veux juste soulever des cas qu'on rencontre, par exemple, dans une circonscription comme la mienne où un camion est stationné sur le coin de la rue et obstrue la vue d'un panneau d'arrêt. Une voiture passe et ne connaissant pas la présence d'un arrêt à cette intersection commet une infraction involontaire. Je n'ai pas de statistiques en tête, mais il y a beaucoup de cas qui me viennent à l'esprit, quand j'aborde cela, plus souvent qu'autrement il y aura contravention à l'automobiliste qui commet l'infraction et absolument rien, ni vu ni connu, au camion qui commet l'infraction et est responsable de l'infraction de l'automobiliste. Allez-y.

M. Lalande: Dans ce cas là, il est évident qu'à ce moment, pour l'automobiliste, il y a une défense possible, qui est celle qu'on mentionnait au tout début de la diligence raisonnable et il devrait aussi y avoir une infraction pour le conducteur du véhicule qui obstrue la signalisation. S'il n'y en a pas, évidemment c'est la question de l'application par le policier de la norme de sécurité routière.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui. Nous avons été informés qu'il y avait un fort pourcentage de cas où il était utile de contester ces billets de contravention. Il y avait possibilité d'offrir une défense raisonnable. Dans le cas de 382, est-ce que c'est d'ordre public ou s'il peut y avoir une sorte de tolérance. Je pense à certaines artères à Montréal dans le quartier où j'habite...

M. Lalande: À l'article 386...

Mme Harel: ...où il y a des...

M. Lalande: ...ce sont tes règles de stationnement, les distances qu'on doit, etc., de la rue, d'un trottoir, d'un terre-plein. À l'article 386, on va voir la façon dont on doit stationner. Ici, c'est de façon générale. C'est de manière à gêner la circulation et c'est une appréciation du policier dans ces cas et où la défense est permise également.

Mme Harel: Par exemple, on connaît

des rues de zones industrielles à Montréal, à cause de la vétusté de l'infrastructure où le camionnage lourd est obligé de circuler dans la rue et il y a un certain nombre de rues où pendant un certain nombre d'heures par jour la circulation est carrément entravée et où les concitoyens du voisinage savent qu'ils doivent emprunter d'autres artères. Ce sont des chemins publics où la circulation devrait se faire sans entrave.

M. Lalande: C'est sûrement un cas où on devrait faire appel à la police pour intervenir et libérer les voies.
(16 h 30)

Mme Harel: Les policiers eux-mêmes vont reconnaître une sorte de tolérance parce qu'il y a là des entreprises qui n'ont que ce moyen d'accès pour le transport de leurs marchandises. Je pense au boulevard Notre-Dame où, carrément, les entreprises font sur le boulevard des déplacements. Prenez Sucre Saint-Laurent.

M. Dufour: Pas Lantic?

M. Lalande: À l'article suivant, nous verrons les cas de tolérance. À l'article 383, par exemple: "Tout véhicule routier doit être stationné à au plus 30 centimètres de la bordure..." C'est évidemment une appréciation du policier. Dans les cas, par exemple, de déchets qui sont en bordure ou quoi que ce soit, ou quelque chose qui obstrue, c'est évident que les 30 centimètres ne peuvent pas être respectés dans ces cas-là et quelqu'un devra stationner un peu plus loin. Il y a une appréciation, selon le bon jugement de l'agent de la paix.

Le Président (M. Rochefort): Prenons, par exemple, la rue Saint-Laurent à Montréal où il y a un bon nombre de commerces. Montez Saint-Laurent en bas de Saint-Viateur, de bas en haut, c'est du slalom à travers les camions stationnés en double et en triple, et ce n'est pas un cas unique ou exceptionnel. C'est le train-train quotidien, sauf peut-être le dimanche dans la rue Saint-Laurent. À partir de quoi on applique ou on n'applique pas l'article 382 dans ce cas?

M. Drolet: Il y a peut-être une tolérance qui n'est jamais inscrite dans la loi, mais qui existe toujours, c'est celle qu'à l'impossible nul n'est tenu et, dans certaines situations, vraiment, il est impossible pour un conducteur d'un véhicule routier d'agir autrement que d'obstruer, momentanément, la voie. Peut-être que dans ces cas-là, effectivement, les policiers démontrent une grande tolérance, mais, si on voulait en cas d'abus les faire intervenir, je pense qu'il n'y aurait pas de problème.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, sur la même question?

M. Dufour: On rencontre régulièrement des camions, par exemple, des camions de vidanges sur les routes à caractère régional. Les municipalités ont laissé construire des maisons le long de ces chemins. Donc, cela amène quoi? De la façon dont l'article est écrit, c'est nul, il n'y a personne, mais vous rencontrez régulièrement des autobus scolaires, vous rencontrez des camions de vidanges aussi; ils sont obligés, ils donnent un service aux maisons et ils obstruent ou ils gênent la circulation régulièrement. Pour le cas des autobus scolaires, il n'y a pas trop de réponses parce qu'eux peuvent être n'importe où et ils n'ont qu'à faire clignoter leurs lumières pour tout arrêter. Cela dérange temporairement, mais le camion de vidanges est obligé d'arrêter et il n'y a pas toujours des refuges pour que ces voitures puissent s'éliminer du chemin. Donc, de la façon dont l'article est rédigé, il n'y a personne, il n'y a aucune tolérance possible, c'est nul.

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

M. Dufour: Gêner la circulation.

M. Côté (Charlesbourg): Si on disait: sauf en cas de nécessité?

M. Dufour: Cela pourrait être certainement plus acceptable, parce que de la façon dont c'est écrit...

M. Desbiens: Tout le monde va dire: Il est nécessaire que j'arrête là.

M. Dufour: Non, non, mais il faut qu'il le prouve. Je pense que c'est un mot que tout le monde comprend. On peut défendre cela, l'obligation.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va.

M. Dufour: Accepteriez-vous cela?

Mme Harel: C'est une question de formulation.

Le Président (M. Rochefort): Cela va quoi? Il y aurait un papillon?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur, je suis en train de l'écrire.

M. Desbiens: Pour des services publics, sauf en cas de nécessité?

Une voix: Non.

M. Desbiens: On ouvre une porte.

M. Lalande: On donne un peu plus de pouvoir aux individus.

M. Desbiens: Ils auront à démontrer que c'était nécessaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Lalande: Donner un peu plus de pouvoir aux individus de contester cela.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 382, remplacer la première ligne par les mots suivants: "Sauf en cas de nécessité, nul ne peut immobiliser un véhicule routier..."

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'amendement à l'article 382 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Un moment!

On reprend, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer la première ligne par les mots suivants: "Sauf en cas de nécessité, nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à..."

Le Président (M. Rochefort): Adopté? L'amendement à l'article 382 est adopté. Est-ce que l'article 382 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 383, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Tout véhicule routier doit être stationné à au plus 30 centimètres de la bordure la plus rapprochée de la chaussée et dans le même sens que la circulation..."

M. Dufour: M. le Président, est-ce qu'on pourrait avoir un peu de silence? Cela me dérange.

Le Président (M. Rochefort): Si vous me le permettez, on va demander aux personnes qui sont dans la salle de tenir vos caucus... À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais aux personnes qui tiennent des caucus en parallèle aux travaux de la commission parlementaire de les tenir à l'extérieur de cette salle, s'il vous plaît, pour nous permettre de poursuivre rondement nos travaux.

M. le ministre, si vous voulez compléter.

M. Côté (Charlesbourg): On reprend, M. le Président, pour aller rondement?

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): "Tout véhicule routier doit être stationné à au plus 30 centimètres de la bordure la plus rapprochée de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf indication contraire de la personne responsable de l'entretien de ce chemin."

"Si le véhicule est stationné dans une pente, ses roues avant doivent être orientées de façon que tout déplacement de l'avant du véhicule se fasse vers la bordure la plus rapprochée de la chaussée."

"Cependant, une motocyclette et un cyclomoteur peuvent être stationnés en oblique avec la bordure la plus rapprochée de la chaussée, dans le même sens que la circulation, de façon que tout déplacement de l'avant du véhicule se fasse vers la bordure la plus rapprochée."

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: Il y a vraiment l'obligation que ce soit, pour les motocyclettes et les cyclomoteurs, dans le même sens que la circulation. Pourtant, on voit quand même assez fréquemment un stationnement en sens vertical et non horizontal, non pas de façon perpendiculaire à la circulation mais en sens oblique.

M. Dufour: S'il est stationné dans une pente, il doit être tourné vers la droite.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: De la façon dont l'article est écrit, 30 centimètres de la bordure la plus rapprochée de la chaussée... C'est à peu près 12 pouces?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un pied.

M. Dufour: Ce serait pensable que quelqu'un qui serait un peu plus éloigné de la route... Je pense que c'est important parce que des gens vont se stationner, puis ils ont peur, ils se mettent à deux pieds de la bordure. Ils ne prennent pas la peine de retourner en dedans. Ça ne dérange pas trop des fois que l'automobile soit à un pied et demi du trottoir. De la façon dont l'article est écrit, à 30 centimètres près, si ce n'est pas à l'intérieur, il pourrait y avoir une infraction. Bien sûr, vous allez me dire que c'est encore laissé à la latitude du policier. Je pensais à au moins ou à au plus. Il n'y a pas...

M. Côté (Charlesbourg): On dit "à au plus 30 centimètres".

M. Dufour: Ça peut être moins mais,

en principe, ça ne devrait pas être plus éloigné. D'accord, ça répond à une partie de la question.

Quand c'est une pente vraiment prononcée - on en connaît - ça m'inquiète quand l'automobile est stationnée perpendiculairement. En oblique, ça ne dérange pas trop. Perpendiculairement et les roues tournées vers le trottoir, je vous donne ma réaction, il y a des endroits où la côte est vraiment abrupte, comme cela. C'est peut-être 15 %. Si l'auto part et si quelqu'un est devant, il y a des chances que... J'aimerais mieux ne pas être là, en tout cas.

M. Lalande: C'est pour cela d'ailleurs que l'on oblige que les roues soient obliquées dans le sens de la chaîne de trottoir, pour bloquer...

M. Dufour: Oui, mais vous savez que parfois les trottoirs ne sont pas hauts. Ce ne sont pas tous des trottoirs hauts comme cela.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: M. le Président, est-ce qu'il y a une autre disposition qui oblige à utiliser le frein d'urgence? Il me semble que cela a déjà existé dans le code, dans le cas d'une pente abrupte surtout, que l'on soit obligé d'utiliser le frein d'urgence quand on stationne. Non? Cela n'a jamais existé dans le code? C'est seulement une recommandation que l'on nous faisait?

M. Lalande: M. le député de Dubuc, on oblige toutefois que tout véhicule soit muni au moins d'un frein d'urgence.

M. Desbiens: Mais on n'oblige pas à l'utiliser, en aucune circonstance. Ne serait-ce pas une mesure de sécurité assez importante pour... Il me semble que dans les cours de conduite, au moins, l'on mentionne d'utiliser le frein d'urgence.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Dufour: Ils vont plus loin, ils disent: mettre le frein à main dès que le véhicule est immobilisé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans les cours. Ils peuvent aller au-delà de ce que le code prévoit quand il est question de sécurité.

M. Desbiens: S'il y a un frein d'urgence, il doit servir à quelque chose.

M. Lalande: C'est exact. D'ailleurs, on l'enseigne dans les écoles de conduite.

M. Desbiens: C'est probablement là que j'ai vu cela. Je pensais que cela existait dans le code déjà.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que l'on peut suspendre l'article, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): À votre guise, M. le ministre. On suspend l'article 383. J'appelle l'article 384. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "À l'extérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village, nul ne peut immobiliser un véhicule routier sur la chaussée sauf indication contraire de la personne responsable de l'entretien du chemin."

Mme Harel: Évidemment, M. le Président, sauf en cas d'urgence, en cas de nécessité.

M. Dufour: On a des bonnes suggestions. Le ministre a l'air de douter de notre bonne foi.

M. Desbiens: M. le Président, à l'article 384.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.
(16 h 45)

M. Desbiens: On dit qu'à l'extérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village, nul ne peut immobiliser un véhicule routier sur la chaussée sauf indication contraire de la personne responsable de l'entretien du chemin. Hier, je pense que vous avez dit que la personne responsable des chemins, c'est le ministre ou un de ses délégués. Mais la personne responsable de l'entretien des chemins... Je comprends que sur la longueur de routes qu'on a au Québec, le ministre n'a pas de responsable de l'entretien du chemin sur tous les milles de routes.

M. Côté (Charlesbourg): Forcément.

M. Desbiens: S'il arrive un cas majeur, il y a une latitude qui est laissée là, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le ministre lui-même. Il a une délégation. Cela peut être, dans certains cas, le responsable régional ou le divisionnaire de voirie...

M. Desbiens: ...ou même le contremaître qui se promène en camion. Mais qu'arrive-t-il si aucun de ceux-là n'est sur les lieux où je me trouve lorsque je suis obligé de m'immobiliser sur la chaussée.

Mme Bilodeau: Cela peut viser ici, quand il y a une indication contraire de la personne responsable de l'entretien d'un

chemin public, tout travail de construction de routes ou de correction ou de réfection ou, encore, le déneigement. C'est de l'entretien.

M. Desbiens: Mais s'il y a un pied de neige dans le chemin et que je suis pris là, je ne peux tout de même pas... Il faudrait toujours bien qu'il reste immobilisé même si je ne veux pas. Il faut aller prouver cela en cour, point.

Mme Harel: Évidemment, il y a toujours la défense de nécessité qui peut être opposée. S'il y a un problème de moteur ou je ne sais, enfin, un problème mécanique, il peut toujours y avoir immobilisation. Là, il y a une défense qui est apportée au juge.

Mme Bilodeau: Si la personne peut établir en défense qu'elle a pris tous les moyens raisonnables pour éviter de commettre une infraction, le tribunal pourra décider d'un acquittement.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On a une loi qui s'appelle la loi 100 qui actuellement est en période d'étude article par article, la loi sur les élections et les référendums dans les municipalités. Si ma mémoire est exacte, on essaie d'éliminer, autant que possible, les noms de municipalités de villes, villages ou de cités en disant "municipalité". Le mot "municipalité", à mon sens, englobe les trois mots. Là, vous les spécifiez les uns et les autres. Je vous invite à regarder comment on définit la ville, le village, etc. pour éliminer des mots qui vont dire de moins en moins de choses.

Actuellement, on parle de municipalités de grande population et de municipalités de plus petite population. Donc, on voit que c'est une nouvelle façon de nommer les endroits où demeurent les gens. Il y a un point qui me chicote un peu, c'est que par rapport au libellé de l'article, les municipalités ont des chemins routiers assez longs aujourd'hui.

Quand vous arrivez dans une municipalité, il y a des espaces sur lesquels il n'y a rien de bâti. Parfois, on peut avoir bâti sur certains espaces. De la façon dont vous dites cela, il peut y avoir des endroits où c'est à l'extérieur que nul ne peut immobiliser... Donc, à l'intérieur, même s'il y avait une indication contraire, quelqu'un pourrait être stationné.

Je sais que le ministère entretient des bouts de rue à l'intérieur des municipalités. S'il ne peut la stationner à l'extérieur, cela veut dire qu'il peut la stationner à l'intérieur. Forcément, te contraire s'applique.

Mme Bilodeau: Je crois comprendre la raison pour laquelle l'article vise l'extérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village. Généralement - on va le voir plus loin dans les pouvoirs réglementaires des municipalités - les municipalités peuvent réglementer en matière de stationnement ou d'immobilisation de véhicules. Ici, le Code de la sécurité routière ne vise généralement que l'immobilisation dans le cas d'entretien par le ministère des Transports. C'est de la compétence des municipalités, on va le voir plus loin, de réglementer le stationnement sur son propre territoire.

M. Dufour: Oui, mais à l'intérieur de la municipalité, cela veut dire que la personne responsable de l'entretien n'a rien à dire quant à cela, tel que l'article est libellé.

Mme Bilodeau: L'article ne trouverait pas son application. L'article s'applique seulement à l'extérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village.

M. Dufour: D'accord. Vous éliminez...

Mme Bilodeau: Je pense que le législateur, ici, respecte le champ de compétence des municipalités.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière doit être d'accord avec cela.

M. Dufour: Oui. Je trouve que certaines municipalités ont parfois de grands bouts de chemins qui sont... Je regarde chez moi...

Le Président (M. Rochefort): Je ne voudrais pas qu'on soulevé un débat, M. le député.

M. Dufour: ...il y a une route régionale d'environ cinq milles de longueur, dans la municipalité, et ce n'est pas la municipalité qui l'entretient, c'est le ministère.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Le boulevard Métropolitain est dans la ville de Montréal.

M. Dufour: Jusqu'à preuve du contraire.

M. Desbiens: Cela ne s'appliquerait pas au boulevard Métropolitain?

Le Président (M. Rochefort): Dans plus d'une cité, M. le député.

M. Desbiens: Pardon?

Le Président (M. Rochefort): Dans plus d'une municipalité. Est-ce que cela dispose de l'article 384?

Mme Harel: Oui.

M. Dufour: Je voudrais attirer votre attention, sous réserve, pour savoir si les mots qu'on emploie, "cité", "ville" ou "village" ne pourraient pas être remplacés selon la nouvelle formulation de la loi qui est présentée actuellement.

Mme Bilodeau: Après avoir consulté les spécialistes de la législation au ministère des Affaires municipales, on nous a dit de ne pas toucher au concept tant et aussi longtemps qu'ils n'uniformiseront pas leur législation municipale. C'est à l'étude actuellement. Alors, nous n'avons pas l'autorité pour changer ces appellations pour l'instant.

Mme Harel: C'est sous réserve.

Le Président (M. Rochefort): L'article 384 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 385. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un papillon, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer, à la troisième ligne de l'article 385, l'expression "feux clignotants d'urgence" par la suivante: "feux de détresse". C'est le même commentaire que tout à l'heure.

Le Président (M. Rochefort): Même raisonnement que tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Est-ce que l'article 385 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Un instant.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je n'ai pas demandé la parole. J'aimerais bien qu'on ait le temps de le lire.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi, M. le député.

M. Dufour: On est en train de brûler

les feux.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi, M. le député. Je prends bonne note de votre rappel.

M. Desbiens: Vous avez changé l'expression.

M. Côté (Charlesbourg): On l'a changée pour une autre. C'est plus conforme.

M. Desbiens: Cela s'appelait les "feux de détresse". C'est quoi les feux de position? Ce n'est pas la même chose.

M. Lalande: Ce sont les "parking". Les feux de détresse, ce sont les quatre feux qui clignotent ensemble.

M. Dufour: Les feux de détresse, ce sont les quatre - jaunes en avant et les rouges en arrière. Cela peut aussi être les autres au-dessus.

M. Desbiens: Les feux de position, ce sont les quatre "stops" qui ne clignotent pas. Est-ce cela?

M. Dufour: Oui. Quand vous parlez de signaler par des lampes, quelle est cette forme d'éclairage? Je connais les fusées, mais je ne connais pas les lampes. Est-ce quelqu'un qui a une lampe à l'huile?

M. Desbiens: Oui. Une lampe électrique ou à batterie.

M. Dufour: Pourquoi pas des lumières au lieu des lampes? Une lampe de poche, c'est une lumière.

Quand on parle de chaussée, c'est vraiment la chaussée, le "roulant". Dans le parc des Laurentides, assez souvent, vous pouvez vous stationner sur l'asphalte, mais vous n'êtes pas sur le "roulant" de la route, comme on dit. Il y a une démarcation.

M. Côté (Charlesbourg): La chaussée, c'est la partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers.

Mme Bilodeau: C'est la définition de chaussée.

M. Côté (Charlesbourg): Au début.

Mme Bilodeau: Au début.

M. Dufour: Des lampes, est-ce que ce sont des lampes de poche? C'est quoi? Est-ce des lumières à batteries? Les lumières que l'on met pour les travaux, les espèces de...

M. Côté (Charlesbourg): Des "flash-lights".

M. Dufour: Oui, mais il y a aussi les lampes au kérosène. Est-ce correct aussi dans ces cas-là? Ce n'est pas gros, mais cela éclaire.

M. Lalande: C'est pour assurer la compatibilité avec ce dont nous avons déjà discuté concernant les équipements. Ce sont les torches que l'on remplace par les lampes, les réflecteurs. On utilisait le mot "torche" et on l'a précisé avec des lampes. C'est pour être conforme avec ce que l'on a déjà adopté concernant les équipements.

M. Dufour: Mais, si vous employez le mot "torche", ce n'est pas une lampe, c'est une torche. Ce ne sera plus légal? Vous l'enlevez?

Une voix: La grosse torche.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Finalement, c'est la description de l'ensemble et ce que l'on appelait communément "torche" est remplacé par "fusée éclairante".

M. Desbiens: Mais ce que l'on appelait effectivement "torche", l'objet lui-même, on peut encore l'utiliser?

M. Lalande: Oui, oui. C'est la même chose qui est appelée autrement.

M. Côté (Charlesbourg): Fusée éclairante, semble-t-il, est plus français.

M. Lalande: C'est comme celui qui faisait de la prose sans le savoir.

M. Dufour: Mais c'est loin d'être une fusée, une torche.

M. Côté (Charlesbourg): Mais éclairante.

Une voix: C'est M. Jourdain.

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

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

M. Dufour: Quand il le faut, il le faut.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 386. M. le ministre.

Le stationnement pour handicapés

M. Côté (Charlesbourg): Ici, M. le Président, on arrive aux règles de stationnement et effectivement cela touche le

stationnement pour handicapés. Il serait peut-être bon avant même d'appeler l'article 386 de tenter de faire le tour de ce que nous avons vécu comme débat pour le stationnement pour personnes handicapées.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Allez-y, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été passablement galvaudé, si je peux me permettre l'expression, au fil des ans, au fil des administrations, au fil de la volonté politique de chacune des administrations. Il y a eu plusieurs débats à ce niveau-là et on a décidé, finalement, à la Régie de l'assurance automobile de prendre un peu de leadership dans le dossier de façon à tenter par le Code de la sécurité routière de régler une partie des problèmes. Cela ne veut pas dire que l'on va régler tous les problèmes, mais on a au moins marqué une volonté très nette au code d'aller un peu plus loin.

Cela veut dire qu'on a vécu toute une série de consultations qui ont eu des hauts de gammes avec certains individus et des bas de gammes avec ceux qui sont supposés représenter certains individus.

On a fait toutes les démarches que l'on devait faire tant du côté du ministère des Affaires sociales qu'avec l'Office des personnes handicapées du Québec et on s'était entendu initialement avec l'office sur une manière de procéder qui nous paraissait à l'époque satisfaisante, mais qui n'avait effectivement pas - passez-moi l'expression - passé le feu de la rampe des handicapés eux-mêmes, de ceux qui avaient donc à vivre des mesures que l'on avait nous-mêmes... Sur les représentations du député de Taschereau, M. Jean Leclerc, avec les personnes handicapées du centre François-Charron, Carrefour Adaptation, Québec... Les officiers de la régie et des gens de mon cabinet les ont rencontrés pour nous sensibiliser à toute une série de phénomènes qui faisaient en sorte que ces gens-là devenaient presque des mandataires pour l'émission de vignettes qui leur procuraient des revenus et qui faisaient en sorte qu'ils pouvaient finalement être utiles à leurs confrères et consœurs et en même temps, avoir des revenus pour être capables d'autosuffisance.
(17 heures)

La position de ces gens était différente de celle de l'office. Ce qu'on a donc fait pour tenter de régler le problème et pour que tout le monde puisse être sur la même ligne de pensée, on a fait venir, on a convoqué une réunion entre les affaires sociales, la Régie de l'assurance automobile, le ministère des Transports, des gens de mon cabinet, des gens qui représentaient les handicapés, l'organisme qu'on vient de mentionner, et on a aussi demandé à l'office chargé de la protection des personnes

handicapées de se présenter à la table pour discuter ensemble, pour en arriver à un consensus, de telle sorte que, dans la loi, on éclaircisse un certain nombre de choses. Les seuls qui ne se sont pas présentés, à cinq minutes d'avis, cela a été l'office.

Le Président (M. Rochefort): L'office...

M. Côté (Charlesbourg): L'OPHQ. Finalement, on s'est retrouvé devant un choix à faire. Quant à moi, j'ai fait le choix de ceux qui ont à vivre à la base les problèmes quotidiens, plutôt que de ceux qui, dans des bureaux, tentent de représenter les personnes handicapées. C'est dans ce sens que nous avons renégocié, avec la Régie de l'assurance automobile et les représentants de ces personnes, un mécanisme qui permettrait à la fois à la régie de garder la responsabilité de la délivrance des vignettes et aussi de pouvoir reconnaître, dans les régions du Québec, dont celles de Québec, de Montréal, et d'ailleurs, un organisme voué à la défense des intérêts des handicapés, dirigé par eux-mêmes, ce qui ferait en sorte qu'eux pourraient être mandataires de la Régie de l'assurance automobile quant à la délivrance des vignettes, quant à la bonne connaissance aussi des personnes à qui on délivre des vignettes, de telle sorte qu'ils puissent en retirer monnaie contre services et ainsi continuer d'agir et avoir des revenus leur assurant une certaine autonomie. Dans ce sens, effectivement, on a fait un bout de chemin avec eux et c'est dans ce contexte maintenant qu'on pourrait l'aborder. Je tenais à le dire, pour être capable de bien situer ce qui nécessairement demande des amendements au Code de la sécurité routière, que nous analysons actuellement. C'est dans ce sens que je voulais faire le point, avant même qu'on entame l'étude article par article.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a des questions sur cela? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Moi, je suis un peu surpris de ce dont le ministre nous informe, concernant l'Office des personnes handicapées du Québec, l'OPHQ. J'ai connu ces gens pour avoir travaillé avec eux. C'était Mme Laurette Robillard qui était la présidente. Je me demande les raisons exactes pour lesquelles elle ne s'est pas présentée. Quant à ce qui me concerne, moi, personnellement, pour avoir eu des contacts avec... Oui, c'est peut-être cela, si elle ne s'est pas présentée, c'est possiblement dû à un changement d'affectation dans son cas, ou qui était en suspens ou qui était en devenir. Elle avait fait des démarches et personne, en tout cas, ne pourrait mettre en doute son intérêt, parce que de la façon dont vous l'avez dit,

cela m'a frappé un peu, il me semble, en tout cas.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai bien pesé...

M. Dufour: Je comprends que vous ayez été déçu qu'ils ne se soient pas présentés, mais je trouve tout de même que ces gens, pour les avoir connus, pour avoir travaillé avec eux, sont des gens qui ont manifesté et tentent non seulement de les représenter, j'espère qu'ils les représentent vraiment, mais ils ont fait à mon sens un travail de sensibilisation extraordinaire. On ne serait sûrement pas rendu là, pour la défense des droits de ces gens, s'ils n'avaient pas fait autant de pressions et de représentations. C'est peut-être juste ce petit mot qui m'a frappé: Les seuls qui ne se sont pas présentés... Ils tentent de représenter; c'est juste ce petit bout.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, pour être bien sûr que le député de Jonquière m'a bien compris...

M. Dufour: C'est surtout pour les fins du *Journal des débats*, j'aimais mieux...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est clair, vous avez... Je n'ai pas à répéter mon discours de deuxième lecture et je n'ai pas à reprendre et à changer un iota à ce que j'ai dit dans ma présentation des faits. C'est exactement cela, je n'ai parlé de personne en particulier, ni de Mme Robillard qui, effectivement, n'est plus là. Je peux vous dire que, dans ce dossier, il est clair que c'est la base qui nous a fortement sensibilisés à ce qui se passait et je n'ai pas à retirer un iota de ce que j'ai dit tantôt. On a vécu des problèmes qui ne semblaient pas être perçus à un autre niveau, que par des handicapés qui, eux, les vivaient à la base. C'est aussi clair que cela et, dans ce sens, je pourrais faire face à la musique n'importe quand.

Le Président (M. Rochefort): Oui, Mme la députée de Maisonneuve. Je parlerai ensuite. Allez-y, Mme la députée.

Mme Harel: Maintenant, la différence sera à peu près la suivante: le permis sera délivré à la personne handicapée et, en fait, la vignette ne sera plus apposée sur le véhicule de la personne handicapée. C'est-à-dire que si une personne handicapée se déplace dans plusieurs véhicules, dans des véhicules différents, avec des conducteurs différents, il lui sera loisible d'utiliser sa vignette personnelle. Est-ce que c'est bien cela? L'émission est faite au nom de la personne.

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport au

texte écrit, il y a une distinction. Ce que nous avons négocié antérieurement et qui nous apparaissait rencontrer les demandes de ceux qui, à la base, ont à vivre le problème quotidiennement, a fait en sorte que l'on s'est interrogé sur un certain nombre de choses et ce qu'il y a dans le texte maintenant va être changé par les amendements que l'on va vous proposer et qui vont dire: Maintenant, c'est une vignette qui, effectivement, est donnée à la personne handicapée qui conduit elle-même un véhicule. Cette vignette sera apposée sur la plaque, quand cela concerne une personne handicapée, propriétaire d'un véhicule, qui a à se déplacer avec ce véhicule. Pour ce faire, pour être capable de la reconnaître, cette vignette sera apposée sur la plaque d'immatriculation de la même manière que le mois de votre changement et de votre renouvellement aussi. Quant aux personnes qui ne possèdent pas de véhicule et qui ont aussi à faire des déplacements, elles ne relèvent pas de la régie, mais il y a du transport adapté. Elles devront être reconnues par des regroupements de handicapés et recevoir des laissez-passer pour être transportées.

Mme Harel: La grande différence avec la pratique usuelle en vigueur maintenant, quelle est-elle? Il y avait quand même une pratique. Il n'y avait peut-être pas de règlement, mais il y avait une pratique.

M. Vézina (Jean-P.): Présentement, la régie a deux fonctions concernant les handicapés; premièrement, elle doit statuer sur la capacité d'un handicapé de conduire un véhicule, ce que nous faisons déjà et que nous ferons dans l'avenir; deuxièmement, quand un véhicule a été modifié pour permettre à un handicapé de conduire un véhicule, la régie doit en faire la vérification mécanique et statuer sur la sécurité de ce véhicule, ce que nous faisons maintenant et que nous ferons dans l'avenir. Ce qui est nouveau par rapport à cela, c'est que, dans ces cas-là, nous émettrons une vignette au nom du handicapé, comme dit le ministre, au moment du renouvellement de son permis de conduire. Cette vignette sera apposée sur le véhicule du handicapé et lui permettra de stationner partout où il y a des stationnements pour handicapés. Voilà pour les handicapés qui doivent conduire un véhicule et qui conduisent réellement un véhicule.

Pour les autres, cela n'a rien à voir avec la régie, puisqu'il ne s'agit pas de sécurité routière. On n'est pas mêlé du tout à l'opération. Il reste qu'au moment où certaines personnes se font transporter dans un véhicule par des gens qui ne sont pas handicapés, il faut qu'ils arrêtent à des endroits qui sont prohibés pour faire

descendre le handicapé, aller le reconduire à l'intérieur et revenir. Dans ce cas-là, le code permet d'arrêter à des endroits interdits pour faire descendre quelqu'un. Ce qui arrive, c'est que cela peut prendre dix minutes ou quinze minutes. Quand la personne revient, le policier ne sait pas qu'elle est allée reconduire un handicapé à l'intérieur. Alors, il lui colle un ticket, une infraction. Ce que permet le laissez-passer, c'est de l'afficher dans le rétroviseur pendant que l'on fait descendre le handicapé. À ce moment-là, quand la personne revient, le policier sait très bien que cette personne était autorisée à s'immobiliser là temporairement pour faire descendre un handicapé. Voilà la situation.

Mme Harel: La vignette était délivrée. Actuellement, il y a délivrance de vignette.

M. Vézina: Il n'y a pas de vignette délivrée actuellement par la Régie de l'assurance automobile. Il y a des vignettes délivrées par...

Une voix: Qui sont délivrées par Carrefour...

M. Vézina: Un instant! Il n'y a pas de vignette délivrée actuellement par Carrefour. Carrefour a un projet d'émission de vignettes pour l'avenir, mais il n'y a pas de vignette. Il y a des laissez-passer, des permis. Ce n'est pas une vignette qu'un accole, c'est plutôt le fauteuil roulant qui est le symbole.

M. Lalande: Dans le pare-brise et dans la lunette arrière du véhicule. Pour bien préciser, actuellement, des associations telles Carrefour ou l'Association des consommateurs handicapés de Montréal ont des systèmes, qu'ils opèrent de concert avec les municipalités, de délivrance de vignettes, mais qui n'ont rien à voir avec les vignettes qui sont sur les plaques d'immatriculation. C'est le symbole international des handicapés - appelons-le leur vignette si on veut - qui est collé à l'intérieur du pare-brise à l'avant et dans la lunette arrière du véhicule. C'est un système qui est opéré au niveau municipal par des associations.

Ce qui est proposé dans le projet de loi, c'est que la Régie de l'assurance automobile délivre des vignettes quand elle fera un croisement entre la personne qui est inapte, qui est handicapée au sens du règlement sur le guide médical de la Régie de l'assurance automobile et qui en même temps est propriétaire d'un véhicule. C'est la régie qui va délivrer ces vignettes, mais sur la plaque d'immatriculation.

Pour ce qui est du reste, comme nous l'expliquait M. le président de la régie, dans le cas des transporteurs, ce seront les municipalités ou les associations qui vont, elles, se charger de donner à un transporteur

un laissez-passer pour lui permettre de descendre et d'embarquer des personnes handicapées à tout endroit qui n'est pas relié au stationnement des personnes handicapées.

Mme Harel: Le transporteur pourrait être un transporteur privé comme un transporteur public.

M. Lalande: C'est exact.

M. Côté (Charlesbourg): La différence fondamentale, c'est qu'il se peut que dans certaines villes il y ait actuellement du transport et que dans la pratique cela se fasse sans assise légale. Ce qu'on fait aujourd'hui, c'est qu'on officialise une procédure dans les textes de loi et non seulement pour les grandes villes, mais cela pourra se faire à l'échelle du Québec. Je pense que c'est un pas très important que nous franchissons dans la reconnaissance des droits aux handicapés.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: J'avais cru comprendre, M. le ministre, tantôt, que vous aviez l'intention de faire délivrer ces vignettes par les associations.

M. Côté (Charlesbourg): Par la régie ou ses mandataires, mais il est déjà clair dans notre esprit que pour les douze régions du Québec ce seraient des mandataires de la régie, mais des associations de handicapés dans certains cas, dans les régions de Québec et de Montréal.

Le Président (M. Rochefort): Juste une question là-dessus, M. le ministre. Quelles sont les mesures que la régie aura à sa disposition pour s'assurer... Compte tenu qu'en émettant les vignettes, ses mandataires recevront une rémunération qui leur permettra de s'autofinancer, est-ce qu'il n'y a pas là un danger qu'on soit assez large dans l'émission des vignettes pour ajouter des revenus plus substantiels à l'organisme, sans vouloir prêter de mauvaises intentions ou sans vouloir d'aucune façon donner à entendre qu'on pourrait être de mauvaise foi? On sait qu'une telle ouverture, à partir du moment où on a un intérêt financier direct pour donner, par exemple, plus de services à ses membres... Quelle est la balise?

M. Côté (Charlesbourg): C'est par règlement que la balise va être là. Il y a déjà, au niveau de la Régie de l'assurance automobile, une reconnaissance de certaines personnes qui sont effectivement des handicapées. La balise va être là. On ne pourra pas délivrer de vignette, par exemple,

au député de Jonquière sous prétexte qu'il porte des lunettes. On ne pourra pas dire qu'il est handicapé et lui remettre une vignette. Je pense que cela prend des balises. Je prends l'exemple du député de Jonquière, mais j'aurais pu me prendre, moi, avec des verres de contact éventuellement. Je pense qu'on ne peut pas aller dans une définition de handicapé aussi large que cela.

Le Président (M. Rochefort): D'accord, cela me satisfait. Est-ce que les membres.» Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Toujours sur la même discussion, là, on parle de véhicules qui appartiennent à des handicapés. Il y a aussi de petits transporteurs qui s'occupent des personnes handicapées. Est-ce qu'on va obliger quelque part à démontrer... parce qu'il y a un inconvénient, il y a quelque chose. Parfois, il y a des gens qui ont des véhicules et qui font le transport de personnes handicapées. Est-ce qu'on obligera, dans un deuxième temps ou à même cela, d'avoir des indications selon lesquelles il s'agit d'un véhicule pour handicapé afin que ceux qui le suivent ou qui le rencontrent... (17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Ce que le député de Jonquière vise principalement, par exemple, se produit dans des petites municipalités, car, dans les grands centres, il y a déjà du transport adapté. Je signe assez régulièrement, merci, toute une série de subventions pour le transport adapté. Finalement, cela a été l'un de mes grands étonnements en arrivant au ministère des Transports de voir l'étendue du réseau de transport adapté au Québec.

M. Dufour: Il s'en fait, mais il y a des transporteurs ou des véhicules pour transporter qui ne sont pas tous de la même grosseur. Un gros véhicule, cela paraît bien. Il y a peut-être des mini-véhicules qui peuvent peut-être contenir deux ou trois handicapés, je ne sais pas trop comment cela fonctionne, exigerez-vous que ces véhicules soient identifiés de façon que, pour la circulation et non pour les... Je pense que vous saisissez ce que je veux dire, au moins pour la protection de ces gens et pour celle des usagers de l'automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Les personnes qui font du transport pour handicapés, donc qui pourront bénéficier d'un laissez-passer, devront répondre à des normes réglementaires dont, par exemple, l'ancrage des fauteuils.

M. Dufour: Je pense que ce que j'expliquais est assez clair.

Le Président (M. Rochefort): Donc, la

discussion que nous avons eue est terminée. Cela nous permet d'aborder... M, le député de Dubuc.

M. Desbiens: ...de faire suite à votre question de tantôt, M. le Président, concernant les vignettes elles-mêmes. On a parlé d'une vignette ou d'une carte qu'on placerait en vue lorsqu'on aurait à conduire, à faire descendre une personne handicapée et laisser la voiture sur la chaussée. À ce moment-là, le conducteur est susceptible de recevoir une contravention. Comment se fera la distribution de ces pancartes dont vous parliez tantôt?

Le Président (M^{*} Rochefort): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi, je n'ai pas compris la question. M. Vézina.

Le Président (M. Rochefort): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Dubuc, premièrement, je voudrais, si vous le permettez, M. le Président, revenir juste sur un aspect, la vignette. Quand on parle de vignette maintenant, on parle de la petite plaque qu'on met... Pour bien se comprendre, présumons qu'une vignette, c'est ce qu'on appose sur une plaque d'immatriculation.

Mme Harel: C'est permanent.

M. Vézina: Ce qu'on va faire de nouveau par rapport à cela, c'est que, lorsqu'un conducteur devenu handicapé demandera un permis de conduire, on consultera les associations. À l'heure actuelle, on demande à des organismes comme le Centre François-Charron...

M. Côté (Charlesbourg): Ou comme Constance-Lethbridge à Montréal.

M. Vézina: ...ou Constance-Lethbridge à Montréal, de statuer sur les capacités de l'individu à conduire. On va procéder en demandant aux associations de faire le travail pour nous. C'est nous qui allons délivrer la vignette, mais après que le travail aura été fait sur consultation des personnes handicapées. Donc, on va les rémunérer par rapport à cela. C'est la première chose. On délivrera une vignette, et, cette vignette, c'est toujours au moment du renouvellement du permis de conduire, mais apposé sur la plaque d'immatriculation et permettant de stationner.

Pour le reste, pour les laissez-passer, c'est tout simplement les associations qui négocient déjà, au moment où l'on se parle, avec les municipalités, qui n'ont rien à voir avec le Code de la sécurité routière. Ce

qu'il permet, c'est d'informer le policier quant à l'application d'un article du code qui permet de s'immobiliser dans des endroits interdits pour faire descendre des handicapés. Quelle forme cela prendra-t-il? C'est peut-être celle que Carrefour... Comment s'appelle-il?

M. Côté (Charlesbourg): ...Adaptation pratique.

M. Vézina: ...ce que Carrefour Adaptation pratique a présentement. C'est un permis de forme rectangulaire qui s'appose sur un rétroviseur. Ce n'est pas du tout sujet à cela et on ne le verra pas là-dedans. C'est une négociation des associations avec les municipalités, et il reste à voir quelle forme cela pourra prendre.

M. Dufour: Même si vous prévoyez cette vignette, allez-vous exiger qu'elle soit apposée à un endroit précis? Ce que je disais dans ma critique à l'Assemblée nationale - d'ailleurs j'avais déjà parlé avec quelqu'un qui connaît bien le problème - c'est que ce serait du côté gauche, du côté du conducteur, pour ne pas que la personne fasse deux fois le tour de l'automobile pour la trouver. Dans le fond, si c'est toujours à la même place...

M. Vézina: Ce sera sur la plaque, c'est une vignette.

M. Dufour: Non, non, mais celle dont vous parlez est temporaire.

M. Vézina: Ah, le laissez-passer.

M. Dufour: J'ai compris que la permanente est correcte.

M. Vézina: Le laissez-passer, on n'a rien à voir dans cela, ce n'est pas ici.

Une voix: La régie n'a rien à voir dans cela.

M. Dufour: Vous ne ferez pas un règlement...

M. Lalonde: M. le député de Jonquière, pour préciser ce que M. Vézina disait, à l'article 387, on va donner le pouvoir à quelqu'un de stationner, malgré le fait qu'il n'y ait pas de stationnement, on permet à quelqu'un de descendre et de faire monter un handicapé et ainsi l'empêcher d'avoir un billet de contravention. Nous allons le voir dans le code, mais le moyen de délivrer ces laissez-passer va être laissé à la discrétion des associations de personnes handicapées.

M. Dufour: Cela va. Ce n'est pas le problème de la délivrance, c'est quand ce

laissez-passer va être en vigueur, si on veut, j'aimerais qu'on puisse prévoir un endroit où on peut placer ce permis, peut-être, sur le siège, avant, ou sur le siège arrière. J'ai un condominium, ici, j'ai une petite plaquette pour mon stationnement, alors je la place du côté du conducteur, à gauche, ils savent que c'est là.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je pense que ce n'est pas... On a très clairement établi notre responsabilité. D'ailleurs, si la régie avait décidé de ne pas s'en occuper, c'est clair qu'il n'y aurait pas grand monde qui aurait pu la blâmer de ne pas s'en occuper. On a décidé qu'il fallait que quelqu'un s'en occupe, que cela tombait bien dans ce cadre et qu'on le faisait à partir de cela. Le cadre de notre responsabilité, c'est la vignette, c'est clair. Je pense que les regroupements de handicapés peuvent très bien, avec les municipalités concernées ou les villes concernées, faire... Cela peut être le rôle de l'office de régler cet aspect, alors que la question que posait tantôt le député de Jonquière sur la fabrication des véhicules pour transporter, cela, c'est une autre affaire.

M. Dufour: Oui, d'accord. J'ai l'air d'insister, mais dans le fond, cela a peut-être son importance, dans le sens que sur le laissez-passer qu'ils vont délivrer - que ce soit aux associations ou des laissez-passer temporaires - cela pourrait être marqué: Ce laissez-passer ou cette vignette doit être déposé sur le côté du conducteur, sous le pare-brise. À ce moment, le policier va fouiller et dire: pourquoi cette automobile est-elle là? Il ne le verra pas ou il y a des chances qu'il ne te voit pas. Il va émettre son billet et cela va causer un certain problème.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends l'intervention, mais ce n'est pas de notre compétence. Je suis bien sympathique à la proposition du...

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière... M. le ministre, si vous voulez répandre.

Mme Harel: M. le Président, il va falloir appeler les articles... D'accord.

M. Dufour: À moins que je ne comprenne pas, mais ce que je pense... Vous dites: Ce n'est pas de la compétence du ministère. Le ministère décide qu'il peut donner ces vignettes. Cela permet de stationner dans les rues même contre toute réglementation. Il y a un élément que vous ne mettez pas en disant: Il devrait être à telle place. Vous dites: Ce n'est plus de notre compétence, mais je ne comprends

plus.

Une voix: Non, il y a une distinction.

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

M. Côté (Chartesbourg): Il y a une distinction très nette entre stationner et prendre temporairement un espace pour débarquer quelqu'un qui est handicapé, il me semble, en tout cas.

Le Président (M. Rochefort): C'est exactement ce que j'avais le goût de suggérer aux membres de la commission. Je crois que nous avons eu une bonne discussion d'ordre général autour des dispositions que nous étudierons au cours des prochaines minutes. Il me semble qu'on pourrait peut-être aborder les articles et voir, au fil des articles, si un certain nombre de questions trouvent des réponses, sinon, on pourra reprendre une discussion au fil de l'étude des articles. Est-ce que cela convient aux membres de la commission? Cela va? Donc, l'article 386, papillon?

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

Le Président (M. Rochefort): Non.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on peut régler différemment l'article 386.

Le Président (M. Rochefort): J'écoute, M, le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être que cela va nécessiter un papillon, mais je vais vous lire ce que serait le nouvel article 386.

Le Président (M. Rochefort): On vous suit attentivement.

M. Côté (Charlesbourg): "Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants: 1^{er} sur un trottoir et un terre-plein; 2^o à moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt; 3^o à moins de 5 mètres d'un poste de police ou de pompiers ou à moins de 8 mètres de ce bâtiment lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé; 4^o dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci; 5^o dans une zone de débarcadère et dans une zone réservée exclusivement aux véhicules routiers affectés au transport public de personnes, dûment identifiées comme telles; 6^o sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel; 7^o sur une autoroute, sur une voie de

raccordement, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un chemin à accès limité et sur une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules; 8^o devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées."

Là prendrait fin l'article 386, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Donc, sauf erreur, M. le ministre, on maintient le papillon?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela devait être fait de manière plus simple pour moi, pour ma bonne compréhension. Mais comme je ne suis pas président de la commission, M. le Président, je mets cela entre vos mains.

Le Président (M. Rochefort): Il n'y pas de problème, c'est parce qu'on dit tous les deux la même chose, à ma connaissance, que, sauf erreur, la forme législative de rencontrer vos vœux ou votre lecture, c'est d'adopter le papillon. Cela va?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Le papillon vise à supprimer le deuxième alinéa de l'article 386, c'est-à-dire le dernier paragraphe de l'article en question. Est-ce que ce papillon est adopté?

Mme Harel: Le dernier paragraphe de l'article 386?

Le Président (M. Rochefort): L'article 386, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Le deuxième alinéa de l'article 386 deviendrait l'article 387.

Le Président (M. Rochefort): Excusez, pas le troisième numéro, mais le dernier paragraphe.

M. Côté (Charlesbourg): Le dernier paragraphe.

M. Dufour: Après le 8^o? Malgré...

Une voix: C'est l'alinéa.

Le Président (M. Rochefort): C'est l'alinéa - c'est cela, excusez-moi - qui se lit actuellement "Malgré les interdictions prévues au premier alinéa et dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre." Cet alinéa serait biffé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il pourrait revenir à l'article 387.

Le Président (M. Rochefort): Oui, d'accord, mais dans le cadre de l'article 386. Vous m'excuserez. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'examine le 1° qui dit que nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants: "sur un trottoir et un terre-plein".

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, je veux bien, mais est-ce que vous avez des remarques à faire?

M. Dufour: Vous voulez adopter l'amendement avant?

Le Président (M. Rochefort): Oui, c'est cela, pour suivre l'ordre, si vous permettez.

Mme Harel: Adopté.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Cela vous permet de revenir. L'amendement à l'article 386 est adopté et je vous donne la parole. Je pense que vous avez une question sur l'article 386, 1°, c'est cela?

M. Dufour: Oui, à 1°, c'est écrit "sur un trottoir et un terre-plein". Cela voudrait dire qu'il y aurait le trottoir et le terre-plein. Pourquoi est-ce que ce ne serait pas un trottoir ou un terre-plein ou un trottoir et/ou un terre-plein. Cela pourrait être les deux. Il pourrait y avoir un terre-plein avec un trottoir. Il pourrait y avoir seulement un terre-plein et il pourrait y avoir seulement un trottoir.

Mme Journeault-Turgeon: On met un "et" parce qu'on aurait un "ou" conjonctif ici.

M. Dufour: Mais ce serait beaucoup plus clair. À ce moment-ci, cela s'additionne. Dire sur un trottoir et un terre-plein, cela voudrait dire que je pourrais prétendre que je n'ai pas les deux conditions, non? Le "et" n'additionne pas.

Mme Journeault-Turgeon: Non, le résultat serait le même, puisque vous auriez un "ou" conjonctif nécessairement.

M. Dufour: Mon avocate a dit que cela va. "à moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt". Autant que je sache, avant, cinq mètres c'était dix pieds, dans une municipalité. Là, cinq mètres ressemblent à quinze pieds et un peu plus. Est-ce qu'il a une raison? Parce qu'il faut penser qu'il y a une économie d'espace là-

dedans. Quinze pieds de chaque côté, cela veut dire trente pieds de distance.

Une voix: Cinq mètres, c'est seize pieds et quart.

M. Dufour: Oui mais c'est de chaque côté. C'est cinq mètres d'un bord, cinq mètres de l'autre, cela veut dire 32 pieds.

Une voix: C'est cela.

M. Dufour: L'économie de distance dans les villes... Les espaces de stationnement sur les rues, il n'en pleut pas.

Une voix: C'est comme cela déjà.

M. Dufour: Non, c'est à dix pieds, voyons!

M. Côté (Charlesbourg): On me signale que c'est la même norme, quinze pieds. Mais le ministre, par son pouvoir, peut accepter un règlement municipal qui permettrait du stationnement plus près des bornes-fontaines. Ce matin, très tôt, j'ai rencontré le représentant de la ville de Montréal où on prépare une demande pour que les gens puissent stationner encore plus près des bornes-fontaines qu'actuellement et, cela, avec l'approbation des pompiers de la ville de Montréal.

Mme Harel: Avec les pompiers?

M. Côté (Charlesbourg): Avec l'approbation des pompiers. Il y a des espaces de stationnement qui se perdent. Mais le ministre, par son pouvoir, pourrait l'autoriser.

Mme Harel: Avez-vous rencontré les représentants de la ville à propos des dispositions du Code de la sécurité routière? (17 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): La semaine dernière, le 1er décembre, lorsque l'on a inauguré la Semaine de la sécurité nationale, j'ai rencontré le commandant Lord qui a fait certaines représentations et des gens de la signalisation et de la circulation de la ville de Montréal qui avaient des recommandations à faire sur certains points du code. Dans le cas des policiers, comme l'a évoqué Mme la députée de Maisonneuve ce matin, cela concernait un délai pour l'application des articles afin de leur permettre de s'y conformer ou d'avoir toutes les formules nécessaires.

Le Président (M. Rochefort): J'ai une question qui ne se veut, en aucune façon, une colle. À Montréal, il y a présentement deux types de bornes-fontaines.

M. Dufour: À Québec aussi.

Le Président (M. Rochefort): Ce serait difficile par rapport à ce que je veux évoquer, j'imagine. Si vous me le permettez...

Il y a les bornes-fontaines traditionnelles; rouges, qui sont des sources d'alimentation en eau pour faire face à un incendie. Aussi, on retrouve, à Montréal, des bornes-fontaines bleues qui sont des accès d'eau pour le métro, par la surface, en cas d'incendie. Est-ce qu'il s'agit là de bornes-fontaines qui sont couvertes par l'article 386? Je vous avoue que, comme utilisateur d'un véhicule automobile, il m'arrive souvent de m'interroger si j'ai le droit ou non de le stationner devant ce qui est, à mon sens, une borne-fontaine.

M. Dufour: Il y en a une autre sorte fixée aux maisons que l'on ne voit presque pas.

Le Président (M. Rochefort): Ce sont des "sprinklers".

M. Dufour: Non, de vraies bornes-fontaines fixées aux maisons. On en voit ici, à Québec, en s'en allant par là.

Le Président (M. Rochefort): Ah oui?

M. Dufour: Oui. Elles ne sont pas par terre; elles sont fixées à la bâtisse. Il y a des prises sur la bâtisse.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est quand même pas facile, même si l'on est dans le domaine municipal. Il est clair que le principe que le législateur a voulu protéger, c'est l'accès, en tout temps, à une borne-fontaine pour intervenir dans un cas de catastrophe.

Le Président (M. Rochefort): Les bornes-fontaines du métro répondent à la définition que vous venez de donner quant à moi.

M. Côté (Charlesbourg): Si elles y répondent, à ce moment-là...

Le Président (M. Rochefort): Cela va. Je ne voulais pas... Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Vous connaissez Québec sûrement mieux que moi; vous êtes près. Il y en a qui sont fixées à des bâtiments. Est-ce que ce sont aussi des bornes-fontaines publiques?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, puisque, effectivement, elles sont prévues dans des constructions nouvelles, règle générale, et

qu'elles doivent être accessibles aux corps de pompiers pour qu'ils soient capables de faire une intervention.

M. Desbiens: Est-ce qu'elles sont sujettes à cette réglementation?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des bornes-fontaines.

Le Président (M. Rochefort): L'article 386, tel qu'amendé, est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'article 387, mais j'attire l'attention des membres de la commission qu'à partir de l'article 387, on nous propose de nouveaux textes, de l'article 387 à l'article 392. M. le ministre, si vous le permettez, on va y aller. Juste un moment.

M. Desbiens: Une question de je ne sais pas trop quoi.

Le Président (M. Rochefort): Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Desbiens: De règlement ou... Si je comprends, on tombe avec une nouvelle numérotation. Est-ce que l'on ne pourrait pas dire l'article 386.1?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on va se rattraper.

M. Desbiens: On va se rattraper?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un article qui va disparaître.

M. Desbiens: Ah bon! D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord? D'ailleurs, ce ne sera pas très long avant que l'on se rattrape, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Donc, si vous le permettez, on va appeler les articles dans l'ordre indiqué sur la feuille sur laquelle se retrouvent les amendements, en les prenant un par un. J'appelle l'article 387.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il se lit comme suit: "Malgré les interdictions prévues à l'article 386 - que l'on vient d'adopter - et dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur d'un véhicule routier qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre." Il s'agit du laissez-passer dont on a parlé tout à l'heure.

Une voix: C'est le droit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, le droit.

M. Dufour: M. le ministre.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Si je comprends, de la façon dont c'est écrit, cela pourrait porter à confusion. N'oubliez pas qu'avec les six paragraphes, je vois mal comment quelqu'un pourrait le faire. Vous le dites et cela doit être comme cela, mais ce n'est pas clair dans mon esprit, parce que, si c'était sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel, je ne suis pas sûr que votre amendement ne fait pas allusion à cela. C'est l'article 386 et tous les éléments.

Malgré les interdictions prévues à l'article 386 et dans la mesure où cette manoeuvre peut être effectuée sans danger, le conducteur de l'automobile ou de la voiture qui transporte une personne handicapée peut immobiliser son véhicule pour permettre à cette personne d'y monter ou d'en descendre. S'il a une bonne vision, il pourrait dire: On le fait.

M. Lalande: C'est le "sans danger" qui est bien important.

M. Dufour: Mais sur un pont où la visibilité est bonne, quelqu'un décide d'admirer le paysage, il décide de débarquer, il dit: On va regarder cela.

Le Président (M. Rochefort): Il faudrait qu'elle descende.

Mme Journeault-Turgeon: Il y a quand même une réserve d'apportée à cet article-là, c'est dans la mesure où la manoeuvre peut être effectuée sans danger. Alors, cette réserve-là est reprise. C'est toujours sous réserve de ce qui est précisé.

M. Dufour: Ce n'est pas sans péril, c'est sans danger.

M. Côté (Charlesbourg): Sans risque.

Mme Journeault-Turgeon: Exactement.

M. Dufour: Sans danger.

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

Le Président (M. Rochefort): Adopté. L'amendement à l'article 387 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. L'article 387, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 388.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 387 actuel qui devient l'article 388 et qui se lit comme suit: "Nul ne peut immobiliser un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé aux personnes handicapées, à moins qu'il ne soit titulaire d'un permis de stationnement pour personne handicapée ou qu'il ne conduise un véhicule dans lequel prend place le titulaire d'un tel permis."

"Ce permis doit être fixé à l'intérieur du véhicule de manière à ce qu'il soit visible de l'extérieur."

Dans ce cas-ci, c'est uniquement pour immobiliser et non pas pour un stationnement permanent. C'est juste pour immobiliser.

M. Dufour: Ce que vous avez lu, est-ce qu'on l'a?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 387 actuel, que vous avez actuellement.

Mme Journeault-Turgeon: L'article 387 actuel qui devient l'article 388.

M. Dufour: L'article 388 que l'on a sur ce papier.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 387 devient l'article 388.

Mme Journeault-Turgeon: Sur votre amendement. Exactement, oui.

Le Président (M. Rochefort): Pas entièrement.

Mme Journeault-Turgeon: C'est-à-dire l'article 388 qui apparaît sur le papillon, c'est l'article 387...

Le Président (M. Rochefort): Moins le deuxième alinéa.

M. Dufour: "...un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé aux personnes handicapées..."

Mme Journeault-Turgeon: L'article 388 qui apparaît sur le papillon reprend l'article 387 en ajoutant une référence à l'article 11. On va devoir revenir sur l'article 11 et ceci est attribuable au fait que précédemment ce dont on parlait c'était d'un permis délivré aux personnes handicapées. On l'avait dans cette section-ci. Maintenant, c'est une vignette qui sera apposée sur la plaque

d'immatriculation. Alors, on va retourner dans la section de l'immatriculation à l'article 11 pour donner le pouvoir à la régie de délivrer cette vignette.

M. Dufour: Je comprends vos explications, mais je veux que vous m'éclairiez comme il faut. Quand M. le ministre a lu, j'ai essayé...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est...

M. Dufour: ...de regarder et je ne l'ai pas trouvé. Alors, est-ce vraiment dans le projet de loi 127, dans les amendements que vous avez apportés? Est-ce le nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): C'est moi qui ai fait l'erreur. J'ai lu le texte que j'avais ici. Je m'excuse...

M. Dufour: J'étais mêlé, je regardais aux deux places.

M. Côté (Charlesbourg): ...M. le député de Jonquière. Effectivement, j'ai pu vous induire en erreur. J'ai fait lecture du deuxième alinéa de l'article 387 qui devient l'article 388 et j'aurais dû lire l'article actuel que vous avez sur vos feuilles qui se lit comme suit: "388. Nul ne peut immobiliser un véhicule routier dans un espace de stationnement réservé à un véhicule routier conduit par une personne handicapée, à moins que ce véhicule ne soit muni d'une vignette d'identification conformément à l'article 11." C'est pour cela que je vous parlais encore de permis tantôt, mais j'étais sur mon vieux texte.

M. Dufour: Cela remplace cela complètement.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Alors...

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est vraiment la disposition qui concerne la vignette et à ce moment-là elle est délivrée à une personne handicapée qui conduit son véhicule routier.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est clair. On va avoir un article 11 nouveau.

Mme Journeault-Turgeon: Oui, un nouvel article 11.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela qu'on dit qu'il faudra rouvrir l'article 11.

Mme Journeault-Turgeon: Il n'était pas

en suspens?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'était pas en suspens, mais compte tenu des modifications...

M. Dufour: On va le rouvrir?

Mme Journeault-Turgeon: C'est que l'article 11 est dans la section de l'immatriculation, de tout ce qui concerne les plaques. Etant donné que, maintenant, on parle d'une vignette, quelque chose qui s'appose sur une plaque, il faut revenir à cette section. On peut le faire immédiatement aussi*

M. Côté (Charlesbourg): Si on adopte l'article 388 à ce moment-là.

Une voix: Non, cela va.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 388 est adapté?

Mme Harel: Adopté, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, peut-être...

Le Président (M. Rochefort): De plus, si vous permettez, M. le ministre, alors, l'article 388 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. Puis-je vous suggérer qu'on règle le cas de l'article 11 dès maintenant?

Le Président (M. Rochefort): Juste une seconde, vous allez me permettre de faire mes écritures.

M. Côté (Charlesbourg): Les articles 10 et 11.

M. Dufour: Les articles 10 et 11.

Mme Journeault-Turgeon: Alors, les modifications qu'on apporte...

Le Président (M. Rochefort): Juste, si vous me permettez, madame. Donc, M. le ministre, vous faites motion pour que nous...

M. Côté (Charlesbourg): Rouvrir l'article 10.

Le Président (M. Rochefort): ...repre-nions l'étude des articles 10, 11 et 31.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a consentement des membres de la commission?

Mme Harel: Il y a consentement.

Le Président (M. Rochefort): Alors, M. le ministre, à l'article 10, premièrement, vous avez... Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Premièrement, insérer à la troisième ligne de l'article 10, après le mot "contrôle" les mots suivants: "et s'il y a lieu une vignette d'identification"; deuxièmement, ajouter à la fin de cet article l'alinéa suivant: "L'immatriculation peut, toutefois, s'effectuer par la seule délivrance d'un certificat dans les cas prévus par règlement."

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, si vous me permettez, on va suspendre quelques minutes, le temps de permettre la distribution des textes et la prise de connaissance des dispositions nouvelles.

(Suspension de la séance à 17 h 42)

(Reprise à 17 h 43)

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

La commission reprend ses travaux.

Oui, M. le ministre, sûrement. Maître.

Mme Journeault-Turgeon: Il y a deux modifications qui sont apportées à l'article 10. D'abord, un petit ajout à l'article 10 actuel. Puisqu'on voulait insérer un nouvel article 11, on va rattacher l'article 11 actuel à l'article 10 pour en faire un deuxième alinéa. Alors, l'ajout qui a été fait, c'était "des vignettes de contrôle" à la fin de la troisième ligne de l'article 10 actuel du projet de loi. On ajoute "des vignettes de contrôle et d'identification", visant la vignette d'identification pour les personnes et voitures conduites par des personnes handicapées. La deuxième modification est de rattacher l'article 11 actuel au deuxième alinéa de l'article 10, sans toutefois toucher le fond de cet article. C'est tout simplement le rattacher, ce qui crée un vide pour un nouvel article 11.

Le nouvel article 11...

Le Président (M. Rochefort): Oui, on va disposer de l'article 10, si vous le permettez, à moins que vous ne préfériez faire une présentation globale des trois pour une meilleure compréhension. Ce n'est pas nécessaire? Non. Donc, disposons de l'article 10, si vous êtes d'accord. C'est adopté? Non, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, rappelez-moi dans quel cas il y a des vignettes de contrôle.

Mme Journeault-Turgeon: C'est le contrôle pour la durée de la validité de l'immatriculation.

Mme Harel: C'est la durée de la validité? Les vignettes de contrôle sont changées à tous les deux ans maintenant.

M. Lalande: À la date d'anniversaire du conducteur.

Mme Harel: À la date d'anniversaire. La vignette d'identification porte le nom de la personne handicapée?

Mme Journeault-Turgeon: Non.

Mme Harel: Non.

Le Président (M. Rochefort): Excusez, un instant!

Mme Harel: Attendez...

M. Côté (Charlesbourg): C'est à chaque année.

Mme Harel: C'est à chaque année.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: C'est l'étalement en fonction de...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai vu la réaction de M. Vézina qui veillait très bien sur les finances de la régie.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Donc, il y aura une vignette d'identification avec le nom de la personne handicapée?

Mme Journeault-Turgeon: Non.

Mme Harel: Quand on dit: L'immatriculation peut toutefois s'effectuer par la seule délivrance d'un certificat dans les cas prévus par règlement, est-ce que cela vient... Vous ne le modifiez pas. Vous reprenez. C'est en vue d'une nouvelle numérotation pour vous permettre d'avoir...

Mme Journeault-Turgeon: C'est tout simplement une technicité.

Mme Harel: Très bien.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Les amendements à l'article 10 sont adoptés.

L'article 10, tel qu'amendé, est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Nous reprenons l'étude de l'article 11. M. le ministre, avec l'amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. L'article 11 est remplacé par le suivant: "Sur paiement des frais exigibles établis par règlement, la régie délivre une vignette d'identification à toute personne handicapée, propriétaire d'un véhicule routier, titulaire d'un permis de conduire, qui en fait la demande et satisfait aux normes, conditions et formalités établies par règlement. La régie peut également, dans les cas et aux conditions prévues par règlement, délivrer une vignette d'identification à une personne handicapée qui n'est pas propriétaire d'un véhicule routier, mais qui satisfait à toutes les autres exigences prévues au premier alinéa."

Ce que cela vise à couvrir dans un deuxième temps, ce sont des parents de handicapés qui sont d'âge mineur et qui seraient couverts par cet article. C'est cela.

Mme Harel: Pas les parents parce qu'il faut que le handicapé soit majeur puisqu'il doit satisfaire, selon le deuxième alinéa, à toutes les autres exigences prévues au premier alinéa. Parmi les exigences du premier alinéa, il y a le fait d'être titulaire d'un permis de conduire.

M. Lalande: Il faut qu'il ait seize ans.

Des voix: ...D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que, dans cas-ci, cela vise les personnes de seize ans et plus qui auraient un permis, mais qui ne seraient pas propriétaires d'un véhicule, alors que les parents d'enfants handicapés, comme j'en ai chez nous, qui ont un véhicule modifié pour transporter leur fils qui est mineur auraient un laissez-passer puisque, à ce moment-là, ils laissent l'enfant à un endroit X pour le reprendre ultérieurement dans la journée.

M. Desbiens: Le laissez-passer de tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: La durée du stationnement peut équivaloir, par exemple, à une partie de hockey ou à quelque chose comme cela. Ce n'est pas un stationnement temporaire pour quelques minutes seulement, le stationnement d'un conducteur qui transporte une personne handicapée.

M. Vézina: Non, non. C'est temporaire, c'est pour faire descendre quelqu'un, tandis que l'autre est laissé à celui qui conduit un véhicule et qui a un véhicule modifié.

Mme Harel: Oui, mais, là, vous voyez...

M. Vézina: Madame...

Mme Harel: Il faut faire descendre la personne handicapée et, après, revenir, ensuite, se stationner dans un stationnement régulier.

M. Vézina: C'est cela. Cela peut-être quinze minutes, mais pas deux heures.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que la personne qui est propriétaire d'un véhicule et qui n'est pas elle-même handicapée pourrait se servir de ce privilège pour stationner et aller la trouver à l'intérieur de l'arène ou du colisée pour savoir où elle est.

M. Dufour: Cela se fait déjà.

M. Vézina: Une autre chose qui est importante, M. le ministre, c'est que la personne qui a un véhicule modifié a besoin d'espace souvent pour un "élevateur". Quand il y a une auto de stationnée à côté, elle attend des heures avant que l'automobiliste arrive ou elle demande à de bons samaritains de la monter dans son véhicule. Alors, les handicapés qui ont des véhicules modifiés prétendent avec raison qu'ils ont besoin d'espace, qu'ils ont besoin de ces stationnements, tandis que les autres véhicules ne sont pas modifiés.

M. Dufour: Il y en a qui arrivent avec leur roulotte aussi, leur fauteuil.

Mme Harel: C'était cela l'élément de négociation principal.

M. Dufour: Est-ce qu'un handicapé qui va avoir besoin que la ville lui remette une vignette, lorsqu'il va renouveler ses permis réguliers où il y a une mention ou une affaire spéciale parce qu'il est handicapé, est-ce qu'il y aura des coûts supplémentaires parce qu'il doit avoir une vignette supplémentaire?

M. Lalande: Oui, on a effectivement un règlement pour prévoir les frais de délivrance de ces vignettes. Ce sont des

frais exigés. Ce ne sont pas des droits qui vont au fonds consolidé, ce sont simplement des frais d'opération qu'on veut à l'intérieur de cela. Cela a été de concert avec les personnes handicapées, qui se déclarent d'ailleurs... L'Office des personnes handicapées se déclare favorable à ce qu'il y ait un minimum de frais qui soient exigés pour la délivrance de ces vignettes.

M. Dufour: La vignette qui sera délivrée - je parle de l'alinéa - pour quelqu'un qui n'est pas propriétaire d'un véhicule sera délivrée à la personne handicapée annuellement ou cas par cas?

M. Vézina: On va délivrer une vignette à la personne handicapée au renouvellement de son permis, donc tous les deux ans, pour apposer sur le véhicule dont elle est propriétaire. On fait une exception par règlement pour une personne qui aurait seize ans et qui aurait un permis de conduire. Il y a des parents qui ont des enfants handicapés, qui leur achètent un véhicule, mais qui veulent demeurer propriétaires à des fins d'assurance, de contrôle, etc. Le véhicule qui n'appartient pas au handicapé mais aux parents est quand même modifié pour permettre au handicapé de conduire. À ce moment-là, il la posera sur le véhicule propriété de son père simplement. C'est ça qu'on veut se permettre dans le règlement pour ne pas interdire, pour ne pas obliger les parents à transférer ça carrément aux enfants. C'est tout.

M. Dufour: Ma question portait sur quelqu'un qui n'est pas propriétaire d'une auto. Il y a un handicapé. Il se fait transporter de temps en temps. C'est ça que j'essaie de démêler. Vous avez dit: On va lui donner des passes. La personne est handicapée...

M. Côté (Charlesbourg): On ne va pas lui donner parce que ce n'est pas notre juridiction.

M. Dufour: En tout cas, des passes seront données ou accordées...

M. Côté (Charlesbourg): Par le pouvoir municipal ou le pouvoir habilité.

M. Dufour: Mais la personne handicapée qui désire un permis, une vignette d'identification, ça va lui appartenir en propre?

M. Vézina: Oui, c'est une personne qui conduit...

M. Dufour: Mais elle n'est pas nécessairement conductrice d'une automobile.

M. Vézina: Oui. Dans ce cas-là, il faut qu'elle soit conductrice d'une automobile. Si elle conduit un véhicule.

M. Dufour: D'accord. C'est nouveau, ce n'est pas si facile que ça à comprendre.

Mme Harel: Quand on dit que la régie délivre, elle pourra, par règlement, déléguer à des organismes à but lucratif la délivrance... Ou la régie se réserve...

M. Côté (Charlesbourg): Non. La régie se réserve la délivrance mais par une consultation des organismes dont on parlait tout à l'heure.

Mme Harel: C'est au bon vouloir de la régie, mais il n'y a pas d'obligation créée ni par règlement ni par le code. Par exemple, selon les personnes qui administrent la régie, les choses pourraient être différentes.

M. Vézina: Oui, mais on ne peut pas le faire à ce moment-ci parce qu'on ne sait pas les associations qui sont... Par exemple, il peut arriver que, dans une localité - j'en nomme une en particulier, mais je ne sais pas s'il en existe - à Rimouski, il n'y ait personne. On ne demandera pas aux gens de Rimouski d'aller voir les gens de Montréal pour se faire accréditer. Ce qu'on veut faire avec les associations, c'est de la consultation permettant qu'ils montent les dossiers avec les organismes spécialisés. C'est tout.

Mme Harel: Merci.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'article 11?

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

Le Président (M. Rochefort): L'article 11 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Est-ce que l'article 11 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle donc maintenant l'article 31.

M. Côté (Charlesbourg): Avec un papillon, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Insérer après

les mots "vignettes de contrôle" lès mots "et, s'il y a lieu, la vignette d'identification". C'est de la concordance avec ce qu'on vient de faire.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que le papillon à l'article 31 est adopté?

M. Desbiens: Les vignettes de contrôle, c'est ce qu'on met régulièrement, nous autres.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Donc, l'amendement à l'article 31 est adopté.

M. Desbiens: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 31 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 31 tel qu'amendé et rouvert est adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Nous revenons à l'article 389, papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Qui se lirait comme suit: "Nul ne peut conduire ou laisser conduire un autobus, un minibus ou un véhicule de commerce pendant une période de temps supérieure à celle prévue par règlement et contrairement aux normes établies par ce règlement." C'est l'article 390 actuel dans le texte de loi imprimé.

Le Président (M. Rochefort): Si je comprends bien, M. le ministre, l'article 389 du texte du projet de loi va disparaître.

M. Côté (Charlesbourg): Et l'article 388 aussi.

Mme Journeault-Turgeon: Ces deux articles-là sont supprimés.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut les faire disparaître.

Mme Journeault-Turgeon: Exactement.

Le Président (M. Rochefort): On n'oubliera pas les concordances tantôt. Nous sommes au papillon à l'article 389. Commentaires? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On est dans la section "Immobilisation des véhicules". C'est ainsi que cette section est intitulée, "Immobilisation des véhicules". Vous dites: Nul ne peut conduire ou laisser conduire un

autobus... Je me demande ce que cela fait là-dedans. On vient de parler des handicapés et on est rendu dans les autobus et dans les minibus. Il me semble qu'on change de sujet très fortement par rapport à ce qu'on a étudié jusqu'à maintenant. Pendant une période de temps...

Mme Harel: C'est dans la section intitulée "Immobilisation des véhicules".

M. Dufour: Oui. Les immobilisations, ce sont les arrêts?

M. Côté (Charlesbourg): Je ferais remarquer qu'on n'a pas changé grand-chose. L'article 390 du texte imprimé devient l'article 389.

Une voix: C'est la même disposition qui est reprise.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont exactement les mêmes dispositions.

M. Dufour: Coudon!

M. Côté (Charlesbourg): C'est au même endroit, M. le Président?

M. Desbiens: Cela fait bizarre pour vrai! On ne parle pas d'immobilisation ici.

Mme Harel: Quelle est la portée de l'article 390 proposé ou l'ancien? Quel usage en est fait?

M. Lalande: À l'heure actuelle, le texte de loi prévoit que le conducteur ne peut conduire un autobus ou un véhicule de commerce plus de dix heures de suite et il doit avoir un repos de huit heures avant de reprendre la route. C'est une protection.

Pourquoi l'inscrivons-nous par règlement à l'heure actuelle? C'est parce qu'au Canada comme aux États-Unis on est en train de développer une compréhension commune de faire une distinction entre les heures de travail et les heures de service. La personne qui vient de décharger un camion et qui le recharge par la suite, c'est de nature à ta fatiguer autant que si elle conduisait le véhicule. On veut absolument avoir une concordance de toutes les définitions que l'on retrouve en Amérique du Nord. Quand on aura eu une compréhension ou une concordance de tous les États où circulent des véhicules lourds tels des autobus, à ce moment-là on l'adoptera par règlement. C'est pour nous permettre cette flexibilité au moment où on aura un accord commun.

Mme Harel: La rationalité de la disposition de cet article à cet endroit, c'est que c'est une immobilisation...

Mme Journeault-Turgeon: L'obligation d'arrêter après un certain nombre d'heures.

Mme Harel: L'obligation d'arrêter. Mais c'est l'obligation pour le conducteur, et la section porte sur l'immobilisation des véhicules.

M. Dufour: Le problème n'est pas là. Il faut bien penser que je vais donner la perception que j'en avais. Habituellement, l'article 398 se compare avec l'article 388 et l'article 389 se compare avec l'article 389. Quand je regarde l'article 389 qu'il y a ici, cela ne ressemble pas du tout à l'autre. On parle encore des handicapés et là, on ne parle plus des handicapés.

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont différents.

M. Dufour: Il faut oublier la loi qui est ici et il faut parler de cela.

Le Président (M. Rochefort): Oui, c'est cela.

Mme Journeault-Turgeon: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Comme on l'a dit quand j'ai appelé l'article 387...

M. Dufour: Cela, c'est fini, cela, ce n'est plus cela.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, si vous le permettez. Lorsque j'ai appelé l'article...

M. Dufour: Oui, mais on n'est pas tous des experts là-dedans.

Le Président (M. Rochefort): Non, non.

M. Dufour: Je tiens à suivre la discussion.

Le Président (M. Rochefort): Je veux simplement ajouter, pour le bon déroulement de nos travaux, M. le député de Jonquière, que, lorsque j'ai appelé l'article 387, j'ai bien indiqué que je suggérais aux membres de la commission de travailler avec la feuille des amendements.

M. Dufour: Parfois, lorsqu'on nous apporte des amendements, on a tendance à les comparer avec ce qu'il y a dans la loi aussi, pour s'assurer que...

Le Président (M. Rochefort): Vous avez bien raison. Vous faites bien votre travail, M. le député.

M. Dufour: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être que le député de Jonquière l'a échappé et cela se comprend, car il suit au mot et à la virgule près. Ce n'est pas un défaut du déroulement de nos travaux, mais j'avais dit que c'était l'article 390 du texte imprimé qui devenait l'article 389.

M. Dufour: La concentration.

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

Le Président (M. Rochefort): Sur ce, l'article 389 est adopté. Compte tenu de l'heure, nous allons suspendre nos travaux. L'amendement à l'article 389 est adopté. L'article 389 amendé est adopté. Nous suspendons nos travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 14)

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 notre suspension, nous en étions à l'amendement à l'article 390. M. le ministre.

J'attire l'attention des membres de la commission sur ceci: ce sera l'article 390 sur la feuille détachée.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 190, le nouveau, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Le nouvel article 390, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix est autorisé à faire déplacer et remiser au plus proche endroit convenable, aux frais de son propriétaire, un véhicule routier immobilisé contrairement aux dispositions de la présente section." Dans ce cas-ci, c'est l'article 391 du projet de loi.

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

M. Dufour: Je sais qu'il y a beaucoup de municipalités et, possiblement aussi, à la Sûreté du Québec, où l'on a les mêmes contrats et ce n'est pas nécessairement "au plus proche endroit convenable"; un endroit convenable, cela peut être n'importe quel garage, j'imagine. Il peut y avoir une espèce de fourrière, pour les véhicules, qui n'est pas nécessairement l'endroit le plus près. Cela peut être un endroit convenable, mais ce n'est peut-être pas le plus proche endroit. Par rapport au libellé de l'article, il me

semble que cela aurait dû être: remisé à un endroit convenable, aux frais de son propriétaire.

M. Côté (Charlesbourg): "au plus proche endroit convenable".

M. Dufour: Oui, mais ne trouvez-vous pas qu'en disant cela... Cela peut être un endroit convenable avant cela. Il y a des municipalités qui ont de grandes surfaces, comme Montréal, par exemple. Je ne sais pas combien il y a de fourrières pour mettre des automobiles ou des camions. Sur le territoire, il doit y avoir de bonnes distances. Je suis convaincu que l'endroit convenable, dans mon esprit, pourrait être autre chose que la fourrière qui existe.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Journeault-Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Je pense que c'est une protection additionnelle qu'on ajoute en précisant "au plus proche endroit convenable". Si on ne circonscrit pas et qu'on parle d'endroit convenable, on peut retrouver des endroits convenables qui sont plus ou moins éloignés.

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

Mme Harel: Est-ce que la cour n'a pas décidé qu'à Montréal la fourrière... Ce n'est pas la fourrière, comment dit-on?

M. Dufour: C'est cela, c'est la fourrière automobile.

Mme Harel: C'est cela, la fourrière est située à l'extrémité est de la ville, à Rivière-des-Prairies, en périphérie complètement de toute l'activité routière. La cour n'a-t-elle pas décidé que ce n'était pas un endroit convenable au sens...

M. Lalande: La cour a déclaré qu'il y avait un endroit convenable où on pouvait remiser le véhicule plus près et que cela aurait coûté moins cher au contribuable.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, c'est une protection.

Mme Harel: Est-ce qu'elle a localisé cet endroit convenable qui était plus près?

M. Lalande: Non, on a dit: Il y a un endroit où vous auriez pu remiser ce véhicule. Vous n'aviez pas à traverser toute la ville pour aller le remiser. De sorte que la cour a...

Mme Harel: Elle ne l'a pas identifié?

M. Lalande: Non, elle ne l'a pas identifié. Elle a simplement dit: Cela vous a coûté 100 \$ pour le faire remiser, mais cela aurait pu vous en coûter 30 %. Donc, je réduis à 30 \$.

M. Dufour: Vous connaissez le problème qui existe. Les municipalités, assez souvent, exigent que le contribuable paie. Il y a des garagistes qui ont peur de manger des volées, c'est bien clair. Il y a des automobilistes qui sont assez violents parce qu'ils veulent avoir leur voiture et ils trouvent que cela coûte cher. Ce n'est pas un agent de la paix, le garagiste. C'est donc pourquoi les municipalités en sont venues à la conclusion ou à la solution qu'elles devaient avoir leur propre fourrière et que les agents de la paix devaient avoir accès ou contrôler cette chose. Cela fait qu'il n'y a pas d'endroit convenable partout dans la ville. La fourrière municipale étant à un endroit donné, de temps en temps, cela peut être une longue distance et ils exigent des prix pour cela.

C'est par rapport à cela...

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe que ce soit sur le territoire de la municipalité et que ce soit bien éloigné, il y a une chose dont il faut tenir compte, c'est le fait que l'individu, lui, aura payé les frais pour le déplacement. On doit la déposer dans un endroit qui est le plus près et qui est convenable. En tout cas, de par l'exercice et l'expérience citée par Mme la députée de Maisonneuve, cela me paraît très bien interprété par les juges qui ont fait en sorte que, pour un gars qui avait abusé, ils ont pu se servir de ce libellé pour ramener à des proportions plus acceptables...

M. Dufour: La municipalité ne peut pas avoir trois ou quatre fourrières, règle générale.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, ils ne sont pas convenables. Ils ne sont pas raisonnables.

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

Mme Harel: Seul un agent de la paix est autorisé à faire un tel déplacement. Par ailleurs, il est de pratique courante que ce soient les remorqueurs eux-mêmes qui fassent ces déplacements. Est-ce qu'ils sont toujours accompagnés d'un agent de la paix?

Une voix: C'est dans les contrats.

Mme Harel: Évidemment, on parle d'une voiture qui est immobilisée, contrairement aux dispositions de la présente section. Cela pourrait être une voiture immobilisée le long

d'une rue qui est remorquée sans qu'il y ait d'agent de la paix; c'est contraire aux dispositions de la loi?

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

M. Lalande: Il y a une différence. Quand quelqu'un est stationné sur un terrain privé, le propriétaire de ce terrain a des contrats avec des agences pour remorquer les véhicules qui sont stationnés là de façon illégale, c'est-à-dire sans payer leurs droits. Ce sont les règles du droit privé qui s'appliquent à ce moment-là. Si vous êtes sur un terrain, je le fais remiser. C'est dans ce cas-là que le juge a interprété qu'on avait abusé de cette disposition et qu'on avait fait remorquer trop loin. On aurait pu faire remorquer plus près. Ce n'est pas tout à fait cette disposition. On dit que c'est l'agent de la paix qui fait remorquer dans un endroit qui est plus acceptable. Évidemment, l'agent de la paix ne va pas le remorquer dans un garage qui ne veut pas le recevoir. Ils ont des contrats, des ententes signées avec les garages et ce n'est pas nécessairement toujours à la fourrière municipale qu'ils vont les remiser. Si un tel garage est d'accord pour recevoir de tels véhicules, ils vont le remiser à l'endroit le plus près.

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

Mme Harel: En faisant cette distinction d'un remorquage dans un chemin privé... Pensons au stationnement de Radio-Canada, par exemple, où cela se produit quand même assez souvent et où, à la sortie, les visiteurs retrouvent leur auto à Rivière-des-Prairies; c'est d'ailleurs arrivé au député de Lévis lors de sa dernière apparition à la télévision de Radio-Canada. Sur un chemin public, par exemple, lorsqu'il y a un déneigement, est-ce qu'il doit toujours y avoir un agent de la paix, à ce moment-là?

M. Lalande: Forcément.

Mme Harel: Pourtant, il n'y a pas toujours un agent de la paix. C'est de pratique courante, à Montréal. En tout cas, sur ma rue, il m'est arrivé de voir des remorqueurs qui procèdent...

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

M. Lalande: Comme le fait remarquer Me Bilodeau, c'est forcément un agent de la paix ou une personne autorisée qui a les pouvoirs d'un agent de la paix.

Mme Harel: Cela veut donc dire qu'on peut demander à cette personne de

s'identifier en tant qu'agent de la paix. Est-ce qu'elle doit remettre une contravention? M. Lalande disait qu'il n'y a pas infraction sans qu'il y ait remise d'une contravention. Est-ce qu'il remet une contravention, en l'occurrence?

M. Lalande: Non. Dans cette perspective, lorsqu'il y a déneigement, elle est carrément remise. On remet le véhicule pour être capable de faire le déblaiement, et on vous dit: Allez chercher le véhicule et payez les frais de remisage.

Dans le cas présent, c'est vraiment une contravention à quelqu'un qui est illégalement... Le policier décide qu'il y a une contravention et il fait remorquer la voiture. Mais, là, c'est dans le cadre de ses fonctions habituelles.

Mme Harel: J'y reviendrai parce que, quand il y a remorquage, il y a habituellement une contravention. Vous avez quand même un délai pour l'acquitter dans une banque ou une caisse et vous pouvez même, par la suite, l'acquitter au comptoir et vous avez des frais, tandis que, dans ces cas, les propriétaires du véhicule doivent immédiatement acquitter tous les frais comptant pour récupérer leur véhicule, pas par chèque, mais en argent comptant. Vous vous rendez compte de ce que cela occasionne de problèmes dans une ville comme Montréal pour des visiteurs, pour des étrangers, pour des gens du Québec, mais qui viennent pour voir une partie de baseball ou de hockey.

M. Lalande: On est carrément à l'intérieur des règles du droit privé municipal. S'il y a un véhicule sans droits sur un terrain privé, le propriétaire décide de faire remiser ce véhicule à un autre endroit et on paie les frais.

Mme Harel: Sur un terrain public, c'est la même chose?

M. Lalande: Sur un terrain public, c'est différent. Là, vous avez raison de souligner qu'il y a trois modes de paiement qui s'appliquent: la contravention, l'avis préalable et la poursuite si quelqu'un ne paie pas. Ce sont les règles générales quand c'est l'agent de la paix.

Mme Harel: Elles sont appliquées aussi lorsqu'il y a remorquage.

M. Lalande: Bien sûr, quand c'est par l'agent de la paix, en vertu du code.

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

M. Dufour: Dans les municipalités, le préposé au déneigement la fait remiser. Je

ne pense pas qu'il appelle un agent de la paix pour la faire remiser, n'est-ce pas? Ils peuvent certainement parler par radio et dire qu'on fait remiser telle automobile, tel numéro de plaque. Je ne suis pas sûr que l'agent de la paix doive être là au moment où cela se produit, parce qu'il n'y a personne là. Le conducteur, le propriétaire de l'automobile n'est pas là. S'il était là, ils ne la remettraient pas.

M. Lalande: Ce qu'on dit simplement, c'est que, pour qu'il y ait une infraction, il faut que ce soit l'agent de la paix qui l'ait déléguée. Il n'y a pas d'infraction à ce moment-là.

C'est un remisage qui se fait à l'extérieur des stipulations qui sont prévues au code. Ce sont deux choses. Alors, quand il est remorqué par un agent de la paix et dans le cadre d'une opération par la municipalité, il y a une contravention qui est portée avec les trois niveaux de paiement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 390 est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 390 amendé est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 391.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut abandonner un véhicule routier sur un chemin public."

M. Dufour: Qu'est-ce que cela couvre?

M. Côté (Charlesbourg): Prenons l'exemple d'un individu qui a une "minoune", qui conduit une "minoune" et qui va en direction de Montréal en provenance de Québec. À un moment donné, il va voir un radar et il va décider qu'il est peut-être mieux de laisser la "minoune" le long du chemin et de se sauver par le bois, d'en faire un bout à pied ou de faire du pousse. C'est un cas comme celui-là. On parle de la route 20, mais on peut parler d'autres routes aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 391 est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 391 amendé est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 392.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix est autorisé à faire déplacer et remiser au plus proche endroit convenable, aux frais de son propriétaire, un véhicule abandonné sur un chemin public." Je pense que cela complète le...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 392 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il y en a un où il est question d'immobilisation et, lui, c'est abandonné. Abandonné, c'est le cas de la "minoune"?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Immobilisé, cela peut être...

Mme Hare: Évidemment, il faut qu'il y ait identification du propriétaire.

M. Côté (Charlesbourg): Avec l'immatriculation, automatiquement, on peut savoir qui est le propriétaire.

M. Dufour: Oui, mais n'y a-t-il pas des cas où on n'est pas capable de retracer les propriétaires? Il arrive parfois qu'on voie des "minounes" dans des endroits dont on n'a jamais entendu parler, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Parfois on ne peut pas retracer le conducteur qui l'a mise là, mais il est clair que l'immatriculation correspond à un individu qui existe quelque part. À moins que la personne ne soit disparue.

Une voix: Pour la plaque, au fichier de la régie, il y a un nom et une adresse.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a un code, un numéro de série dans le véhicule de toute façon.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 392 est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 392 amendé est adopté?

Mme Hare: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 393.

M. Côté (Charlesbourg): On revient au cahier, à l'article 393 que l'on connaît. "Lorsqu'un agent de la paix procède au

remisage d'un véhicule abandonné, il doit effectuer les recherches raisonnables en vue de retrouver le propriétaire du véhicule et en aviser le Curateur public.

"Si le propriétaire du véhicule abandonné n'a pas été retrouvé à l'expiration d'un délai de 30 jours de la date de remisage, ce véhicule est confié à la gestion du Curateur public qui peut en disposer librement. Dans ce cas, le curateur est tenu au paiement des frais usuels de remisage."

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

M. Dufour: Où le Curateur public prend-il les fonds pour payer cela? Vous dites que le Curateur public est tenu au paiement des frais usuels de remisage.

M. Côté (Charlesbourg): Il fait une vente annuelle et c'est de là qu'il tire son argent.

M. Dufour: Mais les frais de remisage peuvent être assez dispendieux, s'il garde... Je pense que c'est juste 30 jours avant, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il y a un nombre assez appréciable de voitures que le curateur récupère et met en vente annuellement.
(20 h 30)

M. Dufour: Mais comment procède-t-il pour faire la vente? Est-ce qu'il y a des publications? Est-ce qu'il y a d'autres endroits que Québec et Montréal qui font des ventes comme celles-là? J'imagine que les régions sont encore oubliées; on n'est pas là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Pour une fois qu'on les oublie pour des "minounes".

M. Dufour: J'espère que ce ne sont pas juste des "minounes"... Il peut arriver qu'il y ait des "chars" propres. On se trouve à les vendre. Chacun sa "minoune"...

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ces propos, est-ce que l'article 393 est adopté?

M. Dufour: Je ne sais pas si Mme Louise a des choses?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 394 et j'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une mesure de concordance, M. le Président, qui vise à remplacer, dans la première ligne de

l'article 394, le nombre 392 par le nombre 391.

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

Mme Harel: L'amendement, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Je reviens à l'article 394.

Mme Harel: L'amendement est adopté. L'article 394 porte sur un véhicule routier abandonné sur un terrain privé. C'est le propriétaire du terrain privé qui demande à un agent de la paix le déplacement du véhicule qui ne lui appartient pas. Aux articles 391 et 392, cela veut dire que c'est le curateur qui paie les frais usuels de remisage.

M. Lalande: C'est la même disposition qui existe, mais quand un véhicule est abandonné sur un terrain privé le propriétaire fait appel à l'agent de la paix pour débarrasser le terrain et c'est le même processus que s'il avait été retrouvé sur un chemin public.

Mme Harel: C'est un total de combien? Vous disiez beaucoup tantôt; quel est le nombre de véhicules qui sont ainsi remis au Curateur public?

M. Lalande: Un nombre vraiment approximatif sur lequel je ne pourrais pas me prononcer. Sauf erreur, dans la région de Montréal, c'est peut-être de 500 à 600 voitures par année qui sont ainsi saisies et vendues au Curateur public. Dans bien des cas, ces véhicules sont tellement...

Mme Harel: En mauvais état.

M. Lalande: ...en mauvais état qu'ils s'en vont bien plus chez le recycler qu'ailleurs. En d'autres mots, ils sont vendus pour la ferraille.

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

M. Dufour: Il y a deux questions, à mon sens, qu'on soulève avec cet article. Les articles 391 et 393 - c'est la première fois qu'on parle de terrain privé ici - s'appliquent également au véhicule routier abandonné, mais on a dit aussi immobilisé quelque part. Que veut dire abandonné et immobilisé? Quelqu'un voit un véhicule sur son terrain, un terrain privé et, par la suite, on dit: En demande de déplacement. Que veut dire le mot "déplacement"? Est-ce que cela veut dire le sortir du terrain et le placer sur le terrain public, le mettre dans des endroits

convenables? Il me semble que cet article n'est pas très clair par rapport à d'autres qui semblent beaucoup plus lumineux.

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

M. Lalande: Il s'agit bien ici d'un véhicule qui est abandonné. Le député de Jonquière a raison de souligner la difficulté d'appliquer cette mesure quand un véhicule est abandonné ou quand il est seulement laissé là. Est-ce qu'après quinze jours il est abandonné ou pas? Il y a une difficulté d'indiquer le nombre de jours. C'est pour cela que le Curateur public, avant de se départir de ce véhicule, va donner un avis de 30 jours, dans sa Loi sur la curatelle publique, au dernier propriétaire qui est immatriculé au fichier de la Régie de l'assurance automobile. Il va donner un avis qu'on s'apprête à disposer de son véhicule. Évidemment, s'il ne répond pas après tous ces délais, il procède à la vente.

M. Dufour: Si un véhicule est immobilisé sur un terrain, je ne sais pas s'il a été abandonné ou pas, il embarrasse le propriétaire. Il y a peut-être le Code civil qui s'applique; vous allez me dire quelque chose comme cela. Il faut qu'il le fasse déplacer, et on demande le déplacement à un agent de la paix, mais vous ne me dites pas comment il le déplace et où il le déplace.

M. Lalande: Il va demander une remorqueuse et la remorqueuse va le remorquer à l'endroit convenable le plus près...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 392.

M. Lalande: ...en attente. Là, le Curateur public va en être saisi de droit...

M. Dufour: "Shadow boxing".

M. Lalande: ...et va envoyer l'avis de 30 jours avant de s'en défaire. Encore là...

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

M. Dufour: Encore là, le propriétaire ne peut pas se faire justice lui-même. Le propriétaire ne peut pas décider de lui-même qu'il fait déplacer les... Qu'est-ce qui l'empêche de le faire brasser et de l'envoyer ailleurs?

M. Lalande: Là, c'est le grand principe de droit qui dit qu'on ne peut pas se faire justice soi-même. C'est un agent de la paix qui doit intervenir.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 394 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 395.

Ceinture de sécurité

M. Côté (Charlesbourg): Vous me permettez, à ce moment-ci, puisqu'on arrive au port de la ceinture de sécurité, de remettre à chaque membre de la commission, puisque chacun adoptera le principe, un petit chandail...

M. Dufour: C'est quoi cette affaire-là?

M. Côté (Charlesbourg): ...pour le port parce qu'on...

M. Dufour: "Sain et sauf".

M. Côté (Charlesbourg): ...veut garder le député de Jonquière...

M. Dufour: En bonne santé. À part cela, vous avez ma grandeur. Cela est voulu.

M. Côté (Charlesbourg): C'est voulu. À chaque membre de la commission, un chandail qui illustre très bien la volonté de la commission...

M. Dufour: De la façon dont on a été gâté, savez-vous qu'il y a des gens qui vont regretter de ne pas être venus nous retrouver.

M. Côté (Charlesbourg): Tout cela pour vous dire qu'on traite bien notre monde.

M. Dufour: On travaille fort.

M. Côté (Charlesbourg): Cela exprime très clairement la volonté de l'ensemble de la commission que les gens au Québec portent la ceinture de sécurité.

M. Dufour: Pour ma part, je peux vous le dire et m'en confesser, je la porte tout le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Très bien.

M. Dufour: Pour moi, la ceinture, c'est sacré.

M. Côté (Charlesbourg): J'espère que vous ferez de même du chandail.

M. Dufour: Il y a peut-être des petits points, par exemple, qu'on va discuter sur la

ceinture.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur cette confession de M. le député de Jonquière, est-ce que je peux appeler l'article 395?

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier dont la ceinture de sécurité visée à l'article 250, pour le conducteur ou la place qu'occupe un passager, est manquante, modifiée ou hors d'usage."

L'article 250 dit: "Nul ne peut enlever ou faire enlever, modifier ou faire modifier ou faire mettre hors d'usage une ceinture de sécurité dont sont équipés les sièges d'un véhicule routier conformément à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles..."

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

M. Dufour: Sur cet article, jusqu'à maintenant, quelqu'un aurait pu prendre la ceinture arrière et la modifier, parce que vous avez dit qu'en arrière on devra s'attacher aussi. Cela voudrait dire qu'on ne peut pas modifier les ceintures à l'avant. Mais "qu'occupe un passager", cela, moi, je pense qu'on est obligé... Est-ce que vous permettriez, M. le ministre, qu'on élargisse le débat?

M. Côté (Charlesbourg): Si cela peut nous permettre d'accélérer...

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

M. Dufour: L'élément que je vois là-dedans, c'est sur la ceinture arrière pour laquelle il y a beaucoup de controverses. Il y a des gens qui nous disent, par exemple... C'est une mesure presque antifamiliale. Vous allez dire que c'est peut-être paradoxal. Une famille qui aurait quatre enfants, le père, la mère et quatre enfants, nécessairement, il n'y a pas de ceintures pour tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a trois en arrière et il y en a trois en avant.

M. Dufour: Oui, mais assez souvent, ce sont des "bucket seats".

M. Côté (Charlesbourg): Au moins, on va donner la chance d'en sauver trois sur quatre.

M. Dufour: Oui, mais, encore là, attacher la ceinture arrière, je trouve qu'on va plus loin que ce que je peux comprendre. En avant, qu'on soit obligé de s'attacher, oui, il y a des choses qui peuvent faire... En

arrière, il y a toutes sortes de méthodes pour se sauver. Frapper le siège, c'est moins dur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est moins dur, mais cela coûte quand même beaucoup de frais en ce qui concerne les accidents. Si le principe de la ceinture de sécurité est bon pour en avant, il est aussi bon pour en arrière. C'est clair qu'il est de notre intention, effectivement, de passer à la deuxième étape qui est d'obliger le port de la ceinture de sécurité à l'arrière. Là-dessus, la conviction est profonde. Elle est en usage dans d'autres provinces, dans d'autres États pour ce qui est des États-Unis. Les statistiques de la régie démontrent qu'il y a aussi des gens qui sont à l'arrière des voitures qui subissent des blessures graves et qui occasionnent aussi des frais à la Régie de l'assurance automobile et, par conséquent, des frais et aussi des blessures corporelles aux individus qui ne s'attachent pas à l'arrière.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a beaucoup d'endroits où c'est obligatoire? En Europe, je crois qu'on n'est même pas obligé de s'attacher en avant.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je n'ai pas le tableau dont je me suis servi en deuxième lecture. J'avais fait la nomenclature d'un certain nombre de provinces canadiennes où, effectivement, c'était obligatoire, et de certains États aux États-Unis, mais je ne le sais pas de mémoire. Peut-être que M. Vézina peut prendre la relève là-dessus.

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

Mme Harel: Comme c'est le principe et que ce principe est modifié assez substantiellement dans le texte qui est proposé comparativement à la disposition qui est en vigueur actuellement, notamment par la modification à l'obligation pour tout véhicule routier, là, ce n'est plus seulement un véhicule de promenade comme c'était auparavant... Donc, il y a cet élément. Un véhicule routier, cela comprend un véhicule taxi, cela comprend un véhicule...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut comprendre un véhicule routier qui est équipé de ceintures, parce qu'il y a des véhicules actuellement qui sont sur les routes, mais qui ne sont pas équipés de ceinture de sécurité.

Mme Harel: Quels sont-ils?

M. Côté (Charlesbourg): Les autobus.

M. Lalande: Les fourgons style métro.

Mme Harel: Mais cela, c'est par règlement qu'il y a des véhicules qui ne sont pas équipés de ceintures.

M. Lalande: C'est la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles qui ne prescrit pas de ceintures de sécurité dans les normes de construction.

Mme Harel: Donc, cette loi fédérale, elle trouve application ici, et vous la reprenez dans le Code de la sécurité routière. Vous y faites référence à quel article?

Mme Joumeault-Turgeon: Au début de la section qui concerne les équipements, à l'article 250.

Mme Harel: Donc, à l'article 250.

Mme Journeault-Turgeon: Oui, du projet de loi, l'article qu'on vient de lire et auquel on a fait référence.

Mme Harel: C'est la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la loi fédérale. Donc, à part les exceptions qu'on retrouve dans la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles, selon le texte qui nous est maintenant proposé, tout conducteur d'un véhicule routier devrait porter la ceinture de sécurité. C'est le premier élément qu'on va examiner, compte tenu des représentations qui ont été faites particulièrement par les représentants des taxis.

M. Côté (Charlesbourg): On aura, à l'article 396, un amendement à vous proposer qui a été accepté par l'ensemble des représentants du monde du taxi.

Mme Harel: Alors, on va revenir à ce moment-là, parce que l'article 396 va être modifié?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: L'article 396 concerne, dans le texte proposé, les enfants de moins de 5 ans...

Mme Journeault-Turgeon: Les enfants de plus de 5 ans.

Mme Harel: De plus de 5 ans.

Mme Journeault-Turgeon: Et, à l'article 397, les enfants de moins de 5 ans.

Mme Harel: Et les exemptions.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Le principe, on le retrouve à l'article 395. Vous nous dites qu'on aura une modification à apporter, une exemption dont on évaluera la portée tantôt à l'article 396 concernant les taxis, la conduite...

Par ailleurs, c'est donc d'application nouvelle pour les policiers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

(20 h 45)

Mme Harel: Dans le texte actuel, tous étaient exemptés sauf quand ils conduisaient un véhicule de promenade. Si le taxi enlevait son dôme et devenait un véhicule de promenade, il était couvert à ce moment-là, mais il fallait que cela soit un véhicule de promenade. Même le voyageur de commerce était exempté lorsqu'il conduisait une automobile qui n'était pas utilisée comme véhicule de promenade.

M. Lalande: Dans le cadre de son travail, par exemple, d'où les problèmes d'applicabilité qu'il y avait. S'il utilisait son véhicule dans le cadre de son travail, il n'était pas tenu de s'attacher, mais si c'était pour un usage personnel, il devait s'attacher, de sorte qu'il y a beaucoup de gens, comme le disait M. le ministre, qui se promenaient avec un coffre d'outils dans leur véhicule pour faire croire qu'ils étaient toujours au travail.

Mme Harel: C'est le premier élément peut-être sur lequel on peut interroger le ministre. Il nous dit qu'il reviendra avec un amendement concernant les conducteurs de taxi, et maintenant, à titre de droit nouveau, que cela s'applique aux policiers et aux voyageurs de commerce. Est-ce qu'il y a eu des représentations, est-ce qu'il peut faire état des...

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas des voyageurs de commerce, mais, hier matin, quelqu'un a parlé à mon directeur de cabinet pour demander d'exempter les policiers.

Mme Harel: Quelqu'un de bien placé⁷

M. Côté (Charlesbourg): Un représentant de l'Association des policiers, si je ne m'abuse, c'est un monsieur Simard.

Mme Harel: L'Association des policiers...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous dirai le nom tout à l'heure. Il demandait effectivement que les policiers soient exemptés. Ma philosophie à moi est que, dans la mesure où il y aura trop d'exemptions, elle ne sera pas appliquée. C'était le vice de la loi actuelle et on a voulu réduire à sa plus simple expression les exemptions. J'ai été sensible à l'argumentation des taxis, ouvert aussi à

l'argumentation des policiers, mais il faut convenir que les policiers qui ont affaire à des individus qui sont en état de choc ou qu'on vient d'arrêter, c'est rarement un policier qui est seul, c'est toujours un policier qui est accompagné ou qui peut être isolé de l'avant et de l'arrière de l'auto par une certaine grille qu'on voit assez souvent dans les véhicules de police.

L'argument qui fait en sorte que, dans le cas du taxi, un individu pourrait prendre le baudrier et étouffer le chauffeur de taxi, cela met en péril la sécurité de l'individu - cela, j'achète cela - et, finalement, confrontés à la sécurité publique et à la sécurité de l'individu, je pense qu'on n'a pas le choix d'examiner cela de très près. Cela peut être le cas du taxi, il y a eu des exemples au niveau du taxi. Pour les corps policiers, c'est moins vrai, c'est beaucoup moins vrai, compte tenu du fait qu'on circule beaucoup à deux, même s'il y a des problèmes à certains endroits. J'ai rarement vu un policier arrêter un récidiviste, l'asseoir en arrière et s'en aller au volant pour conduire. Très souvent on va l'arrêter, on va demander de l'aide et finalement, après cela, on va le transporter à deux policiers. Il y a tout un système de menottes, toute une série de choses qui permettent aux policiers de se défendre.

Selon ce qu'on me dit, les états-majors des corps policiers sont très favorables à cette mesure. Il y a effectivement encore de la résistance chez les représentants des policiers, peut-être même chez les policiers aussi, la Fraternité, c'est compréhensible, mais il y a une évolution assez grande chez les policiers aussi. Je pense que c'est une question fondamentale, que celui qui a à appliquer la loi puisse donner l'exemple. Vous allez me poser la question tantôt: Qui va donner un "ticket" à un policier qui ne porte pas la ceinture? C'est clair qu'on ne commencera pas à nommer 6 000 000 d'agents de la paix partout au Québec pour coller des infractions aux policiers qui ne portent pas la ceinture. C'est une question de gros bon sens. C'est une question d'être responsable aussi.

Il faut se dire une chose. Il y a bien des policiers qui éviteraient des blessures s'ils étaient attachés, lorsqu'ils sont en poursuite d'individus ou quand ils circulent à haute vitesse. Là-dessus, il y aurait peut-être un commentaire que M. Vézina aimerait ajouter.

Mme Harel: Est-ce qu'à la régie, il y aurait des chiffres ou des statistiques qui pourraient nous être fournis là-dessus?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: Absolument. Madame, la

première chose qu'il faut souligner, c'est que nous faisons à tous les deux ans à la régie une enquête sur le port de la ceinture. La dernière fois qu'on l'a fait, c'était en 1985. On le refera en 1987. On l'avait fait, auparavant, en 1983. De 1983 à 1985, le port de la ceinture a diminué de 10 %. Il est passé de 60 % à 50 %. Les policiers nous disent que c'est impossible à faire respecter, parce qu'il y a trop d'exemptions.

Quand vous voyez, par exemple, que le voyageur de commerce est exempté, qui est voyageur de commerce? On a vu des choses invraisemblables à la régie. Des gens sont immatriculés avec un F pour être sûrs qu'ils seront identifiés comme voyageurs de commerce et ne plus porter la ceinture, alors qu'il s'agit de véhicules de promenade tout à fait ordinaires. Je donne des exemples.

Quand on a rencontré les patrons des corps policiers - donc l'état-major - en mars 1986 au moment où on commençait à préparer le code, on leur a demandé s'ils étaient prêts à prôner le port de la ceinture pour les policiers. La réponse était positive. Us étaient inquiets par rapport aux associations de policiers, bien sûr, parce que cela a déjà été négocié dans une convention collective, semble-t-il. Cela a déjà été un élément d'une convention collective. Ils ont fini par nous répondre: Si c'est obligatoire, on va être capable, au moins, de l'exiger de notre personnel, sans quoi, on ne peut pas l'exiger de notre personnel.

Vous me demandiez des chiffres sur les coûts. D'abord, pour répondre au député de Jonquière, je vous donne les chiffres de façon globale, pour ceux qui sont attachés ou pas attachés, en avant et en arrière. Pour 1000 passagers assis à l'avant, le taux des victimes s'élève à 112,8 parmi les passagers avec ceinture contre 196,4 parmi les passagers sans ceinture. Le taux de victimes parmi les passagers avec ceinture est de 57 % seulement du taux des victimes observé parmi les passagers sans ceinture; cela, c'est en avant.

Parmi les passagers arrière, ces taux sont de 89,4 parmi les passagers avec ceinture, mais de 136,7 parmi les passagers sans ceinture. Le premier est donc 65 % seulement du second. Ce qu'il est important de souligner, c'est qu'en plus d'accroître sa propre sécurité, le passager arrière attaché peut également éviter de provoquer des blessures aux personnes installées à l'avant du véhicule impliqué dans un accident de la route.

Ce qu'on voit souvent, c'est le passager arrière qui n'est pas attaché qui passe par-dessus le siège et qui va blesser le passager à l'avant. C'est courant. Concrètement, si on augmentait le port de la ceinture de 50 % qu'il est présentement à 75 %, c'est à peu près 45 000 000 \$ à 50 000 000 \$ qu'on

économiserait annuellement.

En fait, le non-port de la ceinture pour les 50 % représente à peu près entre 90 000 000 \$ et 100 000 000 \$ à l'heure actuelle. Si on passait de 50 % à 75 %, on irait chercher la moitié de cela. C'est très important comme coût.

Mme Harel: Qui va récupérer l'argent?

M. Côté (Charlesbourg): La régie.

M. Vézina: Les automobilistes, madame, la société.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, la société, mais, en particulier, la régie au cours des prochaines années, puisqu'on a une entente de trois ans avec le ministère des Affaires sociales quant au paiement des frais hospitaliers et des autres frais d'indemnité aussi. Il faut convenir, puisqu'on parle du port de la ceinture en arrière - c'est quand même un débat large - de laisser un temps pour l'éducation. Ce n'est pas demain matin qu'on oblige les gens... Il va y avoir une éducation à faire dans le temps pour permettre aux gens d'être bien sensibilisés à ce qui va se passer.

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

Mme Harel: M. Vézina faisait valoir que des représentations avaient été faites par les policiers en ce sens qu'ils ne pouvaient pas le faire appliquer, parce qu'il y avait trop d'exemptions. C'est assez paradoxal de voir qu'ils faisaient eux-mêmes partie de l'exemption. Peut-être faut-il chercher la non-application de cette disposition dans le fait qu'on le fait quand on y croit, d'une certaine façon. Dans la mesure où les policiers ne sont pas convaincus de son utilité, de sa nécessité, peut-être comme bien de nos concitoyens, ils ne la portent pas. Est-ce que des campagnes seront faites auprès des policiers pour peut-être lever les résistances qui existent toujours, même chez bien des gens dans la population? Il y a des gens qui m'en parlent continuellement et qui sont convaincus que c'est une façon d'entraver leur liberté qui n'a pas de résultat réel puisque, finalement, les accidents, cela n'arrive qu'aux autres, de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si vous vous souvenez des reportages de M. Nadeau diffusés aux Beaux dimanches, le dimanche soir, "Prendre la route", qu'a financés en bonne partie la Régie de l'assurance automobile. Ils faisaient état de certains problèmes reliés aux accidents de la route et, à certains chapitres, du port de la ceinture de sécurité. Je me souviens encore avoir vu un policier qui, aujourd'hui, est

paralégique, témoigner de sa non-conviction, avant son accident, des effets bénéfiques du port de la ceinture de sécurité. Il ne faudra pas attendre que chacun soit victime d'un accident en ne portant pas la ceinture. Je me souviens encore de l'exemple que nous a donné Mme la députée de Maisonneuve, au début de cette commission, de l'avocat, à Montmagny. Non, c'est un autre que vous avez donné, mais on a ajouté le cas de cet homme qui s'est tué à Montmagny. S'il avait porté la ceinture de sécurité, il serait encore vivant. Il est clair que les gens qui sont contre le port de la ceinture peuvent arriver avec un exemple qui dit que l'individu est mort parce qu'il portait la ceinture de sécurité. Mais, je pense que c'est globalement qu'il faut regarder l'ensemble des effets bénéfiques et, dans ce sens, il y en a. En termes de campagne de publicité, d'éducation, M. Vézina pourrait peut-être davantage...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: Écoutez, madame, de loin, la mesure de sécurité la plus probante, c'est le port de la ceinture. D'après l'expérience que nous en avons depuis 1978, effectivement, on sait toujours si quelqu'un était attaché ou non. C'est du simple au double, les réclamations, pour quelqu'un qui n'était pas attaché contre quelqu'un qui était attaché, sans compter tous ceux qui ne sont pas venus, à la régie, à la société, réclamer des indemnisations parce qu'ils étaient attachés. L'écart est probablement de un pour quatre, quant aux coûts, pour la société, pour ne pas porter la ceinture.

Nous avons rencontré les policiers, je le rappelle, en mars 1986. La première chose qu'on leur a demandé, c'est: Si nous devons faire des campagnes sur le port de la ceinture, est-ce que vous serez ou non avec nous? Il nous semblait irréaliste de faire des campagnes nationales sur le port de la ceinture et pouvoir faire augmenter cela par exemple, de 50 % à 52 % ou 53 %. Cela nous apparaissait insignifiant si les policiers n'étaient pas avec nous, s'ils ne devaient pas faire respecter cet article de la loi. Les policiers ont embarqué. On a fait, dans tout le territoire, des opérations que l'on a appelée des PAS. Ce sont, en fait, des programmes d'application sélective où, pendant les premières semaines, on a fait de l'éducation avec les policiers - de là viennent les gilets, d'ailleurs.

À Québec, par exemple, les trois premières semaines, avec les médias et surtout la radio, avec les journalistes qui circulent le matin, avec les policiers, on a fait de l'intervention systématique. On intervenait pour récompenser ceux qui étaient attachés, on leur donnait un gilet,

entre autres, ou pour leur dire que la quatrième semaine, s'ils n'étaient pas attachés, on interviendrait. De fait, on a remonté de 60 % à 74 % le taux du port de la ceinture dans la région de Québec. On a fait cela un peu partout.

En 1987, on prévoit refaire cela systématiquement avec les corps policiers et arriver à une espèce de crescendo où l'on ferait une opération sur tout le territoire du Québec en même temps, probablement au printemps 1987. L'objectif que l'on vise, c'est arriver à avoir un pourcentage du port de la ceinture qui se situe autour de 80 %.

(21 heures)

M. Dufour: Ah, vous ne visez pas les 100 %?

M. Vézina: Les 100 % c'est toujours l'idéal à poursuivre. C'est comme le ciel, M. le député. Ha! Ha! Ha!

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

Mme Harel: C'est là certainement un objectif très louable, mais pour le réaliser, il faut d'une certaine façon que, pour le citoyen, il ne soit pas vu comme une statistique qui va coûter moins pour la régie mais comme l'individu qui épargne d'une certaine façon sa vie, celle de sa famille ou de ses amis qui montent avec lui dans l'auto, parce que la façon dont vous en parlez... Ce n'est pas un reproche que je vous fais, vous êtes un gestionnaire des fonds publics et vous le voyez en termes de diminution des coûts globaux.

M. Vézina: N'ayez crainte, madame, notre publicité n'est pas du tout faite comme cela.

Mme Harel: Ce n'est pas cela qui convainc d'une certaine façon, parce que cela suppose une sorte d'abnégation qui dit: Je le fais pour les autres. Mais il faut le faire pour soi. Il y a quelqu'un qui disait: "S'attacher, c'est s'aimer."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est une bonne publicité.

M. Côté (Charlesbourg): C'est M. le député de Louis-Hébert.

Mme Harel: C'est bien.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, les récentes analyses de l'opinion publique témoignent très bien que l'appel au collectif ne fonctionne plus, il faut s'adresser à l'individu. Vous avez fort raison de dire qu'il faut s'adresser à l'individu et lui démontrer que lui, il peut gagner quelque chose à

porter la ceinture de sécurité.

Bien sûr, comme vous, j'ai rencontré des gens qui, comme ceux de **Vers demain**, ont fait une caricature sur la ceinture de sécurité que j'ai reçue dans mon courrier aujourd'hui et qui était assez significative quant à leur rejet du port de la ceinture de sécurité, mais...

Mme Harel: Le condom, la ceinture de sécurité, tout ce qui est sécuritaire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Tout ce qui est sécuritaire. Et pourtant, c'est **Vers Demain**. Bien sûr, j'ai rencontré des individus qui se posaient des questions non pas sur le port de la ceinture de sécurité en avant, cela semble pour le monde bien évident qu'en avant il faut s'attacher parce qu'il y a le pare-brise, d'où le danger de fracasser...

M. Dufour: Le tableau de bord, le volant, il y a beaucoup d'éléments.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, beaucoup d'éléments, et les questions viennent un peu plus sur le port de la ceinture de sécurité à l'arrière. C'est dans la mentalité qu'il faut que cela s'installe et vous avez raison de dire qu'il faudra dans nos campagnes de publicité et dans notre démarche d'éducation et d'information mettre l'accent sur l'individu et je suis bien convaincu que les gens de la régie ont déjà très bien compris le message.

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

M. Doyon: M. le Président, simplement quelques mots pour féliciter les gens de la régie de ce qu'ils font pour convaincre les gens et je suis aussi sensible au fait que c'est un bon moyen de sauver des gens de blessures et d'épargner à la société des fonds importants.

J'ai une suggestion à faire à la régie. J'ai eu l'occasion de le dire lors du discours de deuxième lecture et je profite de la présence des gens de la régie pour le dire: Je me demande si une campagne de publicité ne pourrait pas être amorcée par une pré campagne qui impliquerait les gens, les automobilistes, en tout cas, les Québécois et les Québécoises, dans le choix du slogan publicitaire. Je vous félicite pour celui que vous avez trouvé. C'est très bien. Je me suis amusé, et je le disais dans le discours de deuxième lecture, à essayer d'en inventer. J'avais suggéré et je voulais qu'il soit inscrit... À l'Assemblée, j'avais suggéré, par exemple: "S'aimer, c'est s'attacher"; "Dans ma voiture, je me ceinture". On pourrait en sortir comme cela et essayer de faire des

liens, des jeux de mots. Celui-là en est un très agréable et qui fait image en même temps, mais on pourrait peut-être commencer à impliquer les gens en leur demandant de faire des suggestions.

À ce compte-là la régie pourrait, avoir des prix qui ne seraient pas très coûteux, par exemple, cinq ans d'assurance gratuite ou de permis de conduire gratuit pour la personne dont le slogan est choisi. En tout cas, il y aurait 50 moyens et à partir de là, les gens commenceraient à être sensibilisés. Il y aurait une pré campagne qui existerait qui ferait participer les gens au choix du slogan publicitaire. On verrait venir les choses, il y aurait un crescendo, un suspense qui s'établirait. Comme tous les concours sont populaires, si on réussit à vendre de la soupe en faisant des concours, si on réussit à vendre toutes sortes de choses, on pourrait probablement aussi, au moyen d'un concours, vendre la ceinture de sécurité. Je m'inscris déjà pour le slogan: "S'aimer, c'est s'attacher"¹¹.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que le député de Louis-Hébert, avec un thème comme celui-là, a de fortes chances de gagner. J'Imagine qu'il espère gagner une bicyclette. Il a été durant longtemps un adepte de la bicyclette.

M. Doyon: Je le suis encore. J'étais le seul fonctionnaire de la Communauté urbaine de Québec, secrétaire général, à me rendre à mon travail à bicyclette.

Une voix: C'est encore plus rapide que le transport en commun.

M. Doyon: Les plus gros dangers que je rencontrais, c'étaient les autobus de la CTCUQ. Ils ont toujours été les plus dangereux pour les cyclistes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue.

M. Baril: Même si je ne fais pas partie de votre commission, je veux vous féliciter quand même. Je voudrais faire une remarque, dans le sens de travailler positivement au lieu de donner des "tickets". Je peux donner l'exemple de la mine Selbaie, dans ma région, où déjà on coupait les "chiffres", si vous me permettez l'expression, des gens qui ne rentraient pas travailler le lundi. Ils ont pris cela à l'envers. Ils se sont mis à donner des prix, des téléviseurs, des fins de semaine, des salaires additionnels. Les gens pouvaient gagner jusqu'à 2500 \$, 3000 \$ ou 4000 \$ de plus par année, s'ils rentraient travailler le lundi. Concernant le port de la

ceinture, au lieu de donner une contravention, si vous continuez avec votre publicité, je pense qu'on va beaucoup s'améliorer. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue. M. Vézina.

M. Vézina: Je vous remercie des suggestions. Je pense que c'est un excellent moyen. Je dois vous dire que la régie ne fait aucune campagne sans y joindre de nombreux intervenants du milieu. Par exemple, la campagne qu'on a commencée, il y a quinze jours, sur l'alcool. Cette année, il y aura au-delà de 100 entreprises qui seront aussi dans la campagne. Alors, vous allez revoir le slogan: "L'alcool au volant, c'est criminel", sur les sacs d'épicerie, sur toutes sortes de choses, dans les voitures, dans les bars, dans les taxis, etc. C'est toujours la façon dont on aborde les campagnes, avec les intervenants du milieu. On va continuer de le faire. Je retiens la suggestion du député de Louis-Hébert. On a déjà eu un embryon de cette façon de procéder avec les étudiants de Laval en design ou je ne sais trop quoi sur comment prévoir la publicité. On a choisi trois finissants qui nous ont fait une publicité dont on s'est servi en région cette année. Je pense que c'est en plein dans ce sens qu'on veut travailler.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. Vézina.

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, ma question porte sur le port de la ceinture de sécurité à l'arrière de la voiture. On nous dit que cette disposition ne serait pas appliquée avant 1989. Je dois comprendre qu'il n'y a pas de mise en vigueur prévue pour cette disposition. Le ministre semble hésiter.

M. Côté (Charlesbourg): Il y aura peut-être des changements, lorsqu'on étudiera l'article 656, quant à la date d'entrée en vigueur. Je suis très ouvert à toute bonne suggestion quant à la date d'entrée en vigueur. Je ne suis pas convaincu que l'évolution publique pourrait faire en sorte qu'on puisse la mettre en application avant.

Mme Harel: Est-ce que vous avez l'intention de déposer un amendement à cet effet?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, compte tenu des discussions que nous aurons, des recommandations qui m'ont été faites par des organismes, par des députés que je croise et avec qui j'en parle. Cela pourrait peut-être être mis en application avant le 1er

janvier 1989, compte tenu du fait que 1988 va être une année tout à fait exceptionnelle pour le Québec, en particulier pour Montréal où le Congrès international de la sécurité routière se tiendra sous la responsabilité de la Ligue de sécurité du Québec. Il y a des projets assez fantastiques qui seront annoncés éventuellement et qui feront en sorte que 1988 sera une année très exceptionnelle pour la sécurité publique au Québec. Il serait peut-être dommage de mettre en application le port de la ceinture de sécurité en 1989, alors que 1988 sera une année de sensibilisation très élevée et qu'il va y avoir, forcément, un momentum de créé autour des événements qui vont se dérouler en 1988.

Dans ce sens, il faudra surveiller de très près quelle application on fera du port de la ceinture de sécurité, quels seront les effets de nos campagnes de publicité, qui vont, elles aussi, se graduer dans le temps. On ne commencera pas avec le haut de gamme, on va commencer graduellement à sensibiliser un ensemble de personnes partout au Québec et dans ce sens je pense qu'au lieu de camper une date définie dans la loi, il sera peut-être bon de laisser une certaine ouverture, compte tenu de l'évolution de la situation.

Mme Harel: Ma question portait justement sur ce point, parce qu'une mesure qui est annoncée sans être appliquée a des chances d'être reçue comme une mesure à laquelle on ne croit pas suffisamment pour la mettre en vigueur maintenant. Cependant, on ferait un sondage auprès de nos concitoyens pour se rendre compte que beaucoup de gens pensent que c'est déjà en vigueur, puisque souvent, il suffit qu'un communiqué soit publié, que l'encre soit séchée sur un journal pour que les gens pensent que si c'est écrit, c'est vrai et en conséquence, des gens m'ont dit: Il faut s'attacher maintenant, c'est obligatoire. Je ne leur ai pas dit que c'était le 1er janvier 1989, mais ils sont absolument convaincus que c'est déjà en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré des gens qui m'ont dit: Vous faites bien, on n'en n'avait pas pris connaissance, mais comme vous l'avez déjà imposé, on attache maintenant nos enfants en arrière et c'est plus sécuritaire. J'ai dit: Bravo! Pour dire jusqu'à quel point la population devient sensibilisée. Il faut dire que nos enfants ne sont pas nécessairement des modèles parce qu'on est dans l'actualité politique et qu'ils la suivent davantage que quelqu'un d'autre, mais mes enfants savent en particulier celui de six ans - maintenant que le port de la ceinture de sécurité est obligatoire, ce n'est pas moi qui le lui ai dit. Il l'a suivi dans l'actualité politique. Lui-même, maintenant, fait des reproches à mon garde du corps qui ne s'attache pas. Par les enfants aussi, il y

a des possibilités de faire du chemin.

Dans ce sens, vous avez raison de dire que trop retarder l'application peut être nuisible aussi. Dans mon esprit à moi, on verra, je suis porté à dire maintenant qu'on devrait l'appliquer au 1er janvier 1988 plutôt qu'au 1er janvier 1989.

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

Mme Harel: Là, il y a un problème peut-être d'application qui a certainement été porté à la connaissance du ministre. Dans la mesure où il y a des jeunes enfants, on oblige à des sièges de bébé. Personnellement, j'ai un frère qui a des jumelles. Son plus vieux a quatre ans et ses jumelles sont toutes petites. Cela veut dire qu'il y a deux sièges de bébé qui sont obligatoirement installés derrière et dans des autos compactes. Est-ce qu'il y aura trois ceintures de sécurité sur le siège arrière de toutes les autos compactes? Est-ce que vous avez vérifié si dans les critères de fabrication, dans les exigences de fabrication des véhicules automobiles, ce sera en vigueur ou c'est déjà en vigueur?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 397, on aura aussi un amendement, compte tenu des représentations qu'on a eues. Cela ne répond pas totalement à la question de Mme la députée de Maisonneuve, mais il y aura un amendement où il y aura des choix quant au siège de bébé ou au port d'une ceinture normale, puisqu'on créait une obligation qui pouvait créer certaines injustices à un certain nombre d'individus.

Si, pour ce qui est du siège arrière, il y a deux ceintures dans la fabrication de l'automobile, forcément l'automobile est conforme aux normes de la fabrication. S'il devait y avoir trois personnes qui prennent place à l'arrière, forcément on ne peut pas obliger la troisième à s'attacher, à moins de traîner un rouleau de corde et je ne suis pas sûr que cela va être bien sécuritaire.

C'est clair qu'en ce qui a trait à l'article 250...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 250.

M. Côté (Charlesbourg): ...finalement, c'est dans la mesure où il y a une ceinture à l'intérieur de la voiture qu'il faut s'attacher. S'il n'y a pas de ceinture, forcément on ne peut pas s'attacher.
(21 h 15)

Mme Harel: Est-ce que les nouveaux véhicules qui seront mis sur la route ont maintenant trois ceintures de sécurité sur le siège arrière? Ce sont les véhicules de 1987 qui seront mis en circulation le 1er janvier

1987?

M. Lalande: Je ne sais pas si c'est en 1986 ou en 1987, mais, effectivement, comme le souligne M. Vézina, les nouveaux véhicules construits ont trois ceintures de sécurité à l'arrière du véhicule.

Mme Harel: Il est évident, par ailleurs, que ce ne sont pas tous les Québécois qui s'achètent une voiture de l'année. Alors, cela prendra un certain temps avant que le parc automobile soit complètement renouvelé.

M. Côté (Charlesbourg): Soit renouvelé.

Mme Harel: Par exemple, si deux adultes véhiculent des enfants avec eux, est-ce qu'il y a une limite de personnes que l'on peut véhiculer dans une auto?

M. Dufour: Ce n'est pas clair, clair.

Mme Harel: C'est le nombre de sièges? Si le siège arrière peut contenir quatre ou cinq enfants...

M. Côté (Charlesbourg): C'est un problème qui a été soulevé par des gens qui véhiculent des enfants d'âge scolaire et qui disaient: On en assoit quatre à l'arrière et il y a seulement trois ceintures. Comment pouvez-vous nous créer l'obligation d'attacher les quatre? C'est clair que, s'il y a trois ceintures, il y aura trois jeunes d'attachés et il y en aura un qui ne sera pas attaché. Il ne faut pas créer l'obligation d'une quatrième ceinture quand elle n'existe pas.

Mme Harel: Vous nous dites que l'article 250, il faut le lire comme obligeant le port de la ceinture...

M. Vézina: L'article 395 se réfère à 250.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'équipement.

Mme Harel: C'est-à-dire que l'équipement prévu est... Il faut porter les ceintures que le véhicule comprend. On ne peut pas les enlever, mais on n'est pas tenu d'en ajouter. Est-ce qu'on fait obligation d'occuper un siège équipé d'une ceinture? C'est ce que je veux savoir.

Mme Journeault-Turgeon: C'est-à-dire que, lorsqu'on occupe un siège équipé d'une ceinture, on a l'obligation de la porter.

Mme Harel: D'accord. Mais on ne fait pas obligation, dans ce cas, d'occuper un siège équipé d'une ceinture.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela

protège les personnes qui seraient en nombre supérieur au nombre de ceintures.

Mme Harel: Les familles de quatre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Dufour: Est-ce que cela veut dire qu'on pourrait se retrouver, à un moment donné, avec des autobus qui seraient équipés de ceinture?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Lalande: Les véhicules munis de ceintures.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas des autobus scolaires comme dans le cas des autobus pour le transport des personnes, ils ne sont pas munis de ceintures.

M. Dufour: Je ne sais pas, il est tombé une goutte d'eau. Cela vient de là.

Des voix: Ha! Ha!

Une voix: C'est un virage en U.

M. Dufour: Ce n'est pas de l'intention...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'au niveau du transport scolaire, c'est peut-être là où c'est le plus problématique, compte tenu du fait que les autobus scolaires sont faits de telle sorte que des ceintures pourraient être plus dommageables qu'autre chose. Actuellement, on est à mettre sur un pied un comité avec l'Ontario, Québec et Ontario. J'ai rencontré M. Fulton et on en a discuté abondamment. Il y aurait un financement du Québec et de l'Ontario pour une recherche sur les autobus scolaires de façon qu'on puisse arriver à une fabrication beaucoup plus sécuritaire que ce que nous connaissons maintenant. J'ai dit à M. Fulton qu'il devrait payer une bonne partie de la facture, étant donné qu'il ne se fabrique pas un autobus scolaire au Québec. Il y a une bonne entente à ce moment-ci avec M. Fulton, mais c'est un autre problème qu'on devra régler ultérieurement, parce que, actuellement il n'y a pas de ceinture, comme il n'y en a pas dans les autobus de transport en commun. Cela créerait une série de problèmes étant donné qu'il y a des gens qui circulent debout dans le transport en commun. C'est clair que ce n'est pas visé à ce moment-ci.

M. Dufour: L'autre éventualité, dans une voiture de police, il y a une séparation entre le conducteur et le siège arrière. Est-

ce qu'à ce moment-là vous allez exiger que la personne à l'arrière porte aussi la ceinture? Vous pouvez arrêter un individu et lui passer les menottes, il n'est pas nécessairement attaché pour cela. Il est attaché aux deux mains, il n'est pas attaché du corps. Est-ce que, par votre réglementation, vous allez l'obliger à être ceinturé aussi ou itou?

M. Côté (Charlesbourg): C'est normal, il faut le protéger pour avoir une preuve.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Tout à l'heure, vous avez dit qu'il y avait une séparation et que cela pouvait le protéger.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela n'empêche pas quelqu'un qui est assis en arrière et qui est attaché mais qui a les mains libres de pouvoir s'avancer et d'étouffer....

M. Dufour: Mais là, on a dit qu'il y avait une séparation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Dufour: Dans les autos des policiers, il ne peut pas se passer les mains, il y a un grillage assez épais.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela ne l'empêche pas de s'attacher pareil avec la ceinture de sécurité.

M. Dufour: Est-ce que vous l'obligez à s'attacher?

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, c'est clair, il n'y a pas d'exemption.

M. Dufour: J'ai toujours à l'esprit que vous dites que le conducteur est responsable de l'"attachement" des personnes dans son auto.

M. Côté (Charlesbourg): Oh! Un instant!

M. Dufour: Oui, je l'ai vu, tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Pour les seize ans et moins. Ce n'est pas pareil du tout. On a joué, à un moment donné, avec la notion de responsabilité, du conducteur pour l'obliger à attacher tout le monde et lui en donner la responsabilité. C'est clair qu'on a joué avec ces éléments. On les a éliminés parce qu'on trouvait qu'un individu qui ne voulait pas, à l'intérieur d'un véhicule, s'attacher... Par exemple, rendre un chauffeur de taxi responsable de la personne qui ne s'attache pas dans sa voiture et qui ne veut pas s'attacher, le chauffeur de taxi

va gagner 4 \$ et cela va lui en coûter 60 \$ d'infraction parce que le passager ne s'est pas attaché. C'était un peu démentiel.

Ce qu'on a décidé de faire, compte tenu du niveau de responsabilité du chauffeur, c'est d'ajouter un point de démerite dans la mesure où lui-même, responsable du véhicule, ne s'attache pas.

Mme Harel: Est-ce interdit, M. le Président?

Une voix: Le décorum!

Une voix: Mais c'est orthodoxe!

Une voix: Oh! Oh!

M. Côté (Charlesbourg): C'est tendancieux. Si c'est orthodoxe, Mme la députée de Maisonneuve...

Mme Harel: Je peux le porter.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): ...pourrait le porter.

M. Dufour: Mais c'est pour homme, cela, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Dufour: C'est pour homme.

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi?

M. Dufour: Ceint, vous pouvez faire beaucoup de choses avec ce mot.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ces paroles, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Dans les taxis, je pense que vous l'avez signalé vous-même, on va être obligé de s'attacher aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Le passager.

M. Dufour: Le passager?

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr.

M. Dufour: Avez-vous des statistiques? Il semble que les conducteurs de taxi n'ont pas tellement d'accidents dans les municipalités, dans les villes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On va déposer un petit tableau qui est assez révélateur parce que, dans les discussions avec eux, les taxis ont fait état qu'ils avaient moins d'accidents que les autres. Effectivement, si j'ai bonne mémoire, c'est du quatre pour un.

M. Dufour: Comparativement...

Mme Harel: Quatre fois plus?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il faut dire que les taxis sont sur la route continuellement, mais les accidents sont quand même là. Effectivement, dans le secteur du taxi, ce ne sont pas toujours des accrochages majeurs, mais...

M. Dufour: Je parlais d'accidents impliquant des passagers, causant des dommages.

M. Côté (Charlesbourg): M. Vézina.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: J'ai les chiffres exacts, ce ne sont pas des hypothèses, j'ai les chiffres depuis 1978 de la fréquence des accidents de taxis par rapport aux accidents de véhicules de promenade. En 1978, la fréquence était de 69 par rapport à 12 véhicules de promenade. En 1979, 61 par rapport à 12. En 1980, 54 par rapport à 10.

Mme Harel: Sur 1000?

M. Vézina: C'est exact, sur 1000. En 1981, 41 par rapport à 49. Vous savez, que les accidents ont baissé en 1981-1982. Ils ont baissé à cause...

Une voix: 41 par rapport à?

M. Vézina: À 49. Tous les accidents d'autos ont baissé en 1981-1982 à cause de la récession économique. En 1982, 31 par rapport à 7. En 1983, 39 par rapport à 7. Ce qui est vrai, c'est que le coût moyen des dommages corporels par véhicule impliqué est plus élevé dans un véhicule de promenade que dans un véhicule taxi. Par exemple, en 1978, c'était 8800 \$ pour un véhicule de promenade, en moyenne, et 5900 \$ pour un véhicule taxi. Mais quand vous multipliez les véhicules taxis par la fréquence, comme disait le ministre tout à l'heure, normalement le risque dans un taxi est quatre fois plus élevé que dans un véhicule de promenade en termes de coût-fréquence. Si bien que si on devait appliquer la contribution d'assurance exacte aux véhicules taxis, on devrait multiplier ce qu'on fait payer aux véhicules de promenade par quatre.

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

M. Dufour: Vous parlez de dommages matériels et je parle de dommages physiques.

M. Vézina: Je parle des dommages corporels, ce qui n'a rien à voir avec les dommages matériels.

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

Mme Harel: C'est donc dire que les accidents sont beaucoup plus fréquents mais finalement leur importance est moindre.

M. Vézina: C'est-à-dire que le coût moyen des victimes dans un taxi est moins élevé chaque année que le coût moyen des victimes dans un véhicule de promenade.

Mme Harel: Comment expliquez-vous ça?

M. Vézina: C'est parce qu'ils sont surtout en ville.

M. Dufour: Ils sont en ville, ils vont moins vite.

M. Vézina: C'est la seule explication.

Mme Harel: Il n'y a pas de décès...

M. Vézina: Par ailleurs, la fréquence est tellement élevée que le coût-fréquence est quatre fois plus élevé que pour un véhicule de promenade. C'est la même chose dans les dommages matériels. Ce n'est pas pour rien qu'ils paient des primes très élevées aux compagnies d'assurances. C'est le même risque.

M. Dufour: Dans les cas que vous avez observés, vous parlez globalement... Est-ce que dans les régions la moyenne est la même pour tout le monde? Il pourrait y avoir plus d'accidents dans la ville de Montréal par exemple, et dans une ville où il y a moins de circulation il y a moins d'accidents.

M. Vézina: On pourrait effectivement sortir ça par région. Je ne les ai pas ici malheureusement, mais j'ai les statistiques sur le nombre de morts, sur le nombre de blessés grièvement dans des taxis. C'est très élevé.

Mme Harel: Non seulement pour les taxis mais pour l'ensemble des accidents, vous avez les statistiques par région?

M. Vézina: Oui, je les ai pour les taxis aussi.

Mme Harel: Pour l'ensemble, est-ce que ce serait possible d'avoir une copie de ces chiffres?

M. Vézina: Il n'y a aucun problème, madame. On va le faire photocopier.

Mme Harel: J'ai lu dernièrement que dans certaines régions, particulièrement en Abitibi, il y aurait un taux assez haut...

M. Côté (Charlesbourg): À titre d'exemple, en Gaspésie en 1985, si j'ai bonne mémoire, il y a eu moins d'accidents mais des accidents plus meurtriers. Il y a des variantes d'une région à l'autre. C'est l'exemple du député de Jonquière que je prenais où il y avait plus de possibilités le samedi soir entre telle heure et telle heure. Ce qui fait que ces statistiques, bien utilisées par les corps policiers, pourraient faire en sorte que ça prendrait une présence policière plus importante de telle heure à telle heure le samedi soir, le vendredi soir...

M. Dufour: Les municipalités tentent de faire des aménagements avec des corps policiers et elles ont beaucoup de difficultés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On fait des photocopies et on va remettre les statistiques.

M. Vézina: On va les donner pour 1981 à 1985 et les neuf premiers mois de 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on serait prêt à adopter...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 395. J'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un papillon à l'article 395.

M. Dufour: Mais comme vous n'appliquez pas les... Vous avez un papillon à l'article 395?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est uniquement pour remplacer le mot "place" par "siège". C'est une question de terminologie.

M. Dufour: Mais comme vous n'obligez pas les gens à l'arrière à s'attacher pour le moment, est-ce que vous maintenez que la ceinture arrière... Si elle a été modifiée ou changée, je ne sais pas pour quelle raison... Quelqu'un peut avoir acheté une auto usagée. Est-ce que vous maintenez cet article tel quel? N'importe quel siège, ça peut être à l'avant ou à l'arrière. L'automobile peut avoir subi une modification aux sièges, ça ne dépend pas nécessairement du propriétaire actuel. Est-ce que vous le maintenez?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'un individu pourrait effectivement, tant et aussi longtemps que cet article n'est pas appliqué, dans le cas du siège arrière, par exemple, - supposons le 1er janvier 1988 - modifier la ceinture de sécurité arrière, mais à partir du moment où l'article va

s'appliquer, il sera obligé de remettre dans le même état de fabrication la ceinture de sécurité, ce qui existait à l'origine.

Mme Harel: M. le Président.

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

Mme Harel: Je voudrais bien m'assurer, à la lecture de l'article 395 des mots, avec l'amendement tel que modifié, "ou pour le siège qu'occupe un passager." Quand on dit: "Nul ne peut conduire un véhicule routier dont la ceinture de sécurité visée à l'article 250 pour le conducteur ou pour le siège qu'occupe un passager, est manquante, modifiée ou hors d'usage", de la signification de l'expression "ou pour le siège qu'occupe un passager, est manquante." On m'a bien dit que, si c'est manquant, parce que cela n'a pas été inclus au moment de la fabrication, cela ne sera pas requis.
(21 h 30)

M. Dufour: S'il n'y a pas de passager dans l'auto?

Une voix: Vous fermez les ceintures.

M. Dufour: Pour le conducteur et pour le siège qu'occupe un passager, mais s'il n'y a pas... Supposons. Prenez mon auto, par exemple. Les enfants sont mariés, c'est assez rare qu'il y a quelqu'un qui s'assied à l'arrière. Mes ceintures sont là. Mais, si elles étaient manquantes. J'ai une ceinture en avant mais, pour m'asseoir, je suis assis de l'autre côté. En arrière, les ceintures sont manquantes. Donc, il n'y a personne qui occupe le siège. À ce moment-là, est-ce que le conducteur est responsable aussi, s'il est arrêté pour une raison ou pour une autre?

M. Lalonde: Oui. Il va être arrêté en vertu de l'article 250 selon lequel le véhicule doit être muni de ceintures, évidemment si c'était appliqué pour l'arrière du véhicule. Supposons qu'on se replace après 1988 où tous les occupants du véhicule doivent être attachés et si, effectivement à l'arrière, dans l'application, le véhicule a été modifié et si on a enlevé les ceintures à l'arrière du véhicule mais qu'il n'y a pas de personnes à l'intérieur du véhicule, c'est la même contravention que vous avez pour avoir modifié le véhicule que, si, à l'heure actuelle, à l'avant du véhicule, par exemple, vous aviez enlevé la ceinture de sécurité à droite et qu'il n'y ait personne d'assis à l'intérieur de cela. Vous avez quand même une contravention, pas de non-port de ceinture, mais de non-conformité avec l'équipement qui doit y être. De la même façon qu'il vous manquerait, par exemple, un feu de signalisation ou un phare.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, si je puis me permettre de relire l'article 250, il dit ceci: "Nul ne peut enlever ou faire enlever, modifier ou faire modifier ou mettre ou faire mettre hors d'usage une ceinture de sécurité dont sont équipés les sièges d'un véhicule routier conformément à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles."

M. Dufour: D'accord, Mais comme ce n'est pas obligatoire de la porter, elle pourrait avoir été modifiée d'une façon ou d'une autre. Quelqu'un pourrait avoir arraché ou...

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est ce que j'ai répondu tantôt. Comme le port n'est pas déterminé, mettons-nous dans l'hypothèse où c'est au 1er janvier 1988; demain, vous décideriez d'éliminer la ceinture de sécurité qu'il y a au siège arrière. En 1988, vous seriez obligé de le remettre dans le même état.

M. Dufour: Je comprends cela. C'est juste pour m'assurer qu'il n'y a pas de rétroactivité au moment où cela ne s'applique pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce n'est d'ailleurs pas le but qu'on vise non plus. Ce n'est pas le but du législateur à ce moment-ci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 395 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 395 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 396. Il y a un papillon à l'article 396.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, à l'article 396: Remplacer dans la deuxième ligne de l'article 396 les mots "la place" par les mots "le siège", de la même manière qu'on vient de le faire pour se conformer. Et: Ajouter, à la fin du deuxième alinéa, ce qui suit: Il en est de même pour le conducteur d'un taxi qui, dans l'exercice de ses fonctions, circule sur un chemin public non numéroté.

Il faut l'expliquer. Après discussion avec les représentants des taxis de l'ensemble du Québec, ils en sont venus eux-mêmes à la proposition qu'il était raisonnable et acceptable de porter la ceinture sur les routes numérotées et que c'était plus facilement applicable que de différencier urbain et

hors urbain, compte tenu du fait que les boulevards Métropolitain et Décarie à Montréal sont en milieu urbain et qu'il est plus dangereux de circuler sur ces artères sans ceinture de sécurité qu'avec ceinture de sécurité.

Finalement, c'est le compromis auquel nous sommes arrivés. Encore ce soir, sur le coup du souper, j'ai rencontré les représentants du taxi de la grande région de Québec et ils ont acquiescé unanimement à cette proposition en la saluant comme très sage et disant même que c'était, dans plusieurs des cas, la coutume. Les gens du taxi se conformaient déjà à cela, compte tenu du risque plus élevé sur des routes numérotées.

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

M. Dufour: Je prends un exemple. Un chauffeur de taxi qui s'en irait à l'aéroport ici à l'Ancienne-Lorette, est-ce qu'il doit porter sa ceinture?

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend quelle route il utilise. S'il va prendre...

M. Dufour: Le boulevard Charest, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): ...le boulevard Charest, oui, parce que c'est la route 40.

M. Dufour: Il passerait au bout de Sainte-Foy par...

M. Côté (Charlesbourg): Duplessis.

M. Dufour: Duplessis. Il s'attacherait aussi. S'il passait à l'intérieur de la municipalité en arrière par Charlesbourg? Ce n'est pas numéroté.

M. Côté (Charlesbourg): S'il prenait la route 73, c'est oui. S'il bifurquait par la 80ème rue, qui n'est pas une route numérotée, à ce moment-là, il n'a pas besoin de s'attacher et il pourrait faire direction vers l'ouest pendant assez longtemps pour se retrouver à l'intérieur de Loretteville, de l'Ancienne-Lorette et finir par arriver à l'aéroport. Oui, Mme la députée de Maisonneuve.

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

Mme Harel: Oui. M. le Président, j'ai fait distribuer ce qu'on pourrait appeler, je ne sais comment... Un sous-amendement?

M. Dufour: Un amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est

un...

Mme Harel: Pour tout de suite, examinons-le pour ce qu'il est. L'intention du ministre est certainement claire, de concert avec les représentants de l'industrie du taxi. Enfin, ce sont surtout des chauffeurs de taxis, je pense. Le ministre donne suite à la représentation à savoir que le port de la ceinture dans la balance des inconvénients... Il y a l'inconvénient, dans l'exercice de leurs fonctions, d'être victimes d'un accident avec la gravité qui peut s'ensuivre. Il y a aussi l'inconvénient d'être victime d'une provocation ou d'être victime de harcèlement. En pesant la balance des inconvénients, le ministre a retenu, à bon droit, pensons-nous, que dans l'exercice de leurs fonctions, les conducteurs de taxis qui circulent en milieu urbain... Parce qu'il est entendu que c'est sans doute là le rationnel derrière l'amendement que le ministre apporte. Attendez que je le relise: Il en est de même pour le conducteur d'un taxi dans l'exercice de ses fonctions qui circule sur un chemin public non numéroté.

Donc, cela veut dire essentiellement les rues des villes et cités, étant entendu que sur les grandes artères...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a obligation de s'attacher.

Mme Harel: ...il y a obligation de s'attacher. Ce n'est pas nécessairement sur les grandes artères parce que évidemment, il y a des artères comme le boulevard Dorchester, qui est une artère, un chemin public non numéroté. Il faut qu'il y ait une sorte de rationalité pour qu'il y ait une légitimité de l'infraction qui va être créée lorsqu'il y aura une contravention qui sera donnée à un chauffeur de taxi pour le défaut de porter la ceinture. Qu'est-ce que c'est, finalement, le rationnel que le ministre a retenu? C'est à peu près ceci. En milieu urbain, dans les cités et villes, pour se déplacer dans l'exercice de ses fonctions, lorsqu'il a... Dans l'exercice de ses fonctions, entendez-vous par là lorsqu'il a un passager?

M. Côté (Charlesbourg): Il peut être seul et aller chercher un passager. C'est le chauffeur de taxi qui, à 4 heures du matin, va s'installer à son poste et qui est là jusqu'à 20 heures, 21 heures, 22 heures le soir. Il est en fonction. Si, par exemple, le chauffeur de taxi décide avec sa famille d'aller faire un tour à Valleyfield, à ce moment, il n'est pas en fonction, il est comme tout citoyen en véhicule de promenade.

Mme Harel: C'est donc dire que vous avez retenu deux choses.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Deux recommandations. Le fait que ce soit dans l'exercice de ses fonctions, qu'il ait ou pas un passager; donc, d'une certaine façon, que joue ou non la défense qu'ils opposaient au port obligatoire, l'opposition qu'ils avaient, soit de dire que le passager pouvait être, finalement...

M. Côté (Charlesbourg): Je peux peut-être expliquer ce qu'était la position du ministre, le compromis que le ministre a proposé aux représentants du taxi. C'était de suivre leur propre logique dans le sens qu'ils nous faisaient la démonstration que leur sécurité personnelle était mise en cause ou en jeu par un individu malfaisant qui, assis à l'arrière de la voiture, pouvait prendre la ceinture de sécurité et étouffer le chauffeur. Je leur ai dit à ce moment-là: Quand il y a quelqu'un avec vous, vous ne portez plus la ceinture de sécurité, mais lorsque vous êtes seul, vous ne vous étoufferez pas vous-même, de telle sorte qu'on vous fait l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Ils me sont arrivés avec des exemples pratiques, très pratiques, pas de l'impossibilité, mais de l'agacement d'une telle mesure. Au fil des discussions, même eux, sachant que le ministre les rencontrait un samedi après-midi à Montréal, leur première réaction, ils se sont dit: Il a certainement un compromis à nous proposer; alors, comme de bons négociateurs, on va préparer nous aussi une solution. La solution des routes numérotées, puisqu'on en a discuté avec eux, vient d'eux. Donc, la proposition sur la table est leur proposition, en ce sens qu'on l'a discutée de long en large en termes d'application et tout le monde s'est rallié au phénomène de route numérotée où c'était beaucoup plus facile. Lorsqu'on a voulu jouer avec urbain et hors urbain, cela créait effectivement des problèmes qu'eux-mêmes voyaient. C'est pour cela qu'en lisant la proposition de Mme la députée de Maisonneuve, elle est, d'après moi, un petit peu difficilement acceptable en ce sens que tout le monde a la bonne volonté d'essayer de trouver la bonne solution. La question est même venue: Si je suis un conducteur de taxi, que j'ai ma ceinture, que j'ai un voyou à l'arrière et que je me retrouve sur une route numérotée, il y a encore le risque de me faire étouffer avec le baudrier. C'est eux qui ont trouvé la réponse. Ils ont dit: Il n'y a pas un criminel qui va être intéressé, à 100 ou 110 km/h sur le Métropolitain, sur Décarie, à prendre la ceinture de sécurité et à étouffer un conducteur parce qu'il sait qu'il va se retrouver à la même place, mais pas avec le même moyen.

Mme Harel: À moins d'avoir des instincts suicidaires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Je pense que cela a été le sens pratique de l'application. Je me suis engagé à déposer devant la commission... J'en ai discuté avec les hautes autorités du Québec, bien sûr, parce que c'est un principe qui est quand même important, et, finalement, la réaction a été très favorable, puisque c'est eux qui ont déposé cette proposition. J'ai voulu la faire traduire par les légistes et c'est la formule qu'on a trouvée concernant les routes numérotées. Je pense que cela fait beaucoup de chemin et, comme le disait si bien Mme la députée de Maisonneuve dans le cas des policiers, des agents de la paix, pour qu'elle soit appliquée ou du moins qu'elle ait des chances raisonnables d'être appliquée, il faut que le milieu se sente à l'aise avec cette proposition et, comme cette proposition vient du milieu, je pense qu'on peut rejoindre facilement les objectifs et faire en sorte qu'elle soit appliquée.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. Je souhaiterais qu'on reprenne, pour les fins de la discussion, l'amendement tel que rédigé et déposé par le ministre: "Il en est de même pour le conducteur de taxi dans l'exercice de ses fonctions qui circule sur un chemin public non numéroté." Je pense que l'Opposition est tout à fait disposée à appuyer et même souhaitait un tel amendement; enfin, elle l'aurait fait sien et...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que j'avais senti...

Mme Harel: ...aurait pu faire un communiqué de presse à ses propres fins.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que j'avais senti dans le discours de deuxième lecture. Je pense que cela m'a quand même aidé à rencontrer des gens pour trouver un compromis. Si j'avais su que l'Opposition mènerait une bataille rangée en disant que tout le monde devait la porter, mon attitude aurait probablement été beaucoup plus prudente, mais comme vous aviez fait vous-même des représentations en particulier concernant les chauffeurs de taxi, je me suis senti bien à l'aise d'aller discuter avec les représentants des chauffeurs de taxi.

(21 h 45)

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je conclure que...

Mme Harel: Excusez-moi.

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

Mme Harel: Évidemment, à ce moment-

là, on trouve certainement à satisfaire en grande partie non pas seulement les chauffeurs de taxi du Québec, car les représentations étaient faites par l'ensemble des chauffeurs de taxi qui sont représentés par M. Pelletier...

M. Côté (Charlesbourg): Par la fédération.

Mme Harel: ...par la fédération qui regroupe l'ensemble des ligues du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que je me suis moi-même posé la question pour savoir, par exemple, dans mon village natal de Saint-Anne-des-Monts en Gaspésie, quel était l'effet de l'application pour les sept chauffeurs de taxi de l'endroit? Il y a la route 132. Originellement, l'ancienne route 132 longeait le fleuve. Elle est maintenant, au fil des ans, à l'intérieur des terres. Le développement de Sainte-Anne-des-Monts s'est fait autour de la nouvelle route 132, ce qui fait qu'il y a croisement des routes de la municipalité sur la 132 et que le plus grand nombre d'accidents sur le territoire de Sainte-Anne-des-Monts se produit sur la nouvelle 132, au croisement des routes municipales avec la route principale. Pour faire la ville de long en large, le chauffeur de taxi doit emprunter la 132. C'est donc une artère dangereuse avec des limites de vitesse.

Il faut dire aussi que, lorsqu'on parle de numérotées, il y a un autre critère extrêmement important dont on n'a pas parlé et qui fait aussi appel aux limites de vitesse. Dans le cas des numérotées, en règle générale, les vitesses sont plus élevées sur les numérotées que sur des routes municipales ou urbaines.

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

Mme Harel: Là-dessus, M. le Président, il faut, pour qu'une obligation trouve application, qu'il n'y ait pas une force d'inertie qui joue contre son application. Il faut qu'il y ait une sorte de simplicité dans l'application qui fasse que l'obligation est facilement explicable et facilement réalisable, même si elle est souhaitable. Il faut donc qu'elle puisse être à la fois applicable et facilement réalisable.

Le fait est que, tel qu'amendé, pour satisfaire les représentations qui ont été faites au sujet de la sécurité personnelle uniquement sur un chemin public non numéroté, par rapport à une grande ville comme Montréal, il y a quelque chose d'extrêmement anachronique, car il est impossible que des bouts de rues puissent donner l'obligation de porter la ceinture, pensez à la rue Sherbrooke, par exemple, ou

à la rue Notre-Dame, et que, d'autre part, d'autres bouts de rues libéreraient de l'obligation de porter la ceinture. Tout cela dans un milieu urbain. Certainement que dans l'ouest de Montréal, près du stade olympique, si vous prenez un passager sur la rue Sherbrooke...

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'ouest de Montréal?

Mme Harel: Dans l'ouest, près du...

M. Dufour: Le stade est dans l'est.

M. Côté (Charlesbourg): Près du Forum.

Mme Harel: ...Forum. Si vous prenez un passager... Les représentations qui étaient faites par la fraternité valent autant pour la rue Sherbrooke, pour le boulevard Pie-IX ou pour la rue Notre-Dame, enfin pour les rues numérotées en milieu urbain, car, de toute façon, il y a des feux de signalisation. Ce ne sont pas des artères où les limites de vitesse diffèrent de celles des routes...

M. Côté (Charlesbourg): Le boulevard Métropolitain ou Décarie?

Mme Harel: Les routes qui ne sont pas numérotées et qui sont des chemins publics non numérotés peuvent aussi avoir des limites de vitesse très grandes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Ce n'est pas que dans un milieu urbain.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais il est clair que ce qu'il faut dire, c'est que c'est le minimum. Cela n'empêchera jamais personne qui veut porter la ceinture de sécurité en d'autres temps, de la porter.

M. Dufour: C'est un plancher. Ce n'est pas un plafond.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Nous avons regardé l'application. Comment fait-on pour... C'était M. Léveillé, le nouveau président de la Ligue A-11, que je félicite d'ailleurs pour son élection, qui a conclu le débat en disant qu'il était beaucoup plus simple d'employer des routes numérotées, puisque tous les chauffeurs de taxi connaissent les routes numérotées, que c'est eux que cela visait et que, dans ce sens-là, c'était pour eux beaucoup plus facile d'application malgré qu'il puisse y avoir effectivement certains inconvénients. Mais la somme des avantages était supérieure aux inconvénients dans ce cas-ci, compte tenu de ce qu'ils lisaient et des représentations de l'industrie.

Mme Harel: M. le Président, je voudrais simplement faire valoir... Pensez à l'ensemble de tous les grands hôtels qui se trouvent sur la rue Sherbrooke, dans l'ouest de Montréal. Il y en a certainement plus d'une demi-douzaine qui sont dans les intersections Bleury et plus à l'ouest. Les taxis qui sont arrêtés dans les endroits prévus pour recevoir les passagers auront l'obligation de porter la ceinture, parce qu'ils se seront immobilisés sur la rue Sherbrooke et que c'est une rue numérotée. Vous allez me dire que tout cela est, finalement, sans doute - croyez-vous - de peu de portée sur le plan de la réalité des choses, mais il faut connaître l'état des rapports entre les conducteurs de taxi et la police de Montréal pour savoir que la plupart des conducteurs de taxi, à tort ou à raison - ce n'est pas à moi de mesurer si c'est fondé - ont toujours eu l'impression d'être l'objet de harcèlement de la part des forces constabulaires. À moins qu'on ne prouve que les routes numérotées s'intégrant en milieu urbain ne sont pas assujetties aux règles de vitesse qu'on établit habituellement en milieu urbain.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que vise Mme la députée de Maisonneuve par son amendement - prenons un exemple et nommons-la par son nom, avec son numéro - c'est Sherbrooke, qui est la 138. C'est cela qui est visé.

Mme Harel: C'est un exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Mais je pense que c'est davantage cette route qui est visée. Je ne pense pas qu'il soit dans l'esprit de Mme la députée de Maisonneuve d'exclure Métropolitain et Décarie, qui sont des artères à circulation dense et très rapide. Je pense que ce n'est pas ce qu'elle vise. Ce qu'elle vise, c'est effectivement le prolongement de la 138 en milieu urbain, qui est le cas de Sherbrooke, qui est le cas aussi d'une autre sur Notre-Dame, je pense - je ne me souviens plus du numéro...

M. Dufour: La 70, chez nous, va directement à la ville.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce sens-là, c'est peut-être davantage cela qui est visé.

Mme Harel: Permettez-moi une question pratique. Sur Décarie, sur Métropolitain, est-ce que ce sont les règles des limites de vitesse de la ville de Montréal ou du ministère des Transports qui prévalent?

Une voix: Les Transports.

Mme Harel: Les Transports.

M. Vézina: C'est la Sûreté du Québec.

Mme Harel: Donc, il y a certainement des routes numérotées qui sont assujetties aux règles municipales. Là où les routes numérotées sont assujetties...

M. Côté (Charlesbourg): Elles sont assujetties aux règlements de circulation municipaux.

Mme Harel: Bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que cela vient de régler le problème.

Mme Harel: C'est parce qu'il n'y a pas d'excès de vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Je ne sais pas comment on peut la libeller, mais je suis entièrement d'accord avec la proposition dans le mesure où, effectivement, les routes numérotées qui, par exemple...

Mme Harel: Sont assujetties...

M. Côté (Charlesbourg): ...sont assujetties...

Mme Harel: ...aux limites de vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): ...aux limites de vitesse municipales. Je pense qu'on règle le problème avec cela.

M. Dufour: À l'exception qu'on va se ramasser dans la même ville. Une route numérotée, ce sera la 372. Chez nous, on a la 70. On ne peut pas faire de vitesse. La 70 rentre directement dans la ville en partie. En plein dans le milieu... Comment la traitez-vous? Cela veut dire qu'on pourrait être non attaché quand on est sur...

Mme Harel: En milieu urbain.

M. Dufour: C'est 70 kilomètres contrôlés.

Mme Harel: C'est cela.

M. Dufour: Mais le milieu urbain, est-ce que cela veut dire construit sur les deux côtés?

Mme Harel: Non, non, là où la ville a préséance dans son règlement.

M. Dufour: Là, on n'a pas préséance. C'est le ministère qui fixe la vitesse à 70 kilomètres. En tout cas, je ne sais pas, ils vont chialer. Il va y avoir des problèmes.

Mme Harel: Si c'est le ministère...

M. Dufour: Ce n'est pas Montréal chez nous. Il n'y a pas beaucoup d'autoroutes non plus. La 70, c'est notre route et elle a quatre voies pas divisées. Elle indique 70 km/h et elle traverse la ville, une douzaine de kilomètres dans la ville, peut-être 15 kilomètres. Une partie est en plein dans le milieu construit. On n'avait pas le choix. Il y a une partie où c'est limité par la ville. Le chauffeur de taxi pourra enlever sa ceinture s'il le veut.

Une voix: Oui.

M. Dufour: Il va trouver cela embarrassant. Le policier...

Mme Harel: Le policier, c'est tout le temps.

M. Dufour: Ils vont avoir des problèmes avec cela, voyons! C'est beau d'adopter des lois, mais il faut que le monde les accepte. Je ne sais pas ce que cela va donner par chez nous, mais j'ai l'impression qu'ils vont...

M. Côté (Charlesbourg): On va finir l'autoroute.

M. Dufour: ...

M. Côté (Charlesbourg): Avant de poser le problème de l'autoroute, on va commencer par la finir,

M. Dufour: On commence à recevoir des appels téléphoniques pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Quand elle va être finie?

M. Dufour: Non, quand on va continuer.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème, vous avez vu la réaction de M. Mulroney dans le cas de Havre-Saint-Pierre-Natashquan? Il y a des dépassements de coûts chez vous aussi.

M. Dufour: On va en faire pour le montant qui est là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: Pour faire avancer les choses.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. D'ailleurs, j'ai pris connaissance la nuit dernière déjà de certaines propositions. Il faut travailler la nuit maintenant, comme on ne travaille pas le jour.

M. Dufour: Comment, vous ne travaillez pas, vous? On va vous faire travailler.

Mme Harel: Ma curiosité est plutôt attirée par ceci: Vers quelle entente fédérale-provinciale allez-vous tirer les sommes d'argent au prolongement de la 13 et de la 50?

M. Côté (Charlesbourg): Vous aurez des surprises.

M. Dufour: Canada-Québec.

Mme Harel: J'espère qu'elles ne seront pas mauvaises. J'espère que cela ne sera pas dans les trains de banlieue.

M. Côté (Charlesbourg): Elles ne seront pas mauvaises du tout.

M. Dufour: Mais, pour nous autres, l'entente est signée.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne sera pas mauvais du tout, mais il faut être capable de bien lire les ententes concernant les trains de banlieue et en particulier certaines lettres signées par M. Pépin, à l'époque, et par ceux qui ont signé l'entente sur les transports qui avait déplacé sous condition certaines sommes d'argent pour les trains de banlieue qui, à l'origine, étaient prévues à des fins de construction routière, en particulier, pour la 13. Donc, l'argent qui sera éventuellement utilisé, si le Conseil des ministres donne son aval, sera l'argent qui, à la base, était originalement prévu.

Je veux dans un deuxième souffle vous rassurer et vous dire que le ministre des Transports, négociant pour le Québec s'est assuré que le gouvernement fédéral, dans la mesure où les trains de banlieue se réalisent, remettra les mêmes sommes qu'il a prises pour d'autres. Vous verrez que c'est un chef-d'oeuvre de négociation, même si je n'ai pas d'antécédent syndical.

Mme Harel: Évidemment, les "si" peuvent ne jamais se réaliser. C'est plus facile.

M. Côté (Charlesbourg): On va commencer par voir si on réalise la 13. Le ministre des Transports, ce qu'il a négocié jusqu'à maintenant a été entériné par le Conseil des ministres. Il est satisfait de ce qu'il a négocié.

M. Dufour: C'est évident que la proposition qui est devant nous, c'est un compromis. Vous n'avez pas la prétention que cela va être...

M. Côté (Charlesbourg): Que c'est parfait? Non, du tout. Je pense qu'il faut se dire que c'est une progression, finalement, vers le ciel, mais on a encore du chemin à faire avant d'y arriver.

M. Dufour: Non, c'est quand ils ne seront pas attachés que ce sera une progression vers le ciel.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on s'est compris.

M. Dufour: Depuis le 2 décembre, il y en a qui pensent qu'ils sont au ciel.

Mme Harel: C'est bien évident que...

M. Dufour: Il y en a qui depuis le 2 décembre pensent qu'ils sont au ciel.

M. Côté (Charlesbourg): Depuis qu'on a pris le pouvoir, on s'est aperçu au plan financier que c'était l'enfer.

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

Mme Harel: Si j'avais une recommandation à faire à...

M. Dufour: Vous n'avez pas fait votre travail comme...

Mme Harel: ...M. Vézina à la régie, ce serait peut-être d'entreprendre la campagne d'abord ici même dans ce parlement auprès des parlementaires des deux côtés de la Chambre qui n'ont pas nécessairement une conviction personnelle de la nécessité et de l'utilité du port de la ceinture. C'est une clientèle cible.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux, maintenant, pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 heures)

(Reprise à 22 h 1)

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

La commission reprend maintenant ses travaux, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, alors...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, avant de débiter, est-ce que cela signifie qu'on retire l'amendement qui avait été déposé pour le remplacer par un nouvel amendement?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux, celui de Mme la députée de Maisonneuve et le nôtre, pour arriver avec le compromis qu'on a tenté d'élaborer. Retiré.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous retirons l'amendement et nous introduisons un

nouvel amendement qui se lirait...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on revient, M. le Président, avec la proposition suivante: remplacer dans la deuxième ligne de l'article 396 les mots "la place" par les mots "le siège", ajouter à la fin du deuxième alinéa ce qui suit "Il en est de même pour le conducteur d'un taxi qui, dans l'exercice de ses fonctions, circule sur un chemin public numéroté dont la limite de vitesse est établie par une municipalité, ou qui circule sur un chemin public non numéroté." Je pense qu'avec cela, on a les balises qu'il faut pour répondre.

M. Dufour: J'aurais été tenté de dire, M. le ministre, que vous apportez un amendement comme celui-là, parce que vous avez dans la tête - et on l'a également - en parlant de vitesse, que ce n'est pas la municipalité qui fixe la vitesse, mais comme pour la route 70, la vitesse est de 70 km/h, il doit y avoir un nombre dans votre esprit qui fait que vous attachez une importance à numéroté et à la limite de vitesse. Cela veut dire "dont la limite de vitesse est établie par une municipalité..." Le ministère fixe 70 dans le cas de la 70... Vous ne pensez pas que la municipalité ferait à peu près la même chose. Normalement, le ministère fixe des vitesses plus élevées que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, cela dépend si...

M. Dufour: Pour les routes numérotées au Québec qui appartiennent au ministère, quelle est la limite de vitesse?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, on les a adoptées précédemment.

M. Dufour: Oui, on les a adoptées, mais comment les fixez-vous? Règle générale, quelle est la vitesse que vous fixez? 90, 100, mais là, vous...

M. Côté (Charlesbourg): Le boulevard Métropolitain, à Montréal, c'est un maximum de 70.

M. Dufour: Vous maintenez que ça... Eh, mon Dieu!, il n'y a personne qui applique cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Dufour: Pendant les heures de pointe...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est clair. Aux heures de pointe, peut-être, parce qu'il y a des ralentissements.

M. Dufour: Ils sont obligés.

M. Côté (Charlesbourg): En temps plus normal, c'est clair, il s'agit de circuler sur le boulevard Métropolitain pour voir que ce n'est pas appliqué.

M. Dufour: C'est clair dans votre esprit que 70... Dès que le ministère donne la limite de vitesse, vous persistez à dire que...

M. Côté (Charlesbourg): Cela me paraît l'ultime point où on peut aller à ce moment.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 396 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 396, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 397. J'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Le nouveau texte, M. le Président, se lirait comme suit: "Tout enfant de moins de 5 ans occupant, dans un véhicule routier autre qu'un taxi, un siège devant être équipé d'une ceinture de sécurité, doit être retenu par un autre dispositif de sécurité dont les normes d'installation et d'utilisation sont établies par règlement, à moins qu'il ne porte correctement la ceinture de sécurité dont est équipé ce siège."

Pour être clair, cela veut dire que pour les enfants de moins de 5 ans, il y a deux options. Il y a le siège qui, lui-même, fait l'objet d'une reconnaissance par règlement ou celui attaché avec la ceinture de sécurité.

M. Dufour: Une personne qui tiendrait l'enfant dans ses bras...

Mme Harel: Derrière avec la ceinture.

M. Dufour: Même pas derrière. Je vais parler d'un cas qui pourrait arriver. Des grands-parents n'ont pas une voiture équipée pour les enfants et gardent un enfant. S'ils veulent sortir en automobile, que font-ils? Ils vont être obligés d'aller acheter un siège? Comment font-ils quand c'est temporaire? Je prends un cas pratique, c'est arrivé. Comment explique-t-on cela? Des grands-parents, par exemple. Cela pourrait être autre chose. Je prends un exemple que tout le monde connaît, des grands-parents qui gardent un enfant.

M. Côté (Charlesbourg): De quel âge?

M. Dufour: Un an et demi, deux ans, trois ans. La voiture des grands-parents n'est pas nécessairement équipée... Ils ont deux voitures et ils n'ont pas de siège d'enfant, ni dans l'une ni dans l'autre. On garde un enfant, on veut sortir. Qu'est-ce qu'on fait? Je vais aller me chercher un siège. Je vais l'attacher comment? Quelle est la solution? Est-ce que je vais dire à quelqu'un: Assieds-toi en arrière et mets la ceinture pour la protection des deux?

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans le texte actuel, les gens avaient le choix. Lorsqu'on a rédigé le nouveau texte de loi, les gens n'avaient plus le choix. Des gens ont fait des représentations au ministère, à la Régie de l'assurance automobile. On a regardé un certain nombre de choses et on a décidé de revenir au choix des parents.

M. Dufour: Mais il demeure que ce ne sont pas des cas qui peuvent arriver très souvent. Cela peut arriver assez souvent. Je trouve qu'on brime quelque chose. Vous avez dit: On brime une collectivité, il faut s'adresser aux individus. Cela, c'est un cas individuel.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on vise à protéger, c'est l'enfant. Ce n'est pas la personne qui tient l'enfant; elle aussi, mais avec sa propre ceinture. Alors, dans ce cas-ci, c'est l'enfant qu'on vise à protéger aussi. La ceinture des parents ne peut pas protéger l'enfant.

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

Mme Harel: D'abord, je dois dire que c'est certainement important que les parents comprennent que surtout les bébés naissants ont besoin d'être protégés. Des études récentes ont montré que quatre couples sur cinq quittent l'hôpital Sainte-Justine enchantés d'avoir leur bébé, ayant tout prévu pour bien l'accueillir sauf, évidemment, le siège. Il est entendu que l'affection se manifeste selon eux par le fait de le garder dans les bras de la maman assise à côté du conducteur à l'avant de la voiture, ce qui est sans doute le siège le plus dangereux. J'en parle facilement, parce que c'est ce que j'ai fait. J'ai fait cela pendant des années. Mais il reste qu'il faut aussi changer les comportements qui consistent à penser que c'est la façon d'aimer. Ce n'est pas simple. Il y aura certainement dans les hôpitaux, les maternités, dans les cours prénataux, quelques informations, quelques chiffres, quelques catastrophes assez éloquentes à transmettre pour que le message soit

compris. Il reste que, si on a à circuler, la personne adulte peut s'asseoir derrière avec sa ceinture et l'enfant... Il y a des choix. Dans le reste des inconvénients, entre ne pas faire un déplacement qui est nécessaire et le faire en s'installant sur le siège arrière avec l'enfant, qui se trouve dans les bras d'une personne attachée en arrière, je pense qu'il y a une évaluation...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si Mme la députée de Maisonneuve me permettrait de lire une lettre que j'ai reçue de M. Jean-Jacques Turcotte qui est médecin-pédiatre du Centre hospitalier Honoré-Mercier.

Une voix: Il y a un avocat chez nous qui s'appelle comme cela

M. Côté (Charlesbourg): Je ne la lirai pas dans sa totalité, mais l'objet est la sécurité des bébés et des enfants dans l'automobile. Je passe quelques paragraphes qui visent à faire une présentation. "Nous avons comme objectif que chaque - il parle de l'association des pédiatres - nouveau-né quitte l'hôpital non plus dans les bras de sa mère, mais bien dans un siège conçu pour lui, appelé porte-bébé.

"À cet effet, il nous fait plaisir d'apporter notre contribution à votre projet de loi, en vous rappelant que tous les occupants d'un véhicule, non seulement les adultes, mais aussi les nouveaux-nés, les bébés, les enfants, les adolescents doivent voyager en toute sécurité, retenus par un mécanisme, soit la ceinture, soit le siège d'auto ou le porte-bébé pour les zéro-dix mois.

"Je n'ai pas à vous rappeler comment trop souvent les parents sont irresponsables face aux enfants dans l'automobile par un laisser-aller inacceptable. Nous apprécierions qu'une loi contienne des éléments de sécurité, à savoir l'obligation d'utiliser un porte-bébé orienté vers l'arrière pour les nouveaux-nés jusqu'à l'âge de dix à douze mois et, par la suite, un siège d'auto orienté vers l'avant pour les enfants de dix ou douze mois à quatre ans. Par la suite, la ceinture de sécurité deviendrait également obligatoire pour l'enfant de quatre ans jusqu'à l'âge adulte."

Finalement, il faut dire qu'il y a plusieurs versions. Il y a des idées qui circulent. Dans ce cas, on ne va pas aussi loin que certains pédiatres qui ont à soigner des enfants qui reviennent blessés et qui sont en contact avec ces personnes. Il est clair qu'il y a des problèmes et que la meilleure méthode est de ne pas avoir le bébé dans les bras.

M. Dufour: Je ne pense pas qu'une mère échappe le petit avant de s'échapper,

première des choses. Elle va tout faire pour le protéger; c'est officiel.

Mme Harel: Cela dépend des...

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, c'est que, si la mère est à l'avant du véhicule sans être attachée et qu'elle sort par le pare-brise ayant le bébé dans les bras, le bébé va sortir aussi.

M. Dufour: Mais la mère va être attachée. Je comprends qu'on peut trouver toutes sortes d'éléments pour démontrer n'importe quelle attitude qu'elle peut prendre. On pourrait toujours se poser la question, à savoir, où on a tout fait pour faire une meilleure société, une société plus civilisée. Plus cela va, plus on réglemente, plus on met des attaches à des choses et on en ajoute tout le temps. Il y a des éléments, tout de même... À un moment donné, il n'y a plus personne qui pourra marcher sans avoir son livre et son Évangile pour savoir ce qui se fait ou ne se fait pas.

Je trouve que là-dedans il y a peut-être un point...

M. Côté (Charlesbourg): Celui qui ne s'attache pas est aussi bien de traîner l'Évangile et un scapulaire avec.

M. Dufour: Oui, mais vous aurez beau faire les lois que vous voudrez, je pourrais vous dire une chose, c'est que vous ne serez pas capable de les faire appliquer, vous allez mettre tout le monde hors la loi. Je ne pense pas être pessimiste en disant cela. Je dis qu'il y a des éléments, tout de même. Dans une société, il doit y avoir des choix pour les gens. Là, on ne leur laisse aucun choix.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un choix, soit un siège, soit la ceinture. Il y en a un choix.

M. Dufour: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qui est le plus raisonnable.

Mme Harel: Le choix de conduire et le choix de ne pas conduire.

M. Côté (Charlesbourg): À titre d'information, les Américains disent, concernant cette loi sur les porte-bébés et l'obligation de la ceinture, que c'est la seule loi aux États-Unis qu'on appelle "a law of love".

M. Dufour: C'est une société de paradoxes qu'on connaît régulièrement. Si on fait tout pour autre chose, tout pour les sauver... En tout cas, je donne mon point de

vue et je ne pense pas qu'on me fasse changer d'idée par rapport à cela. Il me semble qu'il y a des éléments circonstanciels. Cela arrive une fois dans l'année que la personne s'assoie à l'arrière. Elle va être attachée avec des précautions.

Mme Harel: Il ne faut pas se tromper. Le point de vue du député de Jonquière est partagé par bien des gens, même dans l'enceinte de ce Parlement; ce n'est pas juste d'un côté de la Chambre. C'est certainement un point de vue qui vient du...

M. Dufour: Du cœur et du jugement.

Mme Harel: Oui, et c'est pour cela qu'il y a lieu de faire des campagnes d'information, parce que, d'une certaine façon, on peut entraîner l'adhésion des gens si on peut leur démontrer que 75 % des accidents mortels auraient pu être évités avec le port de la ceinture de sécurité.

M. Côté (Charlesbourg): On parle d'un nombre très limité de cas, comme celui qu'évoquait le député de Jonquière. Là, c'est le cas du bébé, de la grand-maman qui garde le bébé, qui n'a pas de siège d'auto et qui veut le porter dans ses bras au lieu de le mettre à l'arrière et de l'attacher avec la ceinture de sécurité.
(22 h 15)

Mme Harel: Elle peut aller même à l'arrière avec la ceinture, porter le bébé à l'arrière.

M. Dufour: Si vous me dites qu'elle a le droit à l'arrière, cela va, parce que c'est circonstanciel et occasionnel. Je ne sais pas comment l'interpréter.

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

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Madame.

Mme Harel: À l'article 397, quand vous dites que l'utilisation, les normes d'installation sont établies par règlement, est-ce à dire que, par règlement, vous pourriez exiger à la fois un porte-bébé pour les zéro à dix mois et, ensuite, un siège de bébé pour les dix mois et plus? Est-ce que vous entendez exiger les deux dispositifs?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez demandé si l'on pourrait... C'est oui, mais cela ne veut pas dire qu'on va l'exiger; c'est différent. La question est: Est-ce que l'on pourrait? C'est oui. Ensuite, à la question: Est-ce que vous entendez le faire, c'est une autre paire de manches.

Mme Harel: Est-ce que vous savez qu'actuellement, au Québec, sur les 92 000 naissances, 35 000 sont des enfants de familles bénéficiaires de l'aide sociale? C'est-à-dire qu'un enfant sur trois, au Québec, naît d'une famille d'assistés sociaux. Il y a des campagnes qui se font actuellement pour que les mères puissent offrir du lait maternisé à leurs enfants, à défaut de les allaiter, parce que le lait maternisé est trop coûteux. Vous comprendrez que, si elles ne donnent pas de lait maternisé, elles n'ont peut-être pas beaucoup les moyens de s'acheter un porte-bébé et un siège d'auto. Vous allez me dire qu'elles sont mieux de rester chez elles dans ces circonstances. Cela fait quand même un bébé sur trois; c'est beaucoup de monde au Québec.

M. Dufour: Elles ne pourront même pas embarquer dans l'auto d'une autre personne, M. le ministre; c'est encore pis. Les assistés sociaux n'ont peut-être pas les moyens de s'acheter une automobile. Ils n'auront même pas les moyens de s'asseoir dans une auto, même si un bon samaritain comme moi disait: Embarquez, mais je n'ai pas de siège de bébé.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il faut quand même faire attention. Il y a des questions posées qui relèvent du champ d'application de ce que l'on a là. La première question était la suivante: Est-ce que le pouvoir réglementaire peut aller jusqu'à permettre à la régie d'exiger le porte-bébé? Très honnêtement, on a répondu oui. Cela ne veut pas dire pour autant que la régie va le faire. Maintenant, la question qui se pose est la suivante: Est-ce qu'il est de l'intention de la régie d'exiger le porte-bébé? C'est non.

Mme Harel: Le porte-siège, parce qu'évidemment c'est un dispositif qui est utilisé pendant cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, oui.

M. Vézina: Vous me permettrez un commentaire, Mme la députée.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: De fait, je pense que tout cela s'applique graduellement, avec une bonne sensibilisation sur les dangers que représentent le non-port de la ceinture et les bébés non attachés, etc. Je pense qu'il faut que les gens se rendent compte graduellement qu'il y va de l'intérêt de leurs enfants et de leur intérêt personnel de voyager en toute sécurité. Il faut faire cela graduellement.

Vous savez, il y a quelques années, quand on parlait même du port de la ceinture pour un conducteur, les gens étaient contre. Même comparaison quand on parlait de porter le casque au hockey. Vous le savez, les joueurs disaient: Moi, je ne le porterai pas, je ne passerai pas pour un peureux, je ne passerai pas pour un jaune. Maintenant, on en est à la visière. Tout cela, ce sont des comportements. Je pense qu'il n'y a aucun gardien de but, dans la ligue nationale, qui oserait garder les buts sans un masque. Voilà des comparaisons qui nous permettent d'avancer vers des changements de comportements; c'est ce qu'il faut faire. Ce qui est plus difficile en sécurité routière, c'est précisément d'agir sur des comportements, sur des habitudes. On peut y parvenir avec le temps, avec de la patience, avec la sensibilisation et avec l'information.

Mme Harel: Je peux vous dire, M. Vézina, que je suis bien placée. Je me rappelle avoir fait des lignes ouvertes, à CKVL, en 1982 - vous allez me dire que cela ne fait pas si longtemps. C'était une époque où les gens vociféraient contre le port obligatoire de la ceinture de sécurité et où des animateurs et certaines personnalités politiques mettaient cela sur le compte du parti qui était au pouvoir à ce moment-là, démontrant sa rigidité, son dirigisme à l'égard de la population. Je me rappelle que c'étaient de petites lignes ouvertes assez tumultueuses.

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, ce sont ceux qui sont contre qui appellent.

Mme Harel: Toutes les raisons sont bonnes.

M. Côté (Charlesbourg): Toutes les raisons sont bonnes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 397 est adopté?

M. Dufour: En l'adoptant, est-ce que les deux dispositifs sont retenus ou est-ce juste la ceinture pour en bas de cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux possibilités.

Une voix: Les deux possibilités, au choix.

M. Côté (Charlesbourg): M. le député de Jonquière, il faut comprendre que, dans le projet de loi imprimé, c'est une possibilité, et que l'amendement déposé revient au choix, aux deux possibilités.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, est-ce adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 397, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 398.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un papillon, M. le Président: Remplacer, dans la troisième ligne de l'article 398, le mot "règlement" par les mots "la régie". Il faut comprendre ici que ce sont les exemptions médicales. Il sera encore possible d'avoir une exemption par un examen médical donné par un médecin, mais pas la forme qu'on a connue dans le passé sur n'importe quel bout de papier. Cela prendra un rapport, un examen un peu plus poussé sur un formulaire fourni par la régie et répondant aux questions auxquelles la régie veut avoir des réponses. Oans ce sens-là, c'est ce que cela permet comme article.

Mme Harel: Est-ce que les cas d'obésité sont des motifs raisonnables?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: La grossesse?

M. Lalande: Sauf que de l'avis des gynécologues ou des médecins - et c'est bien précisé - dans les cas de grossesse, la mère est encore mieux protégée avec la ceinture de sécurité que sans elle.

M. Dufour: Pendant la grossesse, le bébé est protégé.

Mme Harel: Tant que la mère vit.

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

M. Paradis (Matapédia): Je viens de penser à quelque chose, pour revenir à l'article 397, concernant le porte-bébé. Les voitures taxis seront-elles obligées d'être dotées de porte-bébés? Les autobus?

M. Côté (Charlesbourg): Les véhicules routiers autres que les taxis.

M. Paradis (Matapédia): Ah bon! Excusez, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Matapédia. Est-ce que l'amendement à l'article 398 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

Est-ce que l'article 398, tel qu'amendé, est adopté?"

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 399.

M. Côté (Charlesbourg): "Le certificat médical dispensant du port de la ceinture de sécurité est valide pour une durée maximale de deux ans." Il y a des conditions qui peuvent être revues, et cela me paraît tout à fait normal.

M. Dufour: C'est possible que ce soit beaucoup moins longtemps, si c'est maximal?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Cela pourrait être moins longtemps? Le médecin pourrait...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Pour une fracture de la clavicule, par exemple, on pourrait être exempté pour trois mois.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 399 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 400.

M. Côté (Charlesbourg): Pour le bénéfices c'est une étape très importante, le 400. Il me semble que cela remonte le moral.

"Pour bénéficier de l'exemption du port de la ceinture de sécurité, le titulaire d'un certificat médical doit avoir avec lui ce certificat et doit, sur demande, le remettre à un agent de la paix qui, après en avoir fait l'examen, le lui remettra." Dans ce cas-ci, si jamais il ne l'avait pas en sa possession, sur 48 heures, il y a production du certificat.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président.

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

M. Paradis (Matapédia): Est-ce que le certificat médical est laissé à la subjectivité du médecin? Vous n'avez pas de critères établissant ce qui est admissible ou pas?

M. Lalande: C'est laissé à l'appréciation du médecin.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: Ceci dit, nous comptons sur

le service médical de la régie pour donner de l'information aux médecins pour leur dire, par exemple, dans les cas de grossesse, notamment, que ce n'est pas ce qu'il faut faire, et donner une information des services médicaux de la régie auprès du corps médical.

M. Paradis (Matapédia): Merci.

Une voix: Adopté.

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

M. Dufour: Comment le policier va-t-il s'assurer que le certificat est en bonne et due forme? Il peut le regarder, mais ce n'est peut-être pas suffisant... Est-ce que c'est inscrit sur d'autres fiches que...

M. Lalande: C'est la régie qui prépare le formulaire et sur ce formulaire, il va y avoir un numéro séquentiel, de sorte que le policier qui arrête quelqu'un, qui vérifie, pourra s'assurer - c'est au dossier du conducteur, si c'est un conducteur effectivement - que ce certificat est bien enregistré à la Régie de l'assurance automobile.

M. Dufour: Autrement dit, au Centre...

M. Lalande: ...Centre de renseignements policiers du Québec.

M. Dufour: ...de renseignements policiers, il y aurait une indication concernant cela.

M. Lalande: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 400 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 401.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de seize ans qui ne satisfait pas aux obligations que lui impose la présente section."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 401 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): C'est là où la responsabilité du conducteur s'applique dans le cas du passager de moins de seize ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le conducteur a la responsabilité de faire respecter par le passager de moins de seize ans l'obligation du port de la ceinture. À ce moment, si on revient à l'exemple, il n'est pas si extrême que cela parce que, d'une certaine façon, on légifère sur du papier, mais il y a des comportements dans la réalité qui peuvent survenir. Si un adulte a à circuler dans une automobile sans avoir un siège à sa disposition et qu'il s'installe derrière en ayant la ceinture de sécurité et qu'il porte sur lui un enfant, il va être passible d'une amende de combien?

M. Côté (Charlesbourg): De 60 \$ à 100 \$.

M. Dufour: Il perd également un point.

M. Côté (Charlesbourg): Le conducteur seulement. Le conducteur le perd pour lui personnellement, mais il ne perd pas...

Mme Harel: L'inaptitude, parce qu'elle n'existait pas auparavant.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: On va y revenir concernant ces articles.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 401 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 402.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il y a un papillon.

M. Dufour: Concernant l'article 401, je m'abstiens, si vous voulez, j'ai le droit de le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Concernant l'article 401, c'est adopté, mais abstention du député de Jonquière.

Le Président (M. Saint-Roch): Un instant, s'il vous plaît! M. le député de Jonquière s'abstient. Ce sera indiqué au procès verbal de la commission.

J'appelle maintenant l'article 402. Il y a un papillon.

Autres règles relatives à la circulation des véhicules

M. Côté (Charlesbourg): Supprimer l'article 402 du projet et insérer dans la section TV intitulée "Autres règles relatives à

la circulation des véhicules", l'article suivant. L'article 402 se lit maintenant comme suit: "À moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit, à une intersection ou à une bifurcation, céder la passage à tout véhicule qui circule à sa droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manoeuvre".

Une voix: Qu'est-ce que cela fait là?

M. Côté (Charlesbourg): On venait de laisser la ceinture de sécurité, vous avez compris. Même mot, j'ai fait un saut, on est rendu à la section IV, Autres règles relatives à la circulation des véhicules.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 402 est un amendement à l'article 405.

Mme Journeault-Turgeon: En fait, c'est une modification technique. La suppression de l'article 402 créait un vide, on a partagé l'article actuel 403 du projet en deux articles. Le premier alinéa de l'article 403 devient l'article 402; le deuxième alinéa devient l'article 403.
(22 h 30)

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. Nous allons passer les deux amendements pour avoir l'article au complet.

Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 402?

Mme Harel: L'article 402, M. le Président...

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait le relire. C'est le premier alinéa de l'article 403 du projet de loi actuel. Le premier alinéa de l'article 403 dans le texte imprimé devient l'article 402.

Le Président (M. Saint-Roch): Pour les membres de la commission, l'article 402 tel qu'écrit à la page 74 sera remplacé par le premier alinéa de l'article 403. On a un deuxième papillon qui sera la deuxième partie de l'article 403.

Mme Harel: Que devient l'article 402 tel que proposé? Il est dissous?

M. Lalande: Il disparaît totalement.

Mme Harel: Il va disparaître? Il ne trouve plus application?

M. Lalande: Non. C'était le cas du boudier. De toute façon, c'est la construction du véhicule qui fera foi.

Mme Harel: C'est l'article 250 de la Loi sur la sécurité des véhicules

automobiles?

M. Lalande: Originellement, en vertu de la loi fédérale, les véhicules de 1971 à 1973 devaient être munis de la ceinture ventrale seulement. De 1973 à plus tard, cela a été le boudier. Maintenant, il n'y a plus d'utilité à conserver ceci parce que tous les véhicules ont été construits de cette façon.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 402 est adopté?

Mme Harel: L'amendement consiste à introduire le premier alinéa de 403.

Le Président (M. Saint-Roch): À 402, oui.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 402 est adopté. J'appelle maintenant 403 où il y a un papillon.

Mme Harel: L'amendement à l'article 402 a été adopté, pas l'article.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez raison. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article tel qu'amendé?

Mme Harel: C'est la priorité absolue à droite, c'est cela? La différence avec l'article tel que rédigé présentement...

M. Lalande: Oui, priorité à droite.

M. Côté (Charlesbourg): Il reste tel quel. Le même principe demeure.

Mme Harel: Deux années de vie pour une année...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 402?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président. C'est le virage à droite.

Mme Harel: C'est mon collègue qui va poursuivre...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 402 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Je vais essayer de me retrouver. J'ai changé de place.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 403; il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 403 se lirait comme suit: "Malgré l'article 402, le conducteur d'un véhicule routier qui engage son véhicule sur un chemin à accès limité doit céder le passage à un véhicule qui circule sur ce chemin et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manoeuvre."

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

M. Dufour: Un chemin à accès limité, ce peut être un chemin public pareil?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, une autoroute. On prenait toujours l'exemple de l'autoroute comme chemin à accès... Adopté, M. le Président.

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

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 403 tel qu'amendé est adapté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 404.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui quitte une propriété privée pour traverser un chemin public ou s'y engager, doit céder le passage à tout véhicule ou piéton qui circule sur ce chemin."

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Dufour: Il ne faudrait pas qu'il y ait trop de ministres autour de la table. Je suis bien prêt à en avoir un, mais pas deux. Cela va être trop dur, je ne pourrai pas "toffer"! En fait, c'est la reconduction de l'article qui existe. Malheureusement, c'est un article qui n'est pas beaucoup respecté.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il faut quand même qu'il soit là. Le fait qu'il ne soit pas respecté ne justifie pas son élimination; 1169 infractions.

M. Dufour: Cela fait appel au jugement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Dufour: Cela dépend de la personne. Il y en a qui vont prendre une chance, d'autres pensent que leur auto est plus forte, que le moteur va tirer plus fort, mais ce

n'est pas nécessairement vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est une bicyclette. Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette aussi. C'est dans les deux cas.

M. Dufour: Même là, je pense que vous allez jusqu'au piéton.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas dans ce cas-ci. C'est clair, à l'article 404: "Le conducteur d'un véhicule routier - vous aviez raison - ou d'une bicyclette qui quitte une propriété privée pour traverser un chemin public ou s'y engager, doit céder le passage à tout véhicule ou piéton qui circule sur ce chemin." Un véhicule ou une bicyclette, dans le sens...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 404 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 405.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui circule sur un chemin public et qui veut accéder à une propriété privée doit céder le passage à tout véhicule routier, cycliste ou piéton qui circule sur ce chemin."

M. Dufour: C'est la répétition de l'article 404. Au lieu d'être pour un chemin à accès limité, c'est pour un chemin public. C'est la différence fondamentale.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 405 est adopté?

M. Dufour: Cela me fait penser à ce qu'on discutait cet après-midi par rapport aux véhicules d'urgence. On l'a écrit là, et cela me dérange un peu, c'est deux poids, deux mesures.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 406.

M. Dufour: On est parti sur la vitesse, là.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit faciliter le passage d'un véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche, en réduisant la vitesse de son

véhicule, en serrant à droite le plus possible et, si nécessaire, en immobilisant son véhicule."

M. Dufour: Au sujet de la réduction de vitesse à l'approche d'un véhicule d'urgence, je n'ai pas vu très souvent quelqu'un s'arrêter.

M. Côté (Charlesbourg): S'arrêter complètement?

M. Dufour: Oui. On les voit diminuer de vitesse mais s'arrêter, s'immobiliser...

M. Côté (Charlesbourg): C'est très rare, effectivement. On voit davantage les gens réduire la vitesse.

M. Dufour: Est-ce par un manque d'éducation sur cet aspect ou si c'est parce que le monde ignore...

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que j'ai vécu samedi dernier - vous allez me dire que j'ai vécu bien des expériences - à Montréal, après ma rencontre avec les taxis, sur le boulevard Métropolitain, une situation semblable. Effectivement, l'éducation y fait pour beaucoup. C'est comme si les gens perdaient tous leurs moyens, cela fait toute une cacophonie d'entendre les bruits de la police qui se dirigent vers un accident, et cela oblige les policiers à faire des zigzags. Une proposition nous a été faite par José Ledoux, chroniqueur à la circulation à Montréal, qui souhaitait qu'on puisse tracer sur l'asphalte des barres rouges au centre du chemin pour indiquer une voie d'urgence où les véhicules seraient obligés de se ranger et faire en sorte que cette voie soit libérée, donnant un accès assez rapide à chaque véhicule d'urgence qui en aurait besoin. Je pense qu'il faudra l'examiner, mais ce n'est pas bête comme proposition, à sa base.

M. Dufour: Avec tous les moyens de communication auxquels vous avez accès et avec tous les échanges qui se font d'un pays à un autre, d'une province à l'autre, est-ce que vous avez des exemples où ces méthodes sont appliquées pour les véhicules d'urgence? Est-ce traité d'une façon ou d'une autre selon les endroits?

M. Lalonde: Il y a l'exemple de certains pays européens qui s'apparentent à ce que le ministre vient de dire. Il y a des couloirs de sécurité qui sont observés ou au centre ou à droite. Des couloirs sont mieux identifiés pour les véhicules d'urgence. C'est surtout dans des endroits qui sont à proximité d'hôpitaux, par exemple.

M. Dufour: Il ne faut pas oublier qu'actuellement on réserve, pour le transport

en commun, des voies. On n'est pas à l'ère des grands espaces comme on a déjà vu. Il a été un temps où on pouvait dire que ça ne coûtait rien de faire des routes. On n'en faisait pas beaucoup dans le temps, mais c'était quand même dispendieux. Toutes proportions gardées, que ce soit aujourd'hui ou avant, cela a toujours été coûteux. Des routes à quatre et à six voies, à part les grands centres, on en fait de moins en moins, j'ai l'impression.

M. Côté (Charlesbourg): C'est assez rare. J'ai vécu l'expérience moi-même avec José Ledoux au mois d'avril. Pour accéder au pont Mercier, à partir du moment où il y a un accident, c'est une vraie folie furieuse, compte tenu du volume de circulation. Je dois vous dire qu'il faut vivre l'expérience pour voir ce que c'est. Effectivement, c'est là que j'ai pris conscience que la proposition de José Ledoux pouvait être étudiée très rapidement pour permettre à la Sûreté du Québec dans ce cas-là, qui a juridiction sur le pont Mercier, de partir de Montréal et de se rendre au pont Mercier, sur le lieu de l'accident. Il faut le faire.

M. Dufour: Je peux vous dire que ça me surprend, M. le ministre. Il y a bien sûr des chroniqueurs qui sont spécialisés dans la circulation. Je regarde ce qui se passe ici dans la région de Québec. C'est un phénomène. Cela ne m'avait jamais frappé avant, mais je le vis plus souvent. Dès qu'il y a un signe potentiel de tempête, vous l'entendez à la radio, sans arrêt, 12 heures à l'avance, 24 heures après... Lorsqu'on utilise les routes il y a vraiment...

M. Côté (Charlesbourg): Un niveau de sensibilisation.

M. Dufour: Une petite tempête, pour nous autres, ça n'existe pas, il n'y a rien là, c'est comme en été. Là, on voit que le comportement des conducteurs change d'une façon extraordinaire, assez que, pour quelqu'un comme moi, je trouve que le monde est embarrassant sur la route parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont plus prudents.

M. Dufour: Ils sont tellement prudents qu'ils en deviennent fatigués.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la distinction très nette, pour l'avoir vécu moi-même, entre un conducteur de ville et un conducteur de région excentrique, dans le sens que pendant trois ans, de 1973 à 1976, il n'y a pas une tempête qui m'ait arrêté d'aller en Gaspésie, alors que je me trouvais à Québec, partant de Sainte-Foy pour venir

au parlement, et c'était un emmerdement à n'en plus finir, amplifié effectivement par des gens de la météo qui annonçaient une tempête. C'est aussi une question d'habitude de conducteur. Je comprends la réaction du député de Jonquière, j'ai moi-même vécu cela. Je ne peux pas vous dire qu'aujourd'hui, si j'avais à refaire le circuit Matane-Québec, je ne serais pas arrêté par quelques tempêtes, ayant pris les habitudes de la ville.

M. Dufour: Il y a aussi un coût social, un coût économique dans cela. Honnêtement, c'est vraiment quelque chose de spécial. Je ne sais pas s'il y a exagération ou amplification de ce qui se passe, mais ça me semble exagéré parce que, assez souvent, ce ne sont pas des tempêtes tant que ça. Parfois, il tombe 5 centimètres et on en a annoncé 20.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 406 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 407.

M. Côté (Charlesbourg): "À l'intérieur d'une cité ou d'une ville, le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie où il circulait avant de s'immobiliser. Cette obligation de céder le passage n'existe que pour les conducteurs de véhicules routiers qui circulent sur la voie que le conducteur d'un autobus veut réintégrer. Le conducteur d'un autobus doit actionner les feux de changement de direction au moment où il s'apprête à réintégrer la voie et après s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger." On me dit que c'est en application uniquement depuis deux ans.
(22 h 45)

M. Dufour: Est-ce que c'est assez respecté?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est assez respecté.

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

M. Dufour: Je n'interviendrai pas trop, mais j'aimerais que... Je ne sais pas s'il y a beaucoup de porte-parole autour de la table, mais je ne pense pas que je doive subir de me faire dire "adopté" à trois ou quatre places pendant que je vais... Je vais arrêter,

je vais "slacker" plus que cela. Je ne sais pas s'il y a des gens autour de la table qui se rendent compte que cela fait quelques heures qu'on passe sur cela et je pense qu'il faut prendre le temps de comprendre ce qu'on lit. Ce n'est pas aussi facile de le dire que ce matin; je vous le dis bien honnêtement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. D'ailleurs...

M. Dufour: Et je pense qu'on a collaboré toute la journée en plus.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, à l'article 407, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Dufour: N'y a-t-il pas de changement par rapport à cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: N'y a-t-il rien qui s'occupe des couloirs protégés? Il y a des couloirs protégés pour le transport par autobus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Là, c'est sans considération de la voie protégée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Cela va. C'est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 407 est adopté. J'appelle maintenant l'article 408.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu blanc ou d'un feu clignotant de piétons." Quand on parle de feux blancs, c'est lorsqu'il y a indication d'un passage piétonnier sur les feux de signalisation.

M. Dufour: Feux blancs?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le sens où c'est une personne qui est découpée sur le feu.

M. Dufour: Ah oui! D'accord. Mais s'il n'y avait pas cela, il faudrait qu'il le cède quand même. Il n'a pas grand choix.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Mais...

M. Dufour: C'est une obligation plus grande.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Quel est le texte actuel?

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

M. Dufour: Est-ce que cela remplace tout le texte actuel?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela remplace le dernier alinéa de l'article 440 actuel. Si je dois comprendre, il faut dire que c'est une meilleure formulation. Il y a effectivement l'élimination de certains éléments de l'article actuel, donc, simplification de l'article.

M. Dufour: Un signal blanc. Cela fait drôle d'entendre dire cela. N'est-ce pas que cela fait drôle d'entendre dire un signal blanc?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a des rouges aussi, n'est-ce pas?

M. Dufour: Je comprends que c'est plus blanc par rapport à jaune.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a attiré mon attention quand je l'ai vu dans les faits; mais le reste de l'article 440, pour l'information du député de Janquière, se retrouve à l'article 444 que nous verrons ultérieurement.

M. Dufour: Cela va pour l'article 408.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 408 est adopté. J'appelle maintenant l'article 409.

M. Côté (Charlesbourg): "À une intersection réglementée par des feux de circulation, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit céder le passage à un piéton qui fait face à un feu vert." Oh boy! Cela ne doit pas être trop respecté.

M. Dufour: Et la différence, vous enlevez: "qu'il y ait ou non un passage pour piétons".

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Le texte actuel, c'est "qu'il y ait ou non un passage pour piétons". Vous enlevez cette partie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Qu'est-ce que cela change par rapport à...

M. Côté (Charlesbourg): Qu'il y ait ou non. Cela veut dire que c'est, donc, dans tous les cas.

M. Dufour: Avant, c'était dans tous les cas. De la façon dont c'est rédigé...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Maintenant.

M. Dufour: Ce n'est pas pareil.

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans tous les cas pareil. J'ai l'impression que c'est une simplification du libellé de l'article, parce qu'on dit "qu'il y ait": donc, cela existe, "ou non": donc, il n'y en a pas. Cela couvre toutes les situations.

M. Dufour: Autrement dit, sur une rue où il y a des feux de circulation aux quatre coins - où cela représente les quatre coins, nécessairement, il n'y a pas quatre lumières différentes - il y a une personne qui circule; dans le fond, elle est au feu vert comme une automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Il n'y a pas de feu blanc. Il y a un feu vert. La personne s'engage, elle a droit de passage.

M. Côté (Charlesbourg): Prenons un exemple d'est-ouest; la voiture circule en direction ouest et le piéton est aussi en direction ouest.

M. Dufour: Même chose, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Supposons qu'à la lumière une voiture signale son intention de faire un virage à droite, donc, devant normalement couper le passage du piéton,

M. Dufour: Il est de dos, il ne voit pas l'automobile, en principe.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, la priorité est au piéton, exactement comme cela se passe et est respecté aussi dans les provinces anglophones.

M. Dufour: Ce qui veut dire que le policier ou l'agent de la paix ne pourrait pas intervenir. Si c'est un clignotant vert, au lieu d'être un feu, si c'est un feu intermittent, est-ce que le piéton peut s'engager quand même?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On me corrigera, mais le clignotant vert est pour la personne qui vire à droite ou à gauche, donc qui a priorité. Cela indique un virage protégé pour la personne, alors que le piéton n'a pas à virer, il continue en ligne droite.

M. Dufour: Le piéton qui continue tout droit ne doit pas se plier aux mêmes règles que l'automobiliste?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, lui, il faudrait qu'il vire. Il ne vire pas, il continue en ligne droite.

M. Dufour: Oui, mais je pense à des endroits comme ici, juste en avant de la colline parlementaire, où il y a un feu vert intermittent et où il y a un piéton. Il peut aller sur le même coin? Bien oui, la personne qui s'en va vers le Château Frontenac, par exemple, en marchant, à un moment donné il y a un clignotement qui se fait, on vire à gauche...

Le Président (M. Saint-Roch): Mais il aura...

M. Dufour: ...mais s'il s'en va tout droit.

Le Président (M. Saint-Roch): ...un feu rouge.

M. Dufour: Non, il n'y a pas de rouge là. Est-ce qu'il y a un feu rouge?

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a un feu rouge, oui.

M. Lalonde: Ils s'en vont tous les deux dans le même sens. Le véhicule est arrêté ou la bicyclette, il faut savoir qu'on comprend la bicyclette, est arrêtée et attend le signal vert. Le piéton est à côté, en parallèle sur le trottoir. D'accord? Le feu vert vient, qu'il soit clignotant ou pas, le piéton a priorité de passage et l'autre va passer avant. C'est ce qu'on dit. C'est que le piéton a priorité de passage parce qu'il y a un feu vert. Ils sont tous les deux en parallèle, un à côté de l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne marche pas. Cela n'a pas de bon sens. Cela ne se peut pas. Sur un feu vert non clignotant...

M. Dufour: Je comprends cela. Il peut passer.

M. Côté (Charlesbourg): ...qu'on donne la priorité au piéton, je pense que cela a du sens, mais sur un feu clignotant vert, c'est un virage protégé pour une voiture. Cela ne donne pas l'autorisation à un individu de passer tout droit. Cela donne l'autorisation à un individu de virer soit à gauche, soit à droite selon l'indication qu'il donne. Dans ce sens, vous avez la ligne perpendiculaire à couper et le piéton, lui, qui aurait à continuer sa route...

M. Dufour: C'est ce que je ne comprends pas. Il y a un conflit quelque part. Vous allez peut-être me dire qu'il est engagé ou autrement. Dans le cas que je prends il n'est pas engagé quand la lumière

change.

Le Président (M. Saint-Roch): S'il n'est pas engagé.

M. Côté (Charlesbourg): S'il est engagé, le véhicule doit le laisser passer, le piéton a priorité, mais s'il n'est pas engagé, à ce moment, la voiture a priorité.

M. Dufour: Dans le cas qui nous préoccupe, c'est d'abord un feu rouge. Après cela vous avez le clignotant...

M. Côté (Charlesbourg): Le clignotant.

M. Dufour: ...vert, donc, l'individu ne peut pas être engagé. Dans un cas comme cela, à mon point de vue, je peux me tromper, mais le bon sens...

M. Côté (Charlesbourg): La priorité doit être...

M. Dufour: ...m'obligerait, parce qu'il y a un clignotant, à ne pas passer. C'est vrai pour l'automobile, cela devrait l'être pour le piéton.

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'est pas engagé vous avez sûrement raison.

M. Dufour: J'ai raison, mais est-ce que c'est ce que cela veut dire?

M. Lalonde: Oui, selon l'interprétation, en y repensant comme il faut, dans les autres articles, quand on a voulu signifier que c'était un feu vert clignotant, on l'a indiqué dans l'article que c'était clignotant et, là, on ne le dit pas qu'il est clignotant. Donc, en l'absence de cette disposition précise qui dit qu'il est clignotant, on doit assumer que c'est un feu vert fixe. Dans le cas d'un feu vert fixe, cela va, mais s'il est clignotant, à ce moment, c'est une priorité qui est donnée au véhicule.

M. Dufour: On est d'accord là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 409 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 410.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'un piéton s'engage dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et lui permettre de traverser et le conducteur d'une bicyclette doit également lui permettre de traverser".

Je pense que c'est clair. Lorsqu'un piéton s'engage dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et lui permettre de traverser et le conducteur doit également lui permettre de traverser.

M. Dufour: Oui, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a redondance là.

M. Dufour: Je comprends qu'il doit s'arrêter, mais il y a d'autres façons de pallier la chose. Un conducteur d'expérience va plutôt choisir de diminuer sa vitesse s'il voit un conducteur de bicyclette assez longtemps d'avance. Est-ce que c'est acceptable?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que la priorité est donnée au piéton. Si tu ralentis, cela donne l'occasion au piéton de passer, donc, tu n'as pas à t'immobiliser, tu traverses. Or, tu t'immobilises pour donner le passage et, dans ce sens-là, je pense que c'est clair.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 410 est adopté?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 411.

M. Côté (Charlesbourg): "À un passage à niveau, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres de la voie ferrée lorsqu'une signalisation, une barrière abaissée ou un employé de chemin de fer signale l'approche d'un véhicule sur rails ou qu'il peut apercevoir ou entendre un tel véhicule qui approche du passage à niveau".

M. Dufour: M. le ministre, il y a beaucoup de campagnes qui se font aux gares ou aux trains et je ne sais pas s'il y a d'autres noms; il y a toujours des accidents, il n'y a pas d'année où on ne déplore pas des accidents. Ce sont toujours des accidents meurtriers...

M. Côté (Charlesbourg): L'idéal, ce serait qu'il ne reste plus de passage à niveau au Québec, mais je pense qu'on n'est pas rendu là.

M. Dufour: Oui, mais cela je le savais. Il y a actuellement la mesure que le CN ou qu'un autre a prise pour enlever le train de queue ou la personne qui avait à surveiller le train de queue et...

Le Président (M. Saint-Roch): La

"caboose".

M. Dufour: Je pense qu'ils appelaient cela ainsi.

Le Président (M. Saint-Roch): La "caboose",

M. Côté (Charlesbourg): Le wagon de queue, oui.

M. Dufour: Le wagon de queue et il y avait du monde là-dedans et il y a eu une campagne très forte de la part des syndiqués.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord.

M. Dufour: Les syndiqués ne sont pas toujours négatifs; parfois, je pense qu'ils ont raison. Bien sûr, ils voulaient protéger leur emploi, c'était peut-être une des premières raisons, mais, vous, au ministère, est-ce que vous avez regardé ce phénomène... Je suis convaincu qu'il y a des gens qui sont...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Dufour: Quelle était votre réaction par rapport à tout cela?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous l'avez dit. Il y avait des motifs de sécurité...

Une voix: Sûrement.

M. Côté (Charlesbourg): ...qui sous-tendaient l'action syndicale dans ce cas, mais davantage des motifs d'emploi et un peu de nostalgie aussi, ce qui est normal, parce que l'époque des chemins de fer n'est pas ce qu'elle était et on traverse des périodes, quand même, passablement difficiles.

Mais on a chez nous un service du ferroviaire qui déposera prochainement une loi sur les chemins de fer relevant du gouvernement du Québec.

M. Dufour: Je sais que cela existe.

M. Côté (Charlesbourg): Et il y a huit ou neuf voies ferrées qui dépendent...

M. Dufour: De Roberval et du Saguenay.

M. Côté (Charlesbourg): Principalement sur la Côte-Nord. Il y a des travaux qui se font chez nous, mais je ne peux pas vous assurer que cela a été ma principale préoccupation depuis que je suis arrivé au ministère. J'avais d'autres fers à battre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela va à l'article 411?

M. Dufour: Aviez-vous complété?

M. Côté (Charlesbourg): La loi qui est en préparation actuellement va s'appeler la loi sur le transport terrestre guidé. (23 heures)

M. Dufour: Vu qu'il y a des trains qui traversent - je pense qu'on appelle cela des trains quand même, des trains de marchandises ou des trains de passagers - n'y aurait-il pas moyen d'avoir une formule parce qu'il n'y a pas toujours une signalisation adéquate, par exemple, des feux qui clignotent qui nous disent qu'il y a un train qui circule. Il n'y a pas toujours des barrières qui s'abaissent. Donc, il y a des endroits où il n'y a pas vraiment de mesures de sécurité spéciales. Et ça traverse des rues. J'ai même vu l'hiver dernier quelqu'un - il n'y avait personne dans la rue pour signaler - et il y avait un train qui passait. Je ne sais pas s'il avait le droit de le faire ou non. Mais, s'il y a une personne, elle ne peut être des deux côtés à la fois, d'une façon ou de l'autre. Cela prend deux personnes pour le signaler.

Je me demande s'il n'y aurait pas moyen - je ne le sais pas, c'est une idée qui me passe par la tête - d'avoir des choses différentes sur le train qui éveilleraient l'attention. Cela pourrait être des choses où lorsque les lumières les touchent, elles reluisent et bougent. Cela réveillerait. Cela pourrait aussi, le jour, permettre...

M. Côté (Charlesbourg): Le lundi 1er décembre, M. le Président, j'ai eu l'occasion de présider la campagne nationale de sécurité de l'année en cours, donc du 1er au 7 décembre 1986. Le thème portait sur les passages à niveau. Cette conférence de presse a eu lieu dans les locaux du CN à Montréal. Elle était aussi présidée par Gareautrain. On a beaucoup visé l'éducation populaire, particulièrement des jeunes, puisqu'il y a eu un accident dans l'ouest de Montréal le printemps dernier qui a suscité beaucoup d'émoi. Quatre jeunes ont été happés à cause d'une négligence d'autres jeunes qui avaient levé les barrières. Cela a créé beaucoup d'émoi. Le degré d'éducation et de sensibilisation du public est également assez élevé.

Ce qui est encore plus rassurant, c'est qu'à cette conférence de presse les hautes autorités du CN et du Canadien Pacifique étaient présentes. Tout le monde se concerte dans le but d'examiner encore une fois ce qu'on peut faire quant aux passages à niveau.

M. Dufour: Il y en a encore, malheureusement, dans les villes qui ne sont pas toujours bien indiquées. Je persiste à penser qu'il y a peut-être encore des moyens qui ne sont pas trop dispendieux. Quand c'est dans la municipalité, ils obligent celle-ci à

payer pour le faire et aussi pour faire l'entretien. Il y a donc deux coûts annuels qui s'ajustent. Je vous passe un papier que ces coûts s'ajustent au coût de la vie régulièrement.

M. Côté (Charlesbourg): De mémoire, je pense qu'il reste encore entre 400 et 500 passages à niveau au Québec, dont 200 sont jugés...

M. Dufour: Ah oui! Prioritaires.

M. Côté (Charlesbourg): ...prioritaires en termes d'intervention pour les éliminer.

M. Dufour: Il y a quatorze passages à niveau dans Jonquière.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 412.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager sur un passage à niveau lorsqu'il n'existe pas devant son véhicule un espace suffisant lui permettant de le traverser entièrement, même si des feux de circulation l'y autorisent".

M. Dufour: Autrement dit, vous essayez de prévoir que le véhicule routier ne demeure pas sur la voie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Mais il y a un problème tout de même et, malheureusement, cela a déjà dû arriver, car on en voit de toutes sortes. Les gens ne sont pas toujours prudents. Il est parfois arrivé que des gens étaient trop avancés et les autres à l'arrière étaient trop près. Pas moyen de reculer. Qu'est-ce qu'on fait? J'ai vécu cela à quelques reprises, surtout dans les villes où il y a beaucoup de circulation. Malheureusement, cela ne se produit pas dans les rues moins achalandées.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire qu'il y a aussi de l'inattention. J'ai fraîs à la mémoire le cas de gens qui ont été happés par un train parce qu'ils ne l'avaient pas vu ou qu'ils n'avaient pas porté attention. C'était le fait qu'en passant à telle heure, il n'y avait jamais eu de train.

M. Dufour: Dans notre milieu, ce printemps ou cet automne, deux personnes se

sont fait organiser, des gens qui passent leur vie à conduire, deux travailleurs. Et c'est fini.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 412 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 413.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule routier transportant certaines catégories de matières dangereuses déterminées par règlement doit, à tout moment, immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'un passage à niveau. Il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans risque. Il est toutefois dispensé de ces obligations aux passages à niveau où une signalisation l'indique."

Si le député de Jonquière y consentait, on a, semble-t-il, échappé, dans l'écriture, "sans risque" au lieu de "sans danger"; on pourrait faire un papillon pour changer "sans risque" par "sans danger". Dans ce cas-ci, c'est encore plus important, compte tenu du fait que cela concerne les passages à niveau.

M. Dufour: Dans votre papillon, vous diriez...

M. Côté (Charlesbourg): "S'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger".

M. Dufour: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on le fasse.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour l'uniformité.

M. Dufour: "À n'importe quel moment", cela veut dire que le conducteur est en possession du contrôle de la vitesse de son véhicule à n'importe quel moment. Est-ce que cela veut dire que cela ne comprend pas de temps pour freiner ou si cela veut dire qu'il doit freiner obligatoirement?

M. Lalande: Il transporte des matières dangereuses. Il y a une distinction à faire par rapport à la disposition actuelle où l'on parle simplement d'un véhicule routier agencé pour le transport. Là, on dit: Qui transporte effectivement des matières dangereuses. Par exemple, un "tanker" qui est vide ou qui est allège, il est donc agencé pour transporter des matières dangereuses, mais s'il n'en transporte pas il n'est pas tenu d'arrêter à un passage à niveau. En d'autres mots, s'il transporte des matières dangereuses, il doit arrêter à un passage à niveau, à moins qu'il n'y ait une indication qui lui permette de passer.

Par exemple, entre autres, sur la route 20 entre Montréal et Québec, il y a des passages à niveau où le ministre des Transports a autorisé le fait que l'on puisse circuler sans arrêt.

M. Dufour: Pour un véhicule routier qui ne transporte pas de matières dangereuses, par exemple, un gros véhicule, vous enlèveriez cette obligation qu'il avait d'arrêter?

M. Lalande: Si l'on relit la disposition actuelle: "Le conducteur d'un véhicule, d'un minibus ou d'un véhicule routier agencé pour le transport..." Entre d'autres mots, c'est une configuration de véhicules faits pour transporter des matières dangereuses et, dans tous les cas, ils devaient arrêter. Dans bien des cas, ils circulaient allèges; il n'y avait rien à l'intérieur. Donc, dans ce sens, il y avait un abus. La modification vise à dire: Quand, effectivement, vous transportez des matières dangereuses, vous devez arrêter; mais si vous n'en transportez pas vous n'avez pas à arrêter.

M. Dufour: Vous n'avez pas à arrêter⁷

M. Lalande: Si vous ne transportez pas de matières dangereuses.

M. Dufour: Un véhicule routier qui est agencé pour transporter des matières... Je ne sais pas. Vous devez avoir à l'esprit un exemple à me donner. J'essaie de voir ce que c'est.

M. Lalande: Oui. Par exemple, un "tanker" qui transporte des matières dangereuses, vous savez, une configuration de véhicules...

M. Dufour: Un "tanker", c'est...

M. Lalande: Un camion-citerne.

M. Dufour: Un camion-citerne.

M. Lalande: Il est agencé pour transporter des matières dangereuses. À l'heure actuelle, à tous les passages à niveau, il doit arrêter, même s'il n'y a rien dans ce véhicule, même s'il est allège, s'il est vide. Cela créait des abus. Vous allez faire du transport, vous allez porter des matières dangereuses. D'accord? Vous devez arrêter. Mais, si vous revenez sans chargement, on vous obligeait aussi à arrêter parce que l'on disait que le véhicule était agencé pour transporter des matières dangereuses.

On rend cette disposition beaucoup plus conforme à la réalité. Quand, effectivement, vous transportez des matières dangereuses dans votre véhicule, vous devez arrêter; mais si vous n'en transportez pas, vous n'êtes pas

tenu d'arrêter.

M. Dufour: Bon. Cela, c'est pour les matières dangereuses. Si le véhicule contient du lait, ce n'est pas dangereux. C'est gros, cette affaire-là, et vous ne l'obligez pas à arrêter.

M. Lalonde: Oui, mais il n'y a pas de disposition actuellement là-dessus. Parmi les véhicules lourds, c'est pour les autobus que l'on crée une obligation d'arrêter aux passages à niveau.

M. Dufour: Mais les gros camions, il me semble que... Ce n'est pas écrit qu'un véhicule arrête à un passage à niveau?

M. Lalonde: Non. C'est probablement dans le cas du transport de matières dangereuses que cela doit être indiqué, pour ce genre de cargo.

M. Dufour: Les matières dangereuses. Un camion qui transporte de l'essence, est-ce que c'est considéré comme une matière dangereuse?

M. Lalonde: Oui. Il y a une liste ailleurs. Il y a un règlement.

M. Dufour: Vous avez, par règlement, établi un certain nombre de...

M. Lalonde: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 413 qui se lit comme suit: Remplacer, dans le premier alinéa, les mots "sans risque" par les mots "sans danger", est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 413 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 414.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*, désigner certains passages à niveau où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 - donc, celui que l'on vient d'adopter - est dispensé des obligations qui lui sont imposées par cet article."

M. Lalonde: C'est l'exemple que je viens de vous donner de la route 20 où il y a des passages à niveau où ils sont dispensés d'arrêter parce que ce sont des passages à niveau, des voies ferrées, mais elles ne sont

pas traversées sauf une fois de temps à autre.

M. Dufour: Près de Saint-Hyacinthe, il y en a une.

M. Lalonde: Oui, c'est cela.

M. Dufour: Il ne passe pas beaucoup de trains, mais vous maintenez quand même la voie ferrée.

M. Lalonde: Oui, parce que c'est une voie de raccordement. A l'occasion, il peut passer un train, mais, à ce moment-là, les dispositifs de sécurité sont extraordinaires. On s'assure bien que tout est éclairé, que tout est arrêté avant.

M. Dufour: Je vous avoue bien franchement que je n'en ai jamais vu. J'ai passé des dizaines de fois.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 414 est adopté?

M. Dufour: Est-ce que c'est la reconduction de ce qui existait avant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le deuxième alinéa de l'article 339. Finalement, on a éliminé "autoroute". Il peut s'agir de n'importe quel chemin.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 414 est adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 415.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager sur un chemin à accès limité ou le quitter si ce n'est aux points d'accès ou de sortie déterminés par la personne qui est responsable de l'entretien de ce chemin."

M. Dufour: C'est uniquement sur les autoroutes, ça. Non?

M. Côté (Charlesbourg): Accès limité.

M. Dufour: Si c'est sur une autoroute, on peut le faire.

M. Lalonde: Non, mais où il y a des voies d'accès qui sont déterminées; en d'autres mots, vous ne pouvez pas accéder tout au long du pavé où il y a des endroits d'accès. Ce n'est pas nécessairement déterminé comme une autoroute, mais sur un boulevard urbain, par exemple, un grand

boulevard, où il y a simplement des endroits où vous pouvez accéder, il faut accéder à ces endroits-là qui sont déterminés par règlement, je m'excuse, qui sont déterminés par la personne qui est responsable de l'entretien du chemin.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 415 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 416.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut faire marche arrière sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie."

Une voix: ...

M. Côté (Charlesbourg): Ah, monsieur! Cela va rappeler des souvenirs probablement à M. le député de Jonquière. C'est le fameux panneau que mon ex-collègue de Robert Baldwin avait réussi à emprunter temporairement à la signalisation du ministère, qui avait fait l'objet de photos à l'intérieur du parlement, où c'était finalement, des accès interdits. C'est à cela que je fais référence.

M. Dufour: Là, il y a peut-être un point.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous me permettrez de saluer l'arrivée soudaine de l'ex-député de Chambly, qui a siégé en cette Chambre de 1981 à 1985. On lui souhaite un bon retour au parlement.

M. Dufour: Il faudrait presque l'inviter à venir s'asseoir à côté de moi. On manque de personnel.

M. Côté (Charlesbourg): Et le débat le plus intéressant que j'aie fait avec le député de Chambly, c'était à propos du mont Saint-Bruno. Il s'en souviendra très certainement, quant à sa classification.

M. Dufour: Vous avez une bonne mémoire.

Le Président (M. Saint-Roch): On vous souhaite la bienvenue, M. l'ex-député de Chambly.

M. Dufour: Je le salue aussi. On s'est déjà rencontré. On parle d'un véhicule routier qui ne peut faire marche arrière à moins que... À supposer qu'il y ait des événements qui fassent que le véhicule ne puisse s'engager ou ne puisse aller complète-

ment dans cet accès, vous dites qu'il ne peut pas, s'il y avait des mesures de sécurité établies d'une façon telle que le véhicule puisse reculer, c'est pour avoir un barrage qui s'exerce à quelque part...

M. Côté (Charlesbourg): C'est couvert par l'article 417, l'interrogation dont parle le député...

M. Dufour: D'accord. L'article 416 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 416 est adopté.

J'appelle maintenant l'article 417.

M. Côté (Charlesbourg): Cela répond à l'interrogation qu'avait le député de Jonquière et cela permet effectivement sans danger de le faire.

M. Dufour: Vous avez changé les mots "sans risque" par "sans danger". Est-ce qu'il y a seulement ce changement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que oui, mais on disait dans ce cas-ci que cela pouvait être effectué sans danger, mais non pas sans risque.

M. Dufour: Oui, c'est sûr.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 417 est adopté?

M. Dufour: Oui, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 418.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut circuler sur l'accotement, sauf en cas de nécessité ou à moins qu'une signalisation ne le prescrive."

M. Dufour: Il y a beaucoup d'endroits où il y a des véhicules qui vont stationner sur les accotements - cela arrive de plus en plus - ils ne circulent pas. Quand ils repartent, il faut bien qu'ils circulent un peu. Quelle est la règle par rapport à cela? On en voit régulièrement, ils sont stationnés sur l'accotement. Ils ne nuisent pas à la circulation, je ne pense pas. C'est l'amendement.

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est l'interdiction de circuler sur l'accotement. Je comprends que, dans la mesure où il arrive un bris mécanique ou de transmission et que sur l'erre d'aller le véhicule se range à droite ou à gauche, selon

l'endroit où il est, pour libérer l'emprise, dans ces conditions, je pense que la règle permet de ne pas mettre en péril. Je pense que cela se fait.

M. Dufour: Autrement dit, quelqu'un qui veut arrêter peut - je pense surtout à de gros véhicules, même de petits véhicules - circuler quelque peu parce qu'il faut qu'il prenne le temps de se ranger.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut qu'il prenne le temps d'arrêter, c'est cela, ou de repartir.

M. Dufour: Quand il veut repartir, c'est la même chose, pour autant qu'il le fasse sans que cela cause de dommages ou de problème. Ce serait permis. Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 418 est adopté. J'appelle maintenant l'article 419.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la **Gazette officielle du Québec**, déterminer les endroits où la circulation des véhicules routiers ou de certains d'entre eux qu'il désigne est restreinte ou interdite en raison du dégel, de la pluie, de l'érosion ou d'une inondation ainsi que les périodes pendant lesquelles s'appliquent ces mesures." C'est pour couvrir la période du dégel.

M. Dufour: C'est une reconduction des articles existants. Est-ce qu'il y a beaucoup d'infractions par rapport à cela?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un manque dans nos statistiques. De 404 à 407, on n'a pas les statistiques, mais il doit certainement y en avoir beaucoup parce que, souvenez-vous toujours, les pesées officielles du ministère fonctionnent à plein régime durant ces périodes. Il doit y avoir passablement d'infractions.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 18)

(Reprise à 23 h 19)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission reprend maintenant ses travaux. M. le ministre, article 419.

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

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 419 est adopté?

M. Dufour: Est-ce que toutes les régions du Québec sont couvertes? Il n'y a pas une région qui échappe à cela dans tout le Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Il peut y avoir des variantes selon la période. Je me souviens d'avoir signé plusieurs décrets, compte tenu des saisons. Montréal a toujours deux semaines d'avance sur Québec et trois sur la Gaspésie.

M. Dufour: Et un mois sur le Saguenay, à peu près, et plus tard dans les Maritimes.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de communication de la chaleur.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 419 est adopté?

M. Dufour: Quelquefois. Ce n'est pas la même température,

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, M. le député? J'appelle maintenant l'article 420.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix peut interdire l'accès de tout véhicule ou de certains d'entre eux à un chemin public si des motifs d'urgence le justifient."

M. Dufour: ...d'un véhicule...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être un effondrement, par exemple.

M. Dufour: Cela est vraiment... Cela pourrait être un événement prévisible ou prévu.

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait être ce qu'on a vécu à Sainte-Madeleine, sur l'autoroute, lorsqu'il y a eu le fameux accident: les vannes s'étaient empilées avec les voitures. C'est clair que...

M. Dufour: Un agent de la paix, est-ce que cela peut être... Quand on fait la définition d'un agent de la paix... Est-ce qu'il y a une définition?

M. Côté (Charlesbourg): Pour "agent de la paix"⁹ Non. Dans le Code criminel, il y a une définition d'"agent de la paix".

M. Dufour: Comme vous avez des avocats autour de vous, un policier municipal pourrait-il agir comme agent de la paix dans

une condition comme celle-là où il y a un danger appréhendé?

M. Côté (Charlesbourg): La police municipale, c'est des agents de la paix. Les agents de la paix sont désignés par le Solliciteur général du Québec.

M. Dufour: Oui, parce que c'est tout de même une route à caractère provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Un autre exemple, c'est le cas de feux de forêt.

M. Dufour: Cela est un bon exemple aussi.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 420 est adopté?

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

Le Président (M. Rochefort): J'appelle maintenant l'article 421.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule dont la circulation est restreinte ou interdite en vertu des articles 419 et 420..."

M. Lalande: L'article 419: chemin interdit pour dégel ou pluie, érosion ou inondation; l'article 420: chemin interdit pour des motifs d'urgence.

M. Côté (Charlesbourg): ...pendant les périodes et aux endroits décrétés en vertu de ces articles."

M. Dufour: Concordance. Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle maintenant l'article 422.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier pour une course avec un autre véhicule, un pari ou un enjeu, sauf s'il s'agit d'un rallye effectué conformément aux normes établies dans un règlement pris ou approuvé par la Régie de la sécurité dans les sports du Québec, en vertu de la Loi sur la sécurité dans les sports."

Bon, alors, c'est une demande expresse du président de la Régie de la sécurité dans les sports et semble-t-il qu'il a reçu la balle du ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, M. Picotte.

M. Dufour: Là, j'ai compris qu'il veut peut-être faire allusion au rallye automobile, la course à Trois-Rivières.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un

règlement qui va régir ce genre d'activité. Cela peut être celui de Trois-Rivières, cela peut être d'autres aussi.

M. Dufour: C'est parce que... Oui. Là, on fait allusion à un événement qui est annuel et on le met dans la loi générale. Est-ce que cela est coutume d'entrer des exceptions, parce que cela est une exception?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, cela peut être un rallye, alors que, dans le cas de Trois-Rivières, c'est une course automobile.

M. Dufour: Oui, mais un rallye n'est pas une course?

M. Côté (Charlesbourg): Non, vous avez raison, parfaitement. Dans ce cas, c'est un rallye, alors qu'à Trois-Rivières, c'est une course, ce n'est pas un rallye. Donc, l'exemple de Trois-Rivières était mal choisi.

M. Dufour: Quel serait l'exemple d'un rallye?

M. Côté (Charlesbourg): Un rallye?

M. Dufour: Est-ce qu'un rallye est obligatoirement avec un véhicule?

M. Lalande: Ah, bien oui! Évidemment, on parle de véhicules.

M. Dufour: Il y a un rallye "Maski-Courons". Ce n'est pas un rallye? C'est une course, mais... Rallye, c'est une course automobile.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, il y a d'autres...

M. Dufour: Mais, il n'y a pas nécessairement de la vitesse dans cela.

M. Côté (Charlesbourg): De vitesse?

M. Dufour: Il n'y a pas nécessairement de la vitesse dans un rallye, cela peut être...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est le respect d'un certain règlement. Par exemple, la Régie de l'assurance automobile a son rallye qui vise à faire prendre connaissance de toutes les lois et tous les règlements du Code de la sécurité routière. Je suis convaincu que le député de Jonquière, après la commission parlementaire, serait un candidat sérieux à l'obtention de la médaille d'or.

M. Dufour: Je serais bien surpris.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ce que cela vise, et c'est à la demande de... Je

pense que c'est raisonnable de le faire à la demande de la Régie de la sécurité dans les sports, donc sécurité. Elle va réglementer ce genre d'activité et, à partir du moment où on ouvre le code, comme on l'a permis dans certaines exceptions au niveau du Marathon de Montréal, par exemple, dans d'autres dispositions à l'intérieur du code - Vélo-Québec, par exemple, qui fait le tour de Montréal sur le plan cycliste - c'est une autre catégorie de compétition qu'on prévoit. Je pense qu'il est sain de se rendre à la demande...

M. Dufour: On fait allusion à un rallye, mais il pourrait y avoir d'autres événements qui ne sont pas des rallyes.

M. Côté (Charlesbourg): On va en couvrir d'autres.

M. Dufour: Pourquoi n'auriez-vous pas...

M. Côté (Charlesbourg): Une disposition générale qui couvrirait tout ça?

M. Dufour: ...une espèce d'article omnibus qui couvre des cas différents? Il me semble que légiférer dans une règle générale et aller dans des cas particuliers, non réguliers...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que ce que M. Drolet me dit à ce moment-ci, c'est que ces pratiques-là ne relèvent pas dans tous les cas de la régie.

M. Dufour: Cela veut dire que si un rallye dont les normes auraient été établies dans un règlement approuvé par la Régie de la sécurité dans les sports et non pas la Régie de l'assurance automobile...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Dufour: Vous seriez obligé de leur donner le droit. D'accord. Vous trouvez que c'est raisonnable?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais par un règlement qui aura été approuvé au préalable, prépublié et publié.

M. Dufour: Comme ça prend six mois pour un règlement...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut finir par commencer.

M. Dufour: Vous ne ferez pas un règlement chaque fois.

M. Lalonde: Un règlement général pour encadrer la façon dont on va faire des rallyes. Il y a des blocages routiers à un moment donné pour indiquer des

signalisations. C'est pour se rendre conforme à certaines activités qui se font dans le moment; c'est pour être sûr qu'en vertu de la loi on va bien réglementer la façon de faire ces barrages avec les indications, le nombre d'agents de la paix nécessaire pour assurer toute la sécurité. C'est pour mieux encadrer ces règles-là où on va dévier la circulation habituelle.

M. Dufour: La Régie de la sécurité dans les sports ne fait pas juste des lois pour ça?

M. Lalonde: Non, mais c'est surtout dans le cadre d'événements sportifs qu'on organise. C'est pour ça que c'est la Régie de la sécurité dans les sports qui nous en a fait la demande. C'est essentiellement pour ça. C'est à l'occasion de rallyes sportifs qu'on fait ce genre de choses-là. C'est pour permettre à ces rallyes d'utiliser la voie publique.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 423.

M. Côté (Charlesbourg): "Sous réserve de l'article 224, le ministre ne peut autoriser l'installation et l'utilisation de phares blancs à l'arrière d'un véhicule. Nul ne peut circuler avec un véhicule routier muni de phares blancs allumés projetant un faisceau lumineux vers l'arrière."

Ce qu'on interdit dans un cas comme celui-là: par exemple, il arrive assez souvent qu'en circulant un individu oublie ses phares à forte intensité sur sa voiture et qu'un conducteur de vanne ayant installé une lumière quelque part l'allume pour signifier au conducteur qu'il lui crée du désagrément. Ces choses-là ne sont pas permises.

M. Dufour: Mais ça se fait régulièrement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas permis.

M. Dufour: Est-ce qu'il y en a beaucoup qui sont pris pour ça?

M. Côté (Charlesbourg): 21 infractions en 1983.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des gens qui ont été pris en infraction pour cette disposition spécifique? Est-ce qu'on voit souvent qu'un camion ouvre la lumière dans le côté?

M. Côté (Charlesbourg): 21.

M. Dufour: 21.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a 21 qui se sont fait prendre, il y en a beaucoup plus que ça. Effectivement, je pense que la disposition législative a raison d'être là parce que ça pourrait être extrêmement dangereux.

M. Dufour: Pour autant qu'on parle de sécurité, est-ce prévu dans la loi que quelqu'un qui a un véhicule... Il y en a qui vont avoir, par exemple... Je vais vous conter ce qui m'est arrivé à Charlesbourg il y a trois ans. Un camion avait de la glace sur le toit. Je descendais la côte et il descendait. À un moment donné des morceaux de glace sont arrivés sur le toit et l'ont déchiré. Si c'était arrivé dans le pare-brise, je ne sais pas ce qui serait arrivé. Il n'y a pas moyen de les arrêter, mais est-ce qu'on peut, pour quelqu'un qui met un véhicule sur le chemin, s'assurer qu'il circule en sécurité? C'est vrai qu'on prend toutes sortes de méthodes en disant: Vous devez avoir des lumières. Vous devez avoir de bons freins. Mais ce cas arrive... Il y a même des individus avec de petites automobiles qui circulent et ne se dérangent pas s'il y a un pied de neige sur l'automobile. Ils cachent la vue de tout le monde mais ils s'en vont. En tout cas, je vous passe un papier que...

M. Côté (Charlesbourg): On a prévu un certain nombre de choses. D'abord, nettoyer les vitres...

M. Dufour: Les vitres. Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): ...la plaque d'immatriculation, mais pas le reste.

M. Dufour: C'est un fait que j'ai vécu. Je ne le souhaite à personne, parce que j'y ai pensé longtemps. C'était une question de quart de seconde. C'est passé, je n'ai même pas compris pourquoi. Je ne savais pas que c'était de la glace, parce que cela avait l'air d'un oiseau. Je ne savais pas. C'était blanc. D'accord. Donc, c'est défendu. Malheureusement, on constate que cela se fait.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 423 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 424.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier doit, durant la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le

nécessitent, allumer les phares et les feux intégrés de son véhicule. Le premier alinéa s'applique également au conducteur d'une bicyclette à l'égard du phare et du feu dont elle doit être munie."

M. Dufour: Est-ce que c'est le premier article où on parle de la bicyclette qui doit avoir un phare?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On l'a vu dans l'équipement. Elle doit être munie...

M. Dufour: Un phare, c'est ce qui projette une lumière. C'est l'éclairage.

M. Côté (Charlesbourg): Une lumière.

M. Dufour: Oui, une lumière. L'éclairage. Par exemple, un feu peut être seulement...

M. Côté (Charlesbourg): Rouge.

M. Dufour: ...rouge, cela va, "Les phares et les feux intégrés de son véhicule", c'est parce que quand on allume les lumières et qu'on a des feux arrière, tout s'allume. C'est ce que cela veut dire,

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on parle d'"intégrés", ce sont des phares qui font partie de la construction d'un véhicule. Ce sont les phares qui font partie de la construction de la bicyclette.

M. Dufour: Une bicyclette est construite avec un phare?

M. Lalande: Dans la première disposition, le véhicule routier...

M. Dufour: D'accord. On prend le premier alinéa.

M. Lalande: Dans le premier alinéa, c'est très clair que ce sont les feux qui sont intégrés au véhicule. En d'autres mots, on n'oblige pas d'allumer les feux qui seraient des anti-brouillards que vous ajoutez, par exemple, sur un véhicule. Ils ne sont pas intégrés. Ce sont les équipements qui font partie à l'origine du véhicule. Ce sont donc des phares. Dans le deuxième alinéa, on parle de la bicyclette de façon précise. On oblige la bicyclette par ailleurs, à avoir un phare, mais qui n'est pas dans la construction. On ne parle pas d'"intégré" concernant la bicyclette.

M. Dufour: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): L'amende est différente.

M. Dufour: Les remorques et les

essieux amovibles sont assimilés au véhicule routier. Il peut arriver que ces remorques, pour une raison ou une autre, n'aient pas, dans leur mode de construction, de système de lumière intégré?

M. Lalande: Non, parce que c'est prévu au Code de la sécurité routière. On a vu la liste. Les semi-remorques et les remorques qui circulent sur les routes doivent être munies de tels feux.

M. Dufour: À ce moment, la description qu'on a au premier alinéa dit implicitement ou très clairement qu'elles aussi font partie du véhicule et doivent être éclairées.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exact.

Une voix: Adopté.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des quantités de lumières? On voit les trains routiers...

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont placardés.

M. Dufour: Oui, c'est cela. Il n'y a aucune infraction si on fait cela?

M. Lalande: Oui, c'est réglementé et le code actuel s'est assuré d'une concordance entre la loi fédérale et la loi du Québec car, à l'heure actuelle, les exigences pour la construction de ces véhicules lourds ne correspondent pas nécessairement à ce qui est exigé au Code de la sécurité routière, de sorte qu'on trouve dans une province ou l'autre des feux de position en plus ou en moins. Là, on s'est assuré de la concordance avec la loi fédérale pour que ce soient exactement les mêmes normes.

M. Dufour: C'est pour cela que c'est à bon escient que vous mentionnez qu'il s'agit des phares intégrés à la construction. Il pourrait y en avoir plus, mais il y a une question de... Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 424 est adopté. J'appelle maintenant l'article 425.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier doit diminuer l'intensité de l'éclairage avant de son véhicule s'il parvient à moins de 150m d'un véhicule qu'il va croiser, s'il suit un autre véhicule à moins de 150m ou s'il circule sur un chemin où l'éclairage est suffisant".

Il s'agit finalement de réduire l'intensité des phares à l'approche.

M. Dufour: Mais vous faites sauter le petit morceau qui disait: qui circule sur un

chemin public.

M. Lalande: Oui, parce que, par ailleurs, on a dit que le Code de la sécurité routière s'appliquait aux chemins publics.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: Ah! Un véhicule routier ne peut avoir les phares élevés si l'éclairage est suffisant. Est-ce cela?

M. Côté (Charlesbourg): Exactement.

M. Dufour: Il y a des routes, par exemple, qui ont deux ou trois lumières. Vous ne faites pas allusion à celles-là. S'il y a un éclairage pour signaler une intersection, est-ce que la personne sera obligée de diminuer?

M. Lalande: Non.

M. Dufour: Non. Ce n'est pas ce que vous voulez dire par l'éclairage suffisant.

M. Lalande: Non. Ce qu'on vise essentiellement, c'est quand il y a un croisement, avant de croiser... En d'autres mots, il s'agit de passer des hautes aux basses, à l'avant, lors d'un croisement.

M. Dufour: Oui, mais si la route est suffisamment éclairée, il ne peut allumer ses hautes, il ne peut pas circuler sur ses hautes.

M. Lalande: Il peut toujours utiliser ses hautes en tout temps, sauf qu'une obligation lui est faite, avant de croiser un véhicule à 150 mètres, de passer aux basses.

M. Dufour: Comment expliquez-vous qu'un policier, alors que j'étais dans une voiture louée depuis environ 5 minutes et que je n'étais donc pas encore très familier avec elle, qu'il m'ait arrêté pour me dire que mes phares étaient hauts et de les... Je ne suivais aucune automobile à ce moment-là. Le policier était arrêté. C'était à une entrée d'autoroute. Dans le temps, il y avait des policiers là. Il y avait aussi un poste de péage et le policier m'avait fait signe de baisser mes phares. J'avais l'impression que j'étais en tort. Il m'avait donné l'impression que je n'étais pas en loi. Là, vous me dites que cela aurait pu... que ce n'est pas un règlement.

M. Lalande: Oui, mais si le policier vous a arrêté, c'est qu'il était près de vous d'une façon ou d'une autre.

M. Dufour: Non, il était arrêté et il surveillait. Je ne sais pas s'il surveillait la circulation comme telle. Il m'avait fait signe

de prendre le côté et il m'avait dit de baisser mes phares. J'avais été obligé de lui donner des explications. Je n'ai pas payé d'amende, mais je me sentais coupable, de la façon dont il me l'avait dit.

M. Lalande: C'est une bonne mesure de sécurité que de demander de ne pas les utiliser. Ce n'est pas nécessaire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande, vous allez me permettre une question. Dans la phrase qui dit "ou s'il circule sur un chemin où l'éclairage est suffisant", est-ce que cela veut dire que quelqu'un qui se promène sur un boulevard suffisamment éclairé est obligé d'être continuellement sur les basses? C'est ainsi que je...

M. Dufour: C'est ainsi que je le comprends. C'est ce dont on discute.

M. Lalande: Oui. Très bien. Vous avez raison. Il doit diminuer l'intensité.

M. Dufour: Bon! Je vous ai pris en faute. Je vais vous coller une contravention. Ha! Ha!

M. Lalande: Vous avez tout à fait raison.

M. Dufour: J'avais raison? Bon!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 425 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 426. J'attire l'attention des membres de la commission sur le fait que nous avons un papillon à l'article 426.

M. Dufour: C'est un gros papillon.

Le Président (M. Saint-Roch): Le papillon se lit comme ceci.

M. Dufour: Hé monsieur! C'est tout un article.

M. Côté (Charlesbourg): On va revenir à l'article 410.

M. Dufour: Je ne sais pas ce que vous allez amener comme amendement. Vous avez certainement des choses à discuter là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il y a eu des représentations de la part de l'APAQ et on veut en tenir compte.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 426 est en suspens, M. le ministre.

M. Dufour: Suspendu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 426 est maintenant suspendu. J'appelle l'article 427.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsque la banquette avant est occupée par plus de trois personnes ou lorsque plus de deux personnes ont pris place à l'avant du véhicule si celui-ci est équipé de sièges baquets".

M. Dufour: Est-ce qu'il y a une différence avec l'autre article? "Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsque la banquette avant est occupée par plus de trois personnes y compris le conducteur..." Vous avez enlevé...

M. Côté (Charlesbourg): "Y compris le conducteur". Je ne comprends pas pourquoi il y avait cela.

M. Dufour: "Par plus de trois personnes y compris le conducteur ou lorsque plus de..."

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même sens sauf qu'on a éliminé les mots "y compris le conducteur".

M. Dufour: "...à l'avant du véhicule si..."

Le Président (M. Saint-Roch): Cela exclut autobus et minibus.

Mme Harel: À l'article 426, vous avez déjà...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 426 est en suspens, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: D'accord.

M. Dufour: C'est parce qu'on a l'article 426 qui dit qu'on ne peut pas avoir plus de places. Je ne comprends pas le sens de l'amendement. Cela m'intrigue un peu. Pour le siège avant...

M. Côté (Charlesbourg): On peut revenir à l'article 426, M. le Président, maintenant.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle donc à nouveau l'article 426.

M. Côté (Charlesbourg): Pour vous expliquer brièvement ce qui se passe, c'est qu'actuellement il n'y a pas de norme quant au nombre de personnes qui doivent occuper un autobus. C'est-à-dire qu'on peut refouler

les gens dans un autobus, dans les rangées, sans problème, alors que là, on veut arriver avec une norme. Quant à nous, nous aurions souhaité 5, mais l'Association des propriétaires d'autobus du Québec nous fait état de certains problèmes à 5, problèmes économiques. À ce moment-ci, on est prêt à proposer un amendement qui va dans le sens de la réglementation américaine et qui serait une personne par rangée. L'amendement se lirait comme suit: Remplacer cet article par le suivant. "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut transporter plus de passagers qu'il n'y a de places disponibles pour les asseoir.

"Le premier alinéa ne s'applique pas au conducteur d'un autobus ou d'un minibus autre que celui affecté au transport d'écoliers dans les cas suivants:

"1^o Lorsque cet autobus ou minibus circule en milieu urbain;

"2^o Lorsque cet autobus ou minibus circule en dehors d'un milieu urbain à la condition que le nombre de passagers excèdent le nombre de sièges disponibles ne dépasse pas un par rangée de sièges".

J'imagine que les gens de l'APAQ seront très heureux encore une fois.

M. Dufour: C'est du droit nouveau qu'on est en train de faire.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de disposition actuellement qui limite le nombre. Un propriétaire d'autobus pourrait, par exemple, faire en sorte qu'au lieu d'avoir 12 rangées et 12 personnes, il pourrait en avoir 20 ou 35 dans l'allée, ce qui serait nettement exagéré. Avec cette proposition, on s'aligne sur ce qui se passe aux États-Unis. Si c'est viable aux États-Unis, cela peut l'être chez nous aussi même si nous aurions souhaité une norme inférieure.

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

M. Dufour: Les autobus de transport en commun qui circulent à l'intérieur seront-ils limités par cela?
(23 h 45)

M. Lalande: Les autobus urbains ne sont pas limités à cela. Il peut y avoir autant de monde debout.

M. Dufour: Il ne sont pas limités. Ce sont les autobus qui circulent...

M. Côté (Charlesbourg): En dehors du milieu urbain, entre Montréal et Québec, Montréal et New York.

M. Dufour: Si je comprends bien cela, c'est pour les grandes distances.

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

M. Dufour: Mais il y a des petites distances, quand même, en dehors des milieux urbains. Vous les assimilez à un milieu urbain?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Entre la Beauce et Québec, par exemple.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Jonquière et Québec.

M. Dufour: Ah oui! Mais cela, c'est plus loin. Bien, la Beauce, c'est pas mal loin aussi. Donc, un par...

M. Côté (Charlesbourg): Rangée de sièges.

M. Dufour: Par rangée. Cela n'élimine pas tous les dispositifs de sécurité qui sont exigés pareil pour cela. Il y en a qui mettent des petits sièges, il y a des choses en l'air, il y a des... C'est juste pour les autobus.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. L'APAQ faisait valoir qu'il n'y avait jamais eu d'accident à cause de passagers debout. Est-ce que ces gens ont raison ou s'il y a des statistiques à la régie qui démontreraient le contraire?

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que j'ai beaucoup de respect pour l'APAQ parce qu'on a de bons rapports, de bons échanges, mais je prendrais garde à une argumentation comme celle-là. J'en prendrais bien garde. Quand on voit des autobus dans le fossé, s'il y avait des gens dans les allées, je ne suis pas sûr qu'il n'y aurait pas des gens qui sortiraient de là amochés.

Mme Harel: D'autre part, M. le Président...

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

Mme Harel: Ce sont vraiment des points de vue très contradictoires qui m'ont été exprimés. Des chercheurs, par exemple, ici disent: Enfin, on va arrêter d'être tassé comme des sardines sur des routes, pour ne pas la nommer, Montréal-Joliette. Paraît-il que le vendredi, c'est incroyable!

M. Côté (Charlesbourg): On doit parler de Brandon Transport et non pas de

Deshaises.

Mme Harel: Vous savez, je suis une femme libre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est parce que cela me rappelle toutes nos péripéties pour sauver le CIT le Portage.

Mme Harel: Mais, d'autre part, d'autres font valoir que, s'il y a des normes trop strictes, à ce moment, évidemment, les passagers peuvent rester en plan sans pouvoir se déplacer à certains moments. C'est comme la quadrature du cercle.

M. Côté (Charlesbourg): À un par rangée de sièges, si on calcule 48 personnes, cela veut dire une douzaine de sièges, cela veut dire 12 personnes additionnelles, 60 personnes dans l'autobus. Pour y avoir circulé du temps de mes études, de Sainte-Anne-des-Monts à Trois-Rivières, cela voulait dire à peu près 14 heures d'autobus. Je n'aurais pas voulu me voir entassé davantage dans les autobus Voyageur. Adopté, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 426 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 427.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsque la banquette avant est occupée par plus de trois personnes ou lorsque plus de deux personnes ont pris place à l'avant du véhicule si celui-ci est équipé de sièges baquets."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 427 est adopté?

M. Dufour: C'est juste pour...

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

M. Dufour: ...le devant. C'est juste pour le siège avant. J'imagine que vous avez une autre réglementation pour le siège arrière. Est-ce que c'est ce que vous allez me dire ou si... Là, on dissèque le véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à l'avant il y a possibilité d'avoir un siège d'un seul morceau, d'un seul bloc, où il y a trois

places, et il y a la possibilité d'avoir deux sièges séparés avec deux places ou une possibilité de trois aussi.

M. Dufour: C'est cela. Ce sont des sièges baquets, mais à trois places.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à trois places. Mais, dans ce cas-ci, on parle de deux places.

M. Dufour: C'est cela. J'ai trois ceintures de sécurité à l'avant, excepté que celui qui est dans le centre n'est pas assis comme le conducteur ou l'autre personne. Mais je peux mettre trois personnes. Pour cela, on est à l'avant du véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: Est-ce que pour l'arrière vous allez arriver avec un autre amendement?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Ce qui veut dire que le contrôle du nombre de passagers, c'est pour l'avant. Pour l'arrière, il n'y aura pas de contrôle.

M. Lalande: Pour autant qu'on tombe à l'intérieur de la définition d'un véhicule de promenade qui est jusqu'à neuf occupants.

M. Dufour: Jusqu'à neuf occupants pour un véhicule de promenade?

M. Lalande: C'est cela. Oui, c'est à l'article 4 qu'on donne les définitions de cela.

M. Dufour: La question de la ceinture prend le bord.

M. Lalande: Cela veut dire qu'ils peuvent s'entasser à l'arrière, pour autant que l'avant...

M. Dufour: Ils sont protégés l'un par l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. C'est un bloc solide. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 427 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. M. le Président, avec votre permission, pour disposer des articles, il y avait quelques amendements qui étaient laissés en suspens à l'article 255, par exemple. On pourrait rouvrir l'article 255.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle de nouveau l'article 255 et nous rouvrons l'article.

M. Côté (Charlesbourg): Qui disait: "Seul un véhicule d'urgence peut être muni d'une sirène ou d'un appareil produisant un son semblable." Ici, l'amendement viserait à ajouter, à la fin du premier alinéa de l'article 255, après le mot "semblable", les mots suivants: "ou d'un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation".

Vous vous souviendrez que la question qui a été évoquée, c'est la possibilité pour un pompier de changer...

M. Dufour: Grâce à moi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est votre demande et cela fait...

M. Dufour: Montrez donc que je regarde cela! À cette heure, on a besoin de lire l'entente... C'est le comble!

M. Côté (Charlesbourg): Cela légalise l'utilisation de véhicules d'urgence, ce que vous évoquiez ce matin. C'est ce que cela permet de faire.

M. Dufour: On a travaillé fort aujourd'hui. Cela fait une bonne journée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est parce qu'aujourd'hui on a reculé à l'article 255. Pour votre information, on a commencé à l'article 368 ce matin.

M. Dufour: C'est hier qu'on a parlé de cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on en a parlé aujourd'hui, parce que d'un article qu'on a discuté plus loin on a rouvert... À l'article 378, on a rouvert l'article 255.

M. Dufour: Mais il ne faut pas juste travailler. Il faut donner l'impression qu'on travaille, l'apparence qu'on travaille.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'on peut l'avoir, M. le député?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous dire que depuis 10 h 45, non seulement on a donné l'impression, mais on a travaillé.

M. Dufour: Si c'est à notre demande, oui, adopté.

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 255

rouvert et amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. L'article 378, M. le Président. On viserait ici à insérer, à la deuxième ligne de l'article 378, après le mot "sonores", les mots suivants: "ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation". Ce sont exactement les mêmes dispositions. Vous l'aviez fait à l'article 378, mais en amendant, tel que vous l'aviez demandé, l'article 378, nous avons l'obligation d'amender l'article 255 également.

Mme Harel: Oui, c'est cela.

M. Dufour: J'imagine que, quand il y a des amendements écrits à la main comme cela, à la prochaine séance, on les a...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il n'y pas de problème.

M. Dufour: D'accord, pour être bien sûr qu'on ait tout cela.

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

M. Dufour: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 378 rouvert et amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. L'article 383, M. le Président. Insérer, dans la première ligne du deuxième alinéa, après le mot "pente", les mots "le frein d'urgence de ce véhicule doit être appliqué" et, deuxièmement, supprimer dans la dernière ligne du troisième alinéa les mots "de l'avant".

Vous vous souviendrez que c'est le député, en particulier de Dubuc, qui a fait ces remarques, qui étaient pleines de bon sens, et c'est pour cela qu'on vient de les amender, pour être conforme au vécu du député.

M. Dufour: Le deuxième amendement, c'était quoi? C'était la...?

Le Président (M. Saint-Roch): Supprimer dans la dernière ligne du troisième alinéa les mots "de l'avant". Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 383, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté,

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté,
L'article 428, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous
appelons maintenant l'article 428.

M. Côté (Charlesbourg): "428. Nul ne
peut prendre place dans une remorque ou une
semi-remorque en mouvement ou tolérer
qu'une telle pratique ait lieu.

"Cependant, une remorque ou une semi-
remorque spécialement conçue et aménagée
pour le transport de personnes peut être
utilisée à cette fin lors de défilés ou
d'autres manifestations populaires à la condi-
tion que le chemin utilisé soit fermé à toute
autre circulation." Pour faire le défilé de
maisons neuves, la prochaine fois, il faudra
fermer les rues.

M. Dufour: "Une remorque ou une semi-
remorque spécialement conçue et aménagée
pour le transport de personnes", pourriez-vous
nous donner un exemple? C'est quoi cela? Un
char allégorique?

M. Côté (Charlesbourg): Un char
allégorique ou, à La Ronde, les trains qui se
déplacent, ou ailleurs. On a vu cela à
Québec 1534-1984. Il manquait de monde, par
exemple, mais...

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...cela existait.

M. Dufour: C'est comme un petit train.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Dufour: Disneyworld a des choses
comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): On va voir cela
à Sea World, à Charlesbourg, d'ici à trois
ans.

M. Dufour: Avec les bélugas.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Dufour: Les bélugas.

M. Côté (Charlesbourg): Les bélugas, les
épaulards et d'autres choses que nous
pourrions annoncer prochainement.

M. Dufour: Il me semble que cela
appartenait au Saguenay, les bélugas.

Mme Harel: Vous allez faire des jaloux.

M. Dufour: Ils viennent chez nous.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui?

M. Dufour: Se peut-il que vous leur
fassiez remonter le Saint-Laurent ou le
descendre? Cela n'a pas d'allure. La députée
de Matane se laisse faire, elle se laisse
aller. Cela ne marche pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire
que vous les mettez au monde et on va les
élever.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce
que l'article 428 est adopté?

M. Dufour: Attendez un peu. Je veux
voir s'il y a des cas où...

Le Président (M. Saint-Roch): Avec ou
sans béluga?

M. Dufour: Vous dites que ce n'est pas
tolérable, que ce n'est pas possible.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous
donner un exemple.

M. Dufour: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me
rappelle une certaine discussion qu'on a eue
parce que ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on
travaille à cela. Pendant le Carnaval de
Québec, vous voyez une espèce de bateau qui
est monté on ne sait pas trop sur quoi et
qui se promène dans les rues à Québec et
c'est dangereux. C'est clair qu'il y a ce
genre d'équipement-là sur les routes qui
circule et qui est dangereux. On veut se
donner des balises en termes de sécurité
pour les gens qui utilisent cela. Tout le
monde demande des permis pour circuler sur
les routes avec ce genre de... C'est pour
cela qu'il faut réglementer de telle sorte
qu'on ne mette pas en danger la sécurité des
gens.

M. Dufour: Par exemple un véhicule
spécialement aménagé pour les touristes où
les côtés peuvent être ouverts jusqu'à un
certain point, on voit cela régulièrement
dans certaines villes. On le voit de temps en
temps. Ils font faire des tours aux gens. Ils
font une balade historique, etc. Est-ce que
vous assimilez cela à une remorque?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que l'on
dit, c'est que c'est dangereux puisqu'une
remorque n'a pas de frein.

M. Dufour: Mais c'est conduit par
quelque chose qui a des freins.

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale,
c'est conduit par un tracteur qui, lui, a des
freins, mais la remorque, elle, n'en a pas.

Souvenez-vous que lorsqu'on a adopté la formule des trains routiers, on a exigé que la remorque-arrière soit elle-même munie de freins. Si on le fait dans le cas de remorques qui transportent de la marchandise qui pourraient éventuellement frapper des gens sur la route, il faut être davantage prudent vis-à-vis des remorques à l'intérieur desquelles il y a des passagers, même si ce sont des touristes.

M. Dufour: Est-ce qu'un camion muni d'une botte - cela fait partie du véhicule comme tel - pourrait être aménagé d'une façon telle que les gens puissent s'asseoir?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une autre disposition que l'on va voir un peu plus loin. C'est un endroit qui est réservé et particulier, mais de façon générale, non, sauf dans des cas spécialement aménagés.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 428 est adopté.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, pour votre information, il faudrait que tous ramassent leurs biens puisque, demain, nous serons à la salle 101. Nous nous élevons au niveau de l'ex-Conseil des ministres.

M. Dufour: Vous vous élevez au niveau de l'Opposition.

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau de l'Opposition?

Mme Harel: Non, c'est parce qu'on fait nos caucus.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, vous avez raison de dire que, lorsqu'on parle d'ex-ministre, on s'élève au niveau de l'Opposition.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ces paroles, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 1)