



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 (4)

Le lundi 8 décembre 1986 - No 32

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Signalisation routière (suite)	CAE-1715
Règles de circulation routière	CAE-1735
Dispositions générales concernant la circulation des véhicules	CAE-1736
Limites de vitesse et distance entre les véhicules	CAE-1746
Dépassement	CAE-1778
Virages	CAE-1791
Signaux de circulation	CAE-1803

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Robert Middlemiss, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
M. Francis Dufour
M. Michel Bissonnet
M. Claude Filion
M. Hubert Desbiens
M. Henri Paradis
Mme Louise Harel
M. Réjean Doyon
M. Daniel Bradet
M. Georges Vaillancourt
M. Réal Gauvin

- * M. Claude Gélinas, Régie de l'assurance automobile du Québec
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- * M. Georges Lalande, idem
- * M. Michel Drolet, ministère des Transports
- * M. Jean-P. Vézina, Régie de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le lundi 8 décembre 1986

Étude détaillée du projet de loi 127

(Onze heures cinquante-huit minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude détaillée du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, il y a deux remplacements, M. le Président. M. Biais (Terrebonne) sera remplacé par M. Filion (Taillon) et M. Brassard (Lac-Saint-Jean) sera remplacé par M. Paré (Shefford). C'est tout. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. M. le député de...

M. Bissonnet: M. le Président, je voudrais souligner la présence de l'ex-député de Bellechasse à la commission ce matin, M. Pierre Mercier. Bienvenue, Pierre.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jeanne-Mance.

Une voix: Je ne l'ai pas connu.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! Au moment de notre ajournement vendredi, nous en étions à l'étude de l'article 313. M. le député de Jonquière.

Signalisation routière (suite)

M. Dufour: M. le Président, avec la permission du ministre, j'aimerais revenir sur les articles 306 à 309. Vous comprendrez que j'avais exprimé pas mal de réticences par rapport à ces articles parce que les arguments qui étaient avancés ne me semblaient pas suffisants. Même si je les ai acceptés avec réticence, je pense que ce serait faire preuve d'ouverture d'esprit de pouvoir les réexaminer un peu plus en long et en large, d'autant plus que j'ai un nouveau collègue qui m'assiste ce matin, un juriste d'expérience qui pourrait m'aider. En fait, on parle de droits qui touchent la Charte des droits et libertés de la personne. Cela pourrait toucher à cela. En même temps, l'argument qu'on n'a jamais eu de problème ne fait pas jurisprudence pour moi et il n'empêchera pas quelqu'un, à un certain

moment, de se rebeller contre ces articles. Cela pourrait amener un dédale de poursuites les uns envers les autres.

Quand je regarde spécifiquement l'article 306, c'est sur des terrains privés, à l'article 307, on parle aussi d'un chemin privé ou d'une personne responsable, donc pas nécessairement...

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme on n'a pas encore abordé les articles un par un, on ne fera pas un long plaidoyer. J'ai démontré beaucoup d'ouverture d'esprit depuis le début de l'étude de ce projet de loi parce que j'ai toujours dit que la science n'était pas d'un seul bord et qu'il fallait mettre la somme de nos expériences à profit pour être capables d'avoir un code qui soit applicable et qui respecte l'ensemble de nos lois et règlements au Québec. C'est ce que nous voulons. Dans ce sens-là, même si les articles ont été adoptés vendredi soir, M. le Président, je n'ai pas d'objection du tout à ce qu'on puisse les revoir à la lumière de nouvelles expériences et à la lumière d'autres expériences, en particulier du député de Taillon qui a une connaissance un peu plus large que la mienne, en tout cas, dans ces cas. Je n'ai absolument pas d'objection.

Avant de les appeler un par un, M. le Président, à mon tour, je veux saluer l'ex-député de Bellechasse. Je dois comprendre ce matin qu'il n'est pas ici comme ex-député, mais davantage comme un ex-directeur de la sécurité routière pour le Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je dois rappeler aux membres de la commission que je déduis qu'il y a consentement unanime pour rouvrir les articles 306, 307, 308 et 309.

M. Dufour: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle à nouveau l'article 306.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait avoir une discussion plus large. Après cela, on passera à travers cela, M. le Président.

M. Filion: D'accord. C'est cela, M. le Président. Comme l'ont souligné le député de

Jonquière et le ministre des Transports, cette commission, dans ses travaux, est en train d'adopter un Code de la sécurité routière qui sera un tout nouveau texte de loi qui gouvernera l'ensemble de ce qui touche la sécurité sur nos routes. Dans ce sens, je crois qu'il est important que ce texte soit le mieux fait possible. Cependant, je tiens à signaler que l'expérience en ce domaine est sûrement du côté de votre équipe, des juristes et des fonctionnaires qui vous accompagnent.

En ce sens-là, ce sont simplement des remarques qui me sont venues à l'esprit assez spontanément à la lecture des articles 304 à 309. D'abord, en ce qui concerne les articles 304 et 305, je pense qu'il n'y a pas de problème, car on parle ici du chemin public. Il n'a rien à voir avec une propriété privée, c'est un chemin public. Aux articles 306 et 307, on parle des cas où il y aurait des signaux ou des affiches situées sur une propriété privée et qui pourraient causer une obstruction à une signalisation déjà installée sur le chemin public. On peut penser, par exemple, à un propriétaire de terrain qui déciderait d'ériger une annonce quelconque pour ses fins personnelles, mais qui, de ce fait, pourrait bloquer la vue d'un panneau qui fait partie de la signalisation publique.

Quant au principe établi à l'article 306, la conséquence du principe, c'est là où l'on doit, évidemment, sanctionner ce principe. L'article 307 dit simplement ceci: "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, après l'expiration d'un avis de 48 heures - on envoie un avis à ce propriétaire foncier - indiquant au propriétaire de la propriété privée d'enlever tout signal, affiche, indication ou dispositif installé ou exhibé en contravention à l'article 306, pénétrer sur cette propriété et enlever ces objets aux frais du propriétaire". La clé, vous l'avez compris, c'est cette intrusion dans la propriété privée et cet enlèvement, également, d'une matière qui est la propriété privée. Ce sont les articles 306 et 307.

Il y a une petite distinction à faire aux articles 308 et 309, car c'est un chemin privé, mais un chemin privé ouvert à la circulation publique. En ce sens-là, ce n'est pas facile. Je ne connais pas le statut juridique de ces chemins privés qui sont ouverts à la circulation publique. Sûrement que le ministre est plus en mesure de juger si les commentaires que je ferai concernant plutôt les articles 306 et 307 s'appliquent aux articles 308 et 309, donc s'appliquent au cas où on parle d'un chemin privé, mais utilisé de façon publique.

Aux articles 306 et 307, on retrouve, d'une part, un droit à la sécurité, à assurer la diffusion de la sécurité par des panneaux installés par les fonctionnaires du ministère ou les différentes personnes responsables de la sécurité et de l'entretien d'un chemin

public.

D'autre part, il y a une chose importante, c'est le droit à la propriété privée. C'est un droit reconnu par notre charte à l'article 2, si ma mémoire est bonne, mais je peux me tromper. J'ai vécu l'expérience récemment, M. le Président, d'une commission parlementaire où nous avons modifié 113 lois pour les rendre conformes à la charte des droits. Cette disposition a vite fait d'éveiller ma curiosité et aussi me permet d'apporter des suggestions qui seraient les suivantes. Je ne les ai pas toutes à l'esprit, mais ce serait dans le cadre suivant. Quand on demande ou quand on permet à des fonctionnaires ou à des inspecteurs ou à des personnes qui exercent une autorité, d'inspecter ou d'entrer dans la propriété privée des gens, on a balisé ce droit dans différentes lois.

Je donne donc quelques exemples de balises qui pourraient être utilisées. Premièrement, que l'entrée dans la propriété privée se fasse à des heures raisonnables. Deuxièmement, qu'il y ait un processus d'identification par la personne qu'on qualifie dans votre projet de loi de "responsable de l'entretien d'un chemin public". Troisièmement - ce sont des balises qui sont, - comment dirais-je? très factuelles - je me demande, vu qu'il y a un droit d'enlèvement des objets, si vous ne pourriez pas introduire la notion de restriction au jugement que porte le responsable sur l'obstruction ou non. Parce qu'en somme, tel que les articles sont rédigés, c'est le responsable de l'entretien qui arrive et dit: Ta grosse pancarte qui annonce ton bureau d'assurances nuit à mon signal d'arrêt. Donc, l'exercice du jugement du fonctionnaire est totalement discrétionnaire. Est-ce qu'on ne devrait pas le baliser? Bien sûr, il ne faudrait quand même pas penser qu'on va demander aux gens d'aller voir un juge de paix, d'aller le convaincre qu'il a le droit d'enlever cela.

Je vais attendre que la discussion soit terminée.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission va maintenant suspendre ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 9)

(Reprise à 12 h 11)

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

La commission reprend maintenant ses travaux.

M. Filion: Peut-être que vous voulez réagir immédiatement, mais je voulais juste vous signaler que je n'ai pas terminé.

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

M. Filion: C'est comme vous voulez.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'il y a déjà...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...des propositions sur la table qui pourraient être vidées à la suite des événements. Pour moi, qui suis un simple petit professeur de secondaire V...

Une voix: C'est vous qui le dites.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Tout cela pour vous dire que j'ai des notions juridiques, mais apprises sur le tas. Les propositions 1 et 2 d'heures raisonnables et d'identification me paraissent raisonnables, quant à moi, dans le sens qu'on l'a déjà appliqué dans d'autres cas - et c'était ma référence - en ce qui concerne les écoles de conduite. On a fait des distinctions importantes dans les cas où on les a appliquées. Dans ce cas-ci, cela pourrait s'appliquer. Ce sont des inspections objectives par rapport à des inspections... Ce ne sont même pas des inspections, mais il y a eu constat d'une infraction, alors que, dans le cas d'une école de conduite, il n'y a pas constat. On va vérifier un certain nombre de faits qui pourraient mener à un constat d'infraction. Il y a une différence fondamentale entre les deux.

En laissant la parole à M. Gélinas, qui pourrait expliquer davantage le contexte sur le plan juridique, cela pourrait peut-être situer davantage les discussions à venir sur l'ensemble de ces articles.

Une voix: D'accord.

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

M. Gélinas (Claude): Dans le cadre du projet de loi 92, il faut expliquer qu'on a toujours distingué les cas d'inspection objective, quand on faisait des inspections de façon routinière dans des établissements ou dans des usines et ainsi de suite, et tes cas où on faisait la constatation d'un fait, surtout dans des cas d'infraction où on donnait à des inspecteurs ou à des fonctionnaires le pouvoir d'agir immédiatement, sur-le-champ, parce qu'on constatait que c'était nécessaire, soit pour la protection de la sécurité publique ou pour l'ordre public, pour des motifs extrêmement sérieux. C'est une constatation.

En ce qui concerne le projet de loi, le Code de la sécurité routière, il faut aussi être conscient que tant le Code de la

sécurité routière actuel que le projet de loi ont fait l'objet d'un examen attentif de la part des avocats du ministère de la Justice, qui ont travaillé également à la rédaction du projet de loi 92 et que ses articles ont été jugés conformes, car ils respectaient la philosophie de base qui avait été suivie pour la rédaction du projet de loi 92. Je peux vous donner un exemple pour avoir participé aux travaux de cette commission aussi. C'est dans la loi sur les produits agricoles. On a introduit en commission un amendement à l'article 5 de ce projet de loi pour permettre, justement, à un inspecteur, qui constatait qu'il avait devant lui un produit agricole ou un produit marin qui était impropre à la consommation humaine ou qui avait été altéré de manière à être impropre à la consommation humaine, de pouvoir le détruire sur-le-champ, parce que c'était quelque chose d'extrêmement important. On a jugé, au niveau de l'étude de la conformité que ce genre de pouvoir, à cause de la situation d'infraction et vu également que c'était pour protéger la sécurité du public qu'on le permettait. C'était quelque chose qui entraînait dans le cadre de l'article 9.1 de la Charte des droits et des libertés du Québec, qui permet, justement, de restreindre des libertés et des droits fondamentaux pour des motifs d'ordre public ou des motifs de bien-être général de la population. C'est dans ce cadre que se situent, à mon humble avis, l'article 306 et l'article 307.

Me Bilodeau me fait remarquer également qu'il y a des dangers aussi qu'on empiète sur un chemin public et que cela soit susceptible de créer de la confusion ou de faire obstruction. Cela peut être extrêmement dangereux à un moment donné. Il peut arriver qu'on ne puisse pas attendre, qu'il faille agir sur-le-champ, immédiatement, pour enlever cette obstruction, pour protéger, justement, les gens qui circulent. C'est dans ce sens que c'est jugé conforme à la charte.

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

M. Filion: D'accord. Maintenant, il y a une nuance importante. Dans ce cas-ci, le problème, c'est que la personne responsable de l'entretien exerce... D'abord, elle est seule à exercer. Ce n'est pas une autorité, si je comprends bien. Est-ce que c'est défini quelque part dans la loi, c'est quoi une personne responsable de l'entretien?

M. Gélinas: De l'entretien de la route?

M. Filion: Oui. Cela peut être un fonctionnaire du ministère des Transports ou un employé d'une municipalité aussi?

Le Président (M. Saint-Roch): Me

Bilodeau.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): C'est exactement cela. Si c'est pour le réseau routier de la province qui relève de la juridiction du ministre des Transports, cela peut être un fonctionnaire du ministère; si c'est un chemin public sur le territoire d'une municipalité, cela peut être un fonctionnaire d'une municipalité.

M. Filion: D'abord, ils sont très nombreux. Dans toutes les municipalités, il doit y en avoir un paquet de responsables de l'entretien, cela doit faire bien du monde à la messe. Dans ce cas-ci, il n'y a aucun mécanisme de désignation précis. Ce n'est pas aussi limité, vous le comprendrez, qu'un fonctionnaire d'un ministère; je ne sais pas, aux institutions financières, des inspecteurs, il n'y en a pas... Je pense qu'on doit parler ici de milliers de personnes - il faut juste se rendre compte de la portée de l'article - qui sont désignées d'une façon, en tout cas, passablement large et qui exercent leur jugement sans aucune balise. D'accord? Il n'y a aucune limite à leur discrétion. Le responsable de l'entretien à Longueuil arrive chez moi et décide que la cabane que j'ai construite, sur le coin de ma propriété, crée de la confusion, parce que je ne vois pas le signal d'arrêt qui est de l'autre côté, que je peux voir peut-être à l'envers. Souvent, quand on arrive à une intersection, on voit le signal d'arrêt à l'envers; donc, on sait que la circulation venant de notre gauche ou de notre droite doit faire un arrêt. Alors, il décide que ma petite cabane où je range mes outils de jardinage, par exemple - je n'ai pas ce problème, mais un quidam peut l'avoir - empiète, alors, lui, il peut entrer et enlever ma cabane. Cela va loin, en deux mots; cela va très loin! Encore une fois, une autre façon de prendre le problème, ce serait peut-être de limiter un peu la discrétion de ce responsable de l'entretien.

Une autre chose sur laquelle j'attire votre attention, c'est que le projet de loi 92 a connu de très nombreuses modifications, il y en a eu à peu près 60, notamment certaines portant sur ce pouvoir qui va beaucoup plus loin qu'un pouvoir d'inspection, parce qu'il peut entrer à toute heure raisonnable et enlever...

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais informer le député de Taillon que Me Gélinas, avant de joindre la Régie de l'assurance automobile, était un des responsables de...

M. Filion: ...du projet de loi 92.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Filion: Je le félicite. J'ai eu

l'occasion de féliciter les fonctionnaires à la fin de nos travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous le voyez, on est bien conseillé.

M. Filion: Parce qu'en deux mots, si on lit l'article, cela donne un pouvoir qui n'est aucunement balisé, qui est extrêmement large. J'ai une question à vous poser dans ce sens; Où est le recours sur cela? Où est la sanction pour le propriétaire qui se fait enlever sa cabane de façon totalement déraisonnable? Il n'y en a pas, de sanction, je crois bien?

M. Gélinas: C'est la sanction usuelle des règles de droit.

M. Filion: La sanction usuelle des règles de droit. Cela veut dire qu'il se présente devant les tribunaux, etc. Evidemment, je ne voudrais pas introduire un processus judiciaire dans cela, je pense que cela n'aurait pas de sens. Dans une urgence, il faut agir relativement rapidement, j'en suis conscient. Donc, le processus judiciaire, je ne suis pas pour son inclusion, dans cela mais, par contre, cela m'inquiète un peu. Le citoyen lui, ne peut rien faire contre le fonctionnaire qui déciderait cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une suggestion qui vient et qui pourrait être intéressante. Vous soulevez un point qui pourrait faire l'objet d'abus, de règlements de comptes dans une municipalité, c'est fort possible, on a connu cela et peut-être principalement en temps de campagne électorale. Cela en sont des possibilités. Il y a toujours des panneaux qui en dépassent bien d'autres. Alors, c'est un exemple particulier.

M. Filion: Vous avez raison de souligner cet exemple qui m'échappait.

M. Côté (Charlesbourg): Je l'avais fait, d'ailleurs, en citant mon propre exemple, mes problèmes lors de la dernière campagne électorale. On pourrait peut-être en citer de plus actuels. À l'automne, lors des élections sur la rive sud de Montréal, des problèmes d'affichage sont survenus. Je me souviens d'avoir vu cela. Ces cas ont été rapportés à mon bureau.

Il faudrait peut-être ajouter, à la suggestion des légistes, la notion de "motif raisonnable de croire".

M. Filion: Vous avez compris, c'était ma troisième idée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, bien sûr. Cela permettrait, au moins, aux gens d'avoir un recours possible...

M. Filion: ...si c'est fait de façon abusive.

En somme, comme vous le dites, M. le ministre, on ne légifère pas en présumant la mauvaise foi. D'abord, une fois la loi adoptée, cette loi ne nous appartient plus. On ne peut rien y faire. On ne pourra pas dire: Vous savez, dans ce cas-là, ce n'était pas notre visée. Je comprends également que l'ancien article 300 était pareil.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la reconduction de 300.

M. Filion: Mais, à l'époque, par exemple, avec les articles 1 à 38, de la charte, à cause de l'article 52, n'étaient pas encore pleinement en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire aussi que tous ces articles ont fait l'objet d'une approbation du ministère de la Justice. On est allé au ministère de la Justice, au Comité de législation. Tout le monde est passé là-dessus en disant: C'est conforme à la charte. Mais je comprends les points soulevés ce matin: un peu plus de balises ne ferait pas de tort, pour éviter d'éventuels abus.

Dans ce sens, avec la permission de l'Opposition, on pourrait suspendre l'adoption des articles 306 et 307, rédiger un papillon qu'on pourrait adopter par la suite et qui permettrait d'inclure "motif raisonnable de croire".

M. Dufour: J'avais un peu raison d'avoir des réticences. J'étais peut-être incapable de le démontrer aussi clairement que mon collègue l'a fait.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais admettre que le député de Jonquière avait raison pour autant qu'il ne s'en serve pas à la prochaine campagne électorale.

M. Dufour: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): J'en déduis donc que les articles 306 et 307 qui avaient été rouverts sont maintenant en suspens, jusqu'à la rédaction d'un papillon. Est-ce qu'on procède à l'étude des articles 308 ou 309?

M. Filion: En ce qui concerne les articles 308 et 309, je laisse cela à la discrétion des juristes qui examineront la question. Le problème ne se pose pas d'une façon aussi aiguë, mais, par contre, ils contiennent, dans les mots "faire enlever celle-ci aux frais du contrevenant", la même sanction financière, c'est-à-dire la même conséquence. Pour ma part, je ne suis pas sûr qu'il faille, aux articles 308 et 309, car il s'agit d'un chemin privé ouvert à la

circulation publique dans ce cas-là... Mais, comme c'est un chemin privé, je croirais qu'on pourrait quand même introduire cette balise sans nuire à l'esprit du Code de la sécurité routière. En deux mots, je suggérerais que la même balise quant à l'exercice de la discrétion s'applique, c'est-à-dire l'introduction d'un motif raisonnable et probable de croire.

Ce que j'ai dit tantôt, c'est que je ne connais pas le statut juridique des chemins privés qui sont ouverts à la circulation publique. Il doit sûrement y avoir des choses intéressantes à dire là-dessus, étant donné que c'est privé d'un côté et que de l'autre côté, le public se promène dessus. Comme je ne suis pas familier avec cette partie de votre loi, je n'en fais pas grand cas. Cependant, a priori, je pense qu'on pourrait...

M. Côté (Charlesbourg): Les légistes vont regarder à la fois les articles 308, 309, 306 et 307 sous le même angle et on les verra, quand on y reviendra, dans l'esprit évoqué par le député de Taillon.

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

M. Desbiens: Je veux simplement faire remarquer, M. le Président, qu'il arrive que les fonctionnaires aient une certaine tolérance dans des situations comme celle-là. Toutefois, il s'agit qu'un autre citoyen, pour une raison ou pour une autre, demande de faire appliquer la loi et, à ce moment-là, le ministère est obligé d'agir.

M. Côté (Charlesbourg): Pour toutes sortes de raisons.

M. Desbiens: Oui, pour toutes sortes de raisons.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Les articles 306, 307, 308 et 309 sont maintenant en suspens. J'appelle l'article 313 et il y a un papillon qui se lit comme suit: "Remplacer l'article 313 par le suivant: "Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 à 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

M. Côté (Charlesbourg): Une brève explication, M. le Président. Dans le projet de loi que nous avons déposé, c'était des amendes de 30 \$ à 60 \$. Puisque nous avons accepté le principe soulevé par Mme la députée de Maisonneuve, à savoir que, si l'on commet une infraction à bicyclette, ce n'est pas la même chose qu'avec une voiture et qu'il faut tenir compte de la capacité de payer de ceux qui ont une bicyclette par rapport à ceux qui ont une voiture, on a

réajusté les amendes. C'est pour cela que le papillon arrive à ce moment-ci, pour être logique avec ce que l'on a adopté auparavant comme principe.

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

M. Dufour: Jusqu'à maintenant, j'ai l'impression que les infractions avec des bicyclettes n'ont jamais été tellement punies. Que je sache, je pense qu'il n'y a jamais eu d'infractions.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Parce qu'il n'y avait pas de reconnaissance de...

M. Dufour: On arrive, justement, avec une nouvelle loi qui fait que ce sont les conducteurs; mais on va plus loin, on dit: "toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier". Cela pourrait aller...

M. Côté (Charlesbourg): Un piéton.

M. Dufour: Oui, cela peut aller à un piéton et cela peut aller très loin quant à la personne. On parle encore, aux articles 310 et 312, de la propriété privée. Sur un chemin privé ouvert à la circulation publique. "Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation."

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, on inclut le piéton, parce qu'une lumière verte, c'est là pour être respecté par un piéton comme par une bicyclette ou par une voiture. Bien sûr, il y a des accidents sur les routes mais, finalement, le phénomène des dernières années quant à la sécurité publique qu'il y a des augmentations importantes d'accidents pour les bicyclettes et les piétons. Dans ce sens, on dit: On a besoin effectivement de reconnaître le phénomène bicyclette et de lui donner le statut que Vélo-Québec recommandait. Même Vélo-Québec acceptait le montant de l'amende fixée, mais on a reculé parce que, les parents étant responsables des 14 ans et plus, jusqu'à 18 ans, à 30 \$, on va se ramasser avec des bicyclettes, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, au lieu du paiement de l'amende. Ce n'est pas ce que l'on vise. On veut mettre les gens dans un cadre où tous vont respecter la loi ou, au moins, tendre vers cela. Le piéton aussi. Combien de fois des gens vont heurter des piétons quand ces derniers traversent sur une lumière verte qui est un droit de passage prioritaire pour un individu? En termes d'attitude et de comportement des conducteurs, au Québec, on n'est pas encore rendu comme dans les provinces anglophones où il y a un respect du piéton très marqué. Dans ce sens, il y a ces obligations.

Pour votre information, les statistiques

de la route indiquent qu'il y avait 284 piétons blessés gravement en 1985 et il y en a 355 en 1986; il y avait 3338 blessés légèrement en 1985 et 3681, en 1986. C'est juste pour neuf mois dans l'année 1986. Donc, on voit une croissance importante. Il y a des obligations qui nous incombent de ce côté car je pense qu'on ne retouchera pas au code avant cinq ou peut-être dix ans.

M. Filion: Dans quatre ans, peut-être, je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, peut-être dans quatre ans.

M. Dufour: S'il y a un changement de gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas impossible. On apprend beaucoup dans l'Opposition. Il s'agit de voir à quel rythme l'on peut apprendre pour être capable de remplacer ceux qui sont au pouvoir.

M. Filion: Cela vous a pris du temps. Cela m'inquiète.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, cela nous a pris neuf ans, mais, d'après ce que l'on peut constater dans l'opinion publique et le jugement que l'opinion publique se fait un an après la prise du pouvoir, on est là pour longtemps.

M. Filion: C'est normal, M, le ministre. Vous le savez qu'un an après la prise du pouvoir, la cote de popularité des partis élus est généralement plus forte.

M. Bissonnet: Pour le Parti conservateur, ce n'était pas cela.

M. Filion: Oui, c'était cela. Dans le cas du premier ministre du Canada, sa popularité était plus élevée au bout d'un an. Depuis vingt ans, au Québec...

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! J'aimerais attirer l'attention des membres de la commission sur le fait que nous sommes très loin de l'article 313. M. le député de Jonquière, à l'article 313. (12 h 30)

M. Dufour: À l'article qui nous avait été proposé, on parlait d'abord d'un conducteur de bicyclette. Actuellement, dans l'amendement qui est devant nous, c'est tous les autres. Donc, cela exclut le véhicule routier... Je comprends que c'est avec un moteur, donc, c'est activé de façon différente. Mais tous les autres, même les piétons, sont inclus. Cela voudrait dire aussi que cela n'exclut pas les cyclistes. C'est aussi inclus dans l'amendement que vous nous proposez. Donc, les cyclistes sont des gens

de tous les âges, ainsi que les piétons. Ce peut être des enfants comme des adultes. Ce pourrait être un tricycle aussi, au pis aller. Ce n'est pas indiqué par le fabricant qu'un tricycle peut aller juste sur le trottoir. Il peut être obligé, à un moment donné, de traverser la rue pour aller de l'autre côté. Le tricycle qui est conduit par un petit enfant est sujet aux mêmes réglementations de l'article 313. Vous allez me dire: On laisse toujours cela à peu près.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ce n'est pas à peu près.

M. Dufour: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas à peu près. Dans le cas de 14 ans et moins, il n'y a pas d'infraction. C'est aussi clair que cela. S'il y en a un qui a plus que 14 ans et qui va sur un tricycle de bébé, il commence à avoir des problèmes.

M. Dufour: Mais non, je ne voulais pas que vous poussiez aussi fort que cela. Dans la discussion, je ne parlais pas d'un tricycle pour un gars de 20 ans malgré qu'il y en a qui ont les pattes courtes.

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

M. Côté (Charlesbourg): En discutant, on essaie toujours de trouver des réponses les plus exactes possible. C'est au sujet de l'article 312, en ce qui concerne principalement les piétons qui pouvaient aller sur les terrains privés. Prenons un exemple. On interdit dans le code qu'un automobiliste, pour éviter le feu rouge, puisse passer sur le terrain qui appartient à une station-service pour aller reprendre la rue.

M. Filion: Cas classique au coin de de Lorimier et Maisonneuve à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair qu'on veut éviter cela. On veut l'éviter pour les cyclistes aussi parce qu'il y a effectivement des dangers. Mais maintenant, ce qu'on me dit, c'est que notre article 312 viserait même les piétons.

M. Dufour: Bien oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut quand même pas charrier, non plus. Dans ce sens-là, on peut faire quelque chose pour l'éliminer. C'est aussi clair que cela. J'aime bien aller faire une marche de temps en temps et je ne suis pas sûr que je commets une infraction parce que je vais prendre un raccourci pour aller prendre une rue qui est perpendiculaire à celle que j'utilise. Il n'y a pas d'infraction. Une bicyclette qui va aller

dans le chemin par la suite et une automobile, c'est une autre paire de manches.

M. Filion: Sur cet article 313...

M. Côté (Charlesbourg): On va faire un amendement à l'article 312 pour que le piéton ne soit pas visé par cet article.

M. Filion: Vous pourriez faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Cela va?

M. Dufour: Malgré qu'il y a peut-être des propriétaires qui seraient contents.

M. Filion: Soit dit en passant, le Code civil contient...

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

M. Filion: M. le député de Dubuc.

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

M. Desbiens: M. le Président, justement, le ministre répond à ma question, parce que je trouvais cela fort un peu, pour un piéton qui coupe dans la cour d'une station-service.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, tous ceux qui travaillent à la préparation de documents de cette importance viennent tellement submergés, à un moment donné! C'est avec le recul et le test d'une commission parlementaire qu'on peut les bonifier. C'est pour cela que je suis très heureux que l'Opposition me l'ait signalé ce matin. C'est le but de l'exercice de bonifier le projet de loi.

M. Dufour: Cela veut dire que, lorsqu'on va demander des commissions parlementaires, vous allez être obligé de dire oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai bien dit: Pour l'étude article par article.

M. Dufour: Non, non...

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

M. Filion: J'allais dire simplement que, lorsqu'on consulte les gens autres que les parlementaires ici, on apprend des choses très bénéfiques.

M. Côté (Charlesbourg): Ce code a fait l'objet de consultations très larges depuis

1984. Je l'ai dit dans mon discours de deuxième lecture. Je ne prétends pas que c'est uniquement le fruit du Parti libéral. J'ai dit en deuxième lecture que ce travail était amorcé sous le gouvernement du Parti québécois. Il a fallu un peu plus de volonté politique pour l'acheminer où il est aujourd'hui. Il reste que la base de la consultation, depuis 1984 et au fil de la dernière année dans les phases plus intensives, a amené des modifications à l'intérieur aussi, comme dans le cas des cyclistes. Ce qui était fortement proposé par Vélo-Québec, les assureurs, les garagistes, toute une série de personnes qui ont été consultées.

M. Filion: Je vous remercie, M. le ministre, de cette précision quant à l'origine de toute l'opération visant à réformer le Code de la sécurité routière. Je vous félicite également d'avoir l'honnêteté intellectuelle de le reconnaître. Je dois vous avouer qu'avec certains de vos collègues on a de la difficulté. Ce qu'ils reconnaissent, ce sont les problèmes et c'est de notre faute. Mais quand il y a des choses qui ont été mises en chantier, on n'en entend plus parler.

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous inquiétez pas...

M. Filion: Je pourrais vous citer votre collègue, le Solliciteur général, qui a certains petits problèmes.

M. Côté (Charlesbourg): ...dans mon cas, vous allez savoir vos bons coups comme les mauvais.

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

M. Filion: Excellent. Mais ma question, M. le Président, portait sur les cyclistes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Filion: Dans le texte actuel du Code de la route, parce que je comprends qu'il va changer de nom, c'est cela? Il va s'appeler le Code de la sécurité routière? S'appelle-t-il maintenant le Code de la route?

Une voix: Le Code de la sécurité routière.

M. Filion: D'accord, il s'appelle déjà le Code de la sécurité routière. L'article 469 actuel, comprenait-il le cas des cyclistes? J'ai été surpris, en deux mots, de vous entendre dire que le statut du cycliste n'était pas reconnu autrefois dans le Code de la sécurité routière. Or, j'avais toujours gardé l'impression que le piéton, comme le cycliste, pouvait payer des amendes, pouvait

être poursuivi en vertu du Code de la sécurité routière...

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

M. Lalande (Georges): Ce qu'il y a de neuf, avec le nouveau Code de la sécurité routière, c'est qu'une partie importante des règles de la circulation sont applicables maintenant aux cyclistes, alors qu'elles ne l'étaient pas dans le passé, en bonne partie. Ils étaient en bonne partie assimilés aux piétons; maintenant, on crée des infractions, dans une vingtaine d'articles, pour que les règles de la circulation, quand elles sont applicables, soient applicables aux cyclistes aussi, mais, évidemment, avec des peines qui sont moindres que pour un véhicule routier.

M. Filion: D'accord, pour cela, on est en train de voir la peine, mais les feux de circulation, les signaux d'arrêt, les principales règles de la circulation routière s'appliquaient autrefois aux cyclistes.

M. Lalande: Oui, mais il n'y avait pas de sanction.

M. Filion: Même pour une lumière rouge ou un arrêt, est-ce vrai?

M. Lalande: Oui.

M. Dufour: Il n'y a pas des villes qui appliquaient un code pour les piétons?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toujours des règlements dans les municipalités qui peuvent aller au-delà du code. On a donné l'exemple de certaines municipalités qui ont copié le Code de la sécurité routière pour poursuivre en vertu du règlement municipal, et non pas en vertu du code, pour être capables de garder les amendes. Alors, si c'est vrai dans d'autres cas, c'était vrai aussi pour les cyclistes.

M. Dufour: Mais, je me demande s'il n'y avait pas certaines municipalités qui imposaient des amendes à un piéton qui était en infraction. Je pense que oui.

M. Lalande: Elles ont le pouvoir de le faire, mais...

M. Dufour: Mais, la loi municipale ne peut pas aller plus loin que ce que la loi provinciale donne, à moins que cela ne soit accordé par charte; c'est un pouvoir délégué. Je suis obligé de dire que je suis complètement de cet avis. Je peux vous donner des exemples. C'est un pouvoir délégué aux municipalités, donc, elles peuvent appliquer des règlements à l'intérieur des pouvoirs qui leur sont confiés par l'Assemblée nationale

ou par le gouvernement. Les municipalités n'ont pas le droit d'aller plus loin que ce pouvoir qui est donné, à moins que cela ne soit accordé par charte spéciale, si vous me dites qu'il y avait des chartes spéciales qui le leur permettaient, d'accord; sans cela, elles n'étaient pas conformes à la loi. On ne peut pas aller plus loin dans nos lois que le gouvernement va.

M. Côté (Charlesbourg): Concernant l'exemple que je donnais du Code de la sécurité routière qui a été repris par règlement municipal pour permettre aux municipalités de garder les amendes, cela va. Alors, quant aux cyclistes ou aux piétons qui auraient pu être victimes d'infractions, il y a deux villes qui ont des chartes spéciales, si je ne m'abuse, Québec et Montréal.

M. Filion: Plus que cela.

M. Dufour: Laval, je peux vous en nommer.

M. Filion: Les chartes ne sont pas toujours très complètes, il y a beaucoup de chartes. Juste sur cela, je m'excuse, est-ce que le député de Jonquière a raison de dire qu'une municipalité ne peut pas adopter des règles de sécurité routière qui aillent plus loin que ce qui est contenu dans le Code de la sécurité routière?

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

M. Lalande: Il ne s'agit pas de savoir si elles vont plus loin ou moins loin, elles sont différentes. On peut adopter des sanctions qui sont plus coercitives à l'intérieur des cités et villes qu'elles ne le sont au Code de la sécurité routière proprement dit. Ce sont deux champs d'application qui sont différents. Elles s'appliquent sur les routes publiques conformément et sous la supervision du ministre des Transports et, dans d'autres cas, elles sont autres.

M. Dufour: Mais, il faut s'entendre. La municipalité ne peut pas, en vertu du Code de la sécurité routière, appliquer des normes qui sont autres que celles qui sont contenues là, à moins d'avoir une charte spéciale. Effectivement, une municipalité ne peut pas aller plus loin. C'est évident qu'on peut toujours répondre qu'un règlement municipal, si personne ne s'y oppose, eh bien, c'est considéré comme une loi, mais cela ne légalise pas nécessairement les actions qui sont prises, parce que les actions sont prises en vertu de ce qu'il y a dans cela. Il ne pourrait pas dire par exemple: En vertu de tel article du code ou du règlement qui empêche quelqu'un de passer sur un feu rouge, pour un piéton, il y a tant d'amendes.

Non, on ne peut pas.

M. Lalande: Dans le cadre du Code de la sécurité routière, il n'y a rien au Code de la sécurité routière qui indique qu'une municipalité doit se conformer au Code de la sécurité routière. Le Code de la sécurité routière s'applique aux chemins publics. Il ne s'applique pas à une municipalité si il y a d'autres règlements à l'intérieur de cette municipalité.

M. Filion: Excusez-vous si on a l'air de faire de la diversion, mais cela ne sera pas long. Est-ce qu'une municipalité pourrait adopter un règlement qui va plus loin, quant aux amendes, que ce qui est signalé dans le Code de la sécurité routière? Est-ce qu'elle pourrait, non pas créer une infraction, puisqu'elle est déjà créée, mais faire en sorte que l'amende soit plus élevée que 30 \$ pour le piéton comme ce qui est énoncé dans le nouvel article 313? Je donne un exemple. Non?

M. Lalande: Le Code de la sécurité routière ne stipule rien à cet égard. Ce serait à l'intérieur de la Loi sur les cités et villes ou du Code municipal qu'on pourrait peut-être avoir des stipulations. Mais je vous dis qu'en vertu du Code de la sécurité routière il n'y a rien qui stipule qu'une municipalité ne peut pas faire de règlements et que ces règlements doivent être conformes au contenu des articles du Code de la sécurité routière.

M. Filion: Ça va.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le code, il n'y a pas d'empêchement; il y a une caution de ce qui est là. Mais si cela devait aller au-delà de cela...

M. Filion: Une dernière remarque là-dessus.

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

M. Filion: Vous avez mentionné une augmentation du nombre de bicyclettes ou des cyclistes impliqués dans un accident. Mais il faut faire attention à ces statistiques. À mon avis, il y a une augmentation assez fantastique du nombre d'usagers de la bicyclette au Québec depuis quelques années. Ce n'est donc pas surprenant qu'il y ait un nombre d'accidents beaucoup plus élevé parce qu'il y a plus de gens qui circulent en bicyclette. Je tiens à vous signaler en passant, étant donné que j'ai la chance de travailler ici ce matin, qu'on est en train de développer au Québec une assez belle habitude de cyclisme. On n'a qu'à voir, les beaux dimanches de septembre, à la

montagne, le nombre de cyclistes qu'il y a et j'en suis, d'ailleurs.

Vous êtes venu dans mon comté et vous savez comment Longueuil a développé des pistes cyclables très intéressantes. On a créé un beau circuit. Il faudrait faire attention. Différentes campagnes de publicité ont été faites par le ministère des Transports, entre autres. Il y a eu une belle augmentation du degré de conscientisation aux règles de sécurité routière chez les cyclistes. Il ne faudrait sûrement pas empêcher le nombre de bicyclettes d'augmenter. Il ne faudrait pas tenter de dissuader les gens de faire usage de la bicyclette.

M. Côté (Charlesbourg): C'est, d'ailleurs, pour cela que la régie a pris beaucoup de soin à consulter et à impliquer Vélo-Québec dans ses démarches au niveau de la réforme de ce Code de la sécurité routière. Je l'ai dit au début de la commission, pour situer tout le monde, il y a actuellement environ 3 000 000 de bicyclettes au Québec. C'est clair que c'est une expérience fort heureuse. Lorsque le député de Taillon me parle de l'expérience des pistes cyclables dans son propre milieu, dans son propre comté, le président du COMPADR, qui se trouve devant vous et qui parle d'aménagement dans le schéma d'aménagement de la MRC qui vous concerne, approuvait effectivement la semaine dernière la poursuite de l'expérience des pistes cyclables à Longueuil pour relier le pont Victoria et faire ainsi une continuité pour aller par la suite de Longueuil à Richelieu. Il y a donc une volonté d'aller sur la même lancée que le gouvernement précédent à ce niveau.

Tout cela pour vous dire qu'il faut faire attention aux statistiques parce que, si le nombre de bicyclettes a augmenté, il peut y avoir une incidence sur le taux d'accidents en nombre pur, mais le pourcentage va peut-être diminuer par rapport aux utilisateurs. Mais quand le nombre d'accidents impliquant des piétons a augmenté, je ne suis pas sûr que le nombre de piétons ait augmenté dans la même proportion que les bicyclettes. C'est toujours relatif. Il faut faire attention aux chiffres qu'on évoque. Dans ce sens, j'ai compris qu'on aurait avantage à progresser dans le but de ne pas contraindre, mais d'améliorer la sécurité. C'est, d'ailleurs, l'objet du code. Il faut toujours se situer dans la perspective où le code vise la sécurité des individus. C'est pour cela que c'est fait. Je pense qu'on fait un pas en avant en reconnaissant la pratique, à l'intérieur du code, et en sanctionnant les cyclistes, mais aussi en sanctionnant les automobilistes qui devront avoir un respect plus grand des cyclistes. Il y a une progression importante là-dedans et je pense qu'il était temps qu'on l'apporte.

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

M. Dufour: En fait, quand on se réfère à l'article 312, on dit: "Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation." Je comprends que tout à l'heure on a parlé du poste d'essence à un coin de rue. Je trouve que ce sont des invitations peut-être à passer à côté de la réglementation. Mais il n'y a pas que des postes d'essence sur les coins de rue.

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

M. Dufour: C'est un exemple. Il pourrait y avoir des individus qui demeurent sur un coin de rue.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être un terrain privé, strictement privé, non commercial, résidentiel.

M. Dufour: Un terrain privé en plus. Les gens pourraient circuler aussi; donc, cela va un peu plus loin.

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

M. Filion: Je comprends que vous allez rouvrir l'article 312, tel que vos conseillers vous le signalaient. Je tiendrais à signaler qu'il est bel et bien écrit dans l'article: "afin d'éviter de se conformer à une signalisation." Je ne suis pas sûr que l'exemple que donnait le ministre tantôt est le bon. Quand on va prendre notre marche, si on coupe à travers un terrain quel qu'il soit, ce n'est pas parce qu'on veut éviter une signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que signalisation dans le cas du piéton, c'est clair. Il aurait pu être exclu par ce fait même. La preuve pourrait être faite assez vite que pour le piéton ce n'était pas pour éviter la signalisation.

M. Filion: Je sais que vous allez le rouvrir.

M. Côté (Charlesbourg): On peut le faire tout de suite, M. le Président, dans le cas de l'article 313.

M. Filion: Article 312.

M. Côté (Charlesbourg): Article 313. Remplacer l'article 313 par les suivants: "Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 et 311 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

"313.1 Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement original à l'article 313 est retiré?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, retiré, M. le Président.

M. Dufour: Pourrait-on avoir l'article 313.1?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 313.1 se lit comme suit: "Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

M. Dufour: "Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312..."

Le Président (M. Saint-Roch): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$." M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: M. le Président, il me semble que j'ai mal saisi. C'est 313.1?

Le Président (M. Saint-Roch): Dans le même amendement, il y a 313.

M. Desbiens: Oui, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): "Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 et 311 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$." À l'article 313.1 "Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$."

M. Desbiens: On dit à l'article 312: "Nul ne peut circuler...". Là, on a éliminé le piéton. À l'article 313.1 en mentionnant strictement bicyclette, est-ce qu'on se trouve à éliminer un conducteur d'automobile?

M. Côté (Charlesbourg): Non, les deux sont visés à deux moments différents. D'abord, le véhicule à l'article 313. À 313.1, on vise la bicyclette. Automatiquement, le piéton se retrouve dans la situation d'avant; il peut y avoir le constat d'une infraction, mais il n'y a pas d'amende.

M. Desbiens: Est-ce qu'il se trouve ailleurs dans le code?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il a été oublié.

M. Desbiens: Vous dites à l'article 313: "Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule..."

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Dans l'article 313 on vise exactement le véhicule; dans l'article 313.1, la bicyclette et il n'est plus question du piéton.

M. Desbiens: À l'article 313, c'est autre que le véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 et 311 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$." 313.1 "Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 % à 30 \$."

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

M. Desbiens: Je m'excuse, je n'ai, malheureusement, pas pu participer à toute l'étude, M. le Président. Le véhicule routier, lui, est prévu ailleurs. Est-ce cela?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 314.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 313 est adopté?

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

M. Dufour: Quand vous parlez de l'amendement à l'article 313, est-ce 313.1 ou un des deux?

Le Président (M. Saint-Roch): C'est 313 et 313.1

M. Dufour: C'est globalement?

M. Filion: L'amendement à l'article 313, cela va. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 313 amendé est adopté?

M. Filion: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 314.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient au troisième alinéa de l'article 293..."

M. Lalande: L'interdiction d'installer sur

un chemin privé une signalisation non conforme.

M. Côté (Charlesbourg): ...ou è l'un des articles 310 à 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$. C'est le même principe, mais c'est le conducteur d'un véhicule routier.

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

M. Dufour: Oui, mais il me semble qu'il y a des articles qu'on relie difficilement. Le troisième alinéa de l'article 293, si je comprends bien, c'est "Nul ne peut conduire un véhicule en contravention au présent article pendant la période de temps où la circulation est restreinte ou interdite". Aux articles 310 à 312, ce ne sont pas les mêmes objets, à mon point de vue.

M. Côté (Charlesbourg): Le principe de l'article 293, qu'on a adopté, vous vous en souviendrez puisque vous étiez là, à la demande du président de la Régie de la sécurité dans les sports, c'était pour des manifestations spéciales comme le marathon de Montréal. C'est ce que cela vise dans ce cas-là. Ou le tour de ville de Montréal à vélo, par exemple. Alors, c'est une signalisation en fonction d'événements sportifs ou de loisirs majeurs et reconnus.

On a déjà reconnu l'infraction et là on est dans le pénal. C'est cela.

M. Filion: Moi aussi, je suis obligé de me demander comment il se fait qu'on va piger comme cela. C'est comme cela dans les dispositions pénales.

M. Dufour: C'est dans un petit alinéa.

M. Filion: C'est le montant des amendes. Au lieu de répéter l'article 293 donnerait 60 \$ à 100 \$ dans l'article 315, on met tout cela dans la même sanction.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. La logique veut qu'on a adopté le principe; maintenant, celui qui contrevient au principe et qui commet une infraction est pénalisé de tant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 314 est adopté?

M. Filion: Ce qui me fait sursauter, M. le ministre, c'est que j'ai lu l'article 293, troisième alinéa, trop rapidement. Je croyais que cela s'appliquait à celui qui détenait un permis de conduire restreint. Je me suis dit: Bon Dieu, ce n'est pas le genre de discours qu'on a entendu sur 60 \$ à 100 \$. Je ne voyais pas pourquoi l'amende était si forte.

Vous allez avoir un petit problème, vous le savez, M. le ministre, avec les permis restreints, j'ouvre une parenthèse de 30 secondes là-dessus. Il va y avoir plus de permis suspendus, c'est un fait, mais préparez-vous à ce qu'il y ait plus de gens qui conduisent avec le permis suspendu.

M. Côté (Charlesbourg): Pas de permis, vous voulez dire?

M. Filion: Oui, pas de permis.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a déjà 200 000 au Québec, là. Sauf que ce qu'il faut dire, c'est que, si le travail policier était fait - et je n'ai pas peur de le dire aujourd'hui - et si l'application des lois était faite, je pense qu'il y en aurait beaucoup moins sur les routes. C'est clair. Des barrages policiers, on peut en faire. Mais on verra, ultérieurement. Je ne peux pas l'imposer moi-même comme membre d'un gouvernement, mais, avant de demander aux corps policiers de faire leur travail et d'insister auprès de mon collègue le Solliciteur, j'ai dit. Parfait, souventefois, ils se plaignent que le code est inapplicable ou difficilement applicable, parce qu'il n'est pas assez clair. On les a consultés. Plusieurs mesures à l'intérieur du code sont le fruit de la consultation qu'on a eue avec les corps policiers. J'ai fait le pari, dans un premier temps, de dépoussiérer notre code, de le mettre à l'heure de 1986 et autant que possible de 1987.

À partir de cela, on va définitivement faire en sorte que les messages du Solliciteur soient bien entendus. Il y a un autre volet, celui de l'éducation où il y a déjà du travail qui est fait, mais on va en faire davantage. Il n'y aura alors plus de raisons de dire qu'on ne l'applique pas. C'est clair que cela peut coûter plus cher de le faire appliquer.

Il y a des statistiques que j'ai évoquées au moment du discours de deuxième lecture. Pour les rappeler très brièvement, du début de la Régie de l'assurance automobile à aller aux accidents qui se sont passés hier - pour arrêter quelque part - la régie a versé 297 000 000 \$ en indemnités aux victimes. Il lui reste, compte tenu de ces accidents, à verser pour le futur 2 100 000 000 \$, ce qui fait une facture de 3 100 000 000 \$.

M. Filion: Pour une année?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pour tous les accidents depuis la régie.

M. Filion: Pour tous les accidents, 300 000 000 \$, c'est ce qu'elle verse cette année et les 2 000 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): 297 000 000 \$ ont été payés jusqu'à maintenant, donc, ont

été versés à des gens qui ont été victimes de blessures graves ou de mort. Comme cela s'échelonne dans le temps, puisqu'il y a des paraplégiques - et, mettez-en - il reste à payer au fil des prochaines années, selon les évaluations de la régie, 2 100 000 000 \$, ce qui veut dire que les accidents, depuis 1978 jusqu'à hier, auront coûté 3 100 000 000 \$. Cela commence à être de l'argent! Ne pas intervenir ne serait pas responsable: d'abord, pour sauver des vies, pour assurer la sécurité de tout le monde et, dans la mesure où on le peut, pour baisser le niveau des accidents routiers au Québec!

Il faut dire que, les corps policiers faisant un meilleur travail sur les routes, cela va nous permettre de pincer d'autres fraudeurs aussi. Il n'y a pas seulement les gens qui n'ont pas de permis. Cela va nous permettre d'arrêter ceux qui font le trafic du carburant, ceux qui n'ont pas les bons permis pour faire le transport qu'ils font, ceux qui surchargent. On le verra dans les sanctions, ceux qui sont pris aujourd'hui à être surchargés paient 125 \$. Pour un individu qui a droit à 50 000 kilogrammes sur la pesée et qui en a 75 000, c'est 125 \$. Alors, l'amende sera graduée selon le niveau de dépassement. Il en coûte moins cher aujourd'hui de payer les 125 % d'amende, et de transporter en surcharge. Il reste encore un profit. La journée où l'amende va aller en fonction du dépassement, je pense qu'on va peut-être réussir à sauvegarder nos routes.

M. Filion: Une amende ascenseur.

M. Côté (Charlesbourg): Ascenseur, oui. Vous connaissez cela?

M. Filion: C'est-à-dire que vous avez bloqué l'ascenseur en haut. On a appris le mécanisme.

M. Côté (Charlesbourg): On a au moins appris à le bloquer, nous.

M. Filion: Vous l'avez bloqué en haut.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 314 est-il adopté?

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

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

M. Filion: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 315.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être revenir à l'article 307, parce que

je ne sais pas si j'aurai le plaisir d'avoir mes collègues toute la journée. Peut-être que oui? On pourrait peut-être régler l'article 307 pour être bien sûr que cela correspond à la volonté clairement exprimée autour de cette table, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): On rouvre maintenant l'article 307. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Comme ce n'est pas mon écriture, je demanderais peut-être...

Une voix: Est-ce que cela veut dire que...

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

Mme Bilodeau: L'amendement se lirait comme suit: Remplacer l'article 307 par le suivant: "307. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, si elle a des motifs raisonnables de croire qu'un signal, une affiche, une indication ou un dispositif est installé ou exhibé sur une propriété privée en contravention à l'article 306, délivrer au propriétaire un avis l'enjoignant d'enlever ces objets dans un délai de 48 heures.

"À défaut pour le contrevenant de se conformer à cet avis, la personne responsable de l'entretien du chemin peut pénétrer sur la propriété et enlever ces objets aux frais du propriétaire."

M. Filion: C'est une balise intéressante et la formulation est conforme au débat de ce matin.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 307 est-il adopté?

M. Filion: On peut l'adopter tout de suite.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 307 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Dois-je en conclure que l'article 306 demeure tel quel à ce moment-ci?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Vu qu'il avait été rouvert, est-ce que l'article 306 rouvert est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 309. (13 heures)

M. Côté (Charlesbourg): L'article 308 était demeuré tel quel.

M. Filion: L'article 308 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Rouvert et adopté. J'appelle maintenant l'article 309.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un amendement.

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

Mme Bilodeau: L'amendement proposé se lirait comme suit: Remplacer l'article 309 par le suivant: "Le ministre des Transports ou un représentant autorisé de la municipalité sur le territoire de laquelle se situe un chemin visé à l'article 308 peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise à cet article, délivrer au contrevenant un avis l'enjoignant d'enlever toute signalisation dérogatoire dans un délai de 48 heures.

"À défaut pour le contrevenant de se conformer à cet avis, le ministre ou le représentant autorisé de la municipalité peut faire enlever celle-ci aux frais du contrevenant."

M. Filion: Même s'il est passé 13 heures, on peut continuer un peu. Pourquoi, à l'article 307, ne parlez-vous pas également de la personne autorisée plutôt que responsable? En deux mots, pourquoi ne pas autoriser quelqu'un? Je remarque que, à l'article 309, vous parlez de la municipalité et vous avez introduit... Ce sera la dernière chose, M. le ministre, me comprenez-vous? Si j'avais au moins la garantie que ce n'est pas n'importe qui qui se promènera pour engueuler les gens à propos de leur pancarte et tout cela, et qu'il y aura quelqu'un d'autorisé. Ce n'est pas compliqué, une autorisation par une municipalité, mais au moins on saurait que la personne est autorisée pour venir nous dire d'enlever nos pancartes. Tandis que là on dit: La personne responsable de l'entretien du chemin public. Beaucoup de personnes dans les municipalités se disent parfois responsables de l'entretien. C'est peut-être la dernière chose, mais je ne veux pas en faire un plat.

M. Dufour: C'est l'une des dernières pour ce matin.

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

Mme Bilodeau: Si, à l'article 307, on parle de "personne responsable de l'entretien

d'un chemin public", c'est que cela vise l'infraction à l'article 306 qui vise l'installation d'affiches qui est surveillée par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public. Par contre, à l'article 309, quand on dit: Le ministre des Transports ou la municipalité sur le territoire de laquelle se situe le chemin c'est en rapport avec l'article 308 et avec les normes établies par le ministre des Transports à l'égard des chemins. Il faut lire les articles en relation les uns avec les autres.

M. Filion: Oui, d'accord. Mais encore une fois, l'expression "personne responsable" n'est définie nulle part. En tout cas, j'ai seulement regardé les articles 288 à... Je ne pense pas que "personne responsable" soit définie quelque part dans ta loi.

Mme Bilodeau: Cela prend le sens commun, si vous voulez. "Chemin public" est défini au début du projet de loi. "Personne responsable de l'entretien" veut dire... En ce qui concerne le réseau du ministère des Transports, si vous regardez la définition de "chemin public", donc qui relève du ministre des Transports, c'est la personne responsable pour le ministre des Transports. Si c'est sur le chemin public qui vise une partie du chemin de la municipalité, à ce moment-là, c'est la personne responsable de l'entretien du chemin pour la municipalité.

M. Côté (Charlesbourg): Me Drolet a peut-être un complément, car même la Loi sur la voirie est mêlée à cela.

M. Filion: La "woérie"!

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Drolet (Michel): Dans la Loi sur la voirie, on indique qui est propriétaire de quel chemin. Notamment, on stipule là que le ministre des Transports est propriétaire des autoroutes. On va dire, d'autre part, qui est responsable de l'entretien de quoi. Vous avez des routes provinciales et des routes régionales et la possibilité aussi pour le ministre des Transports de transférer l'entretien d'un chemin à une municipalité. C'est dans la Loi sur la voirie qu'on retrouve toutes ces spécifications. Quand on désigne la personne responsable de l'entretien d'un chemin, c'est, selon le cas, le ministre des Transports ou la municipalité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 309 rouvert est adopté?

M. Filion: Écoutez, vous pourrez réfléchir, M. le ministre, ce n'est pas la fin du monde, il est adopté. Vous voyez notre préoccupation. Je ne veux pas défaire toute

cette mécanique. J'ai remarqué qu'il y a d'autres articles; alors, je ne veux pas défaire toute la mécanique que vous avez déjà adoptée. L'idée, c'est de faire en sorte que les citoyens aient une certaine protection contre l'arbitraire - cela est fait en partie - mais contre, aussi, la personne qui exerce. Si on ne peut pas définir les gens qui ont un pouvoir qui va au-dessus de la normale sur d'autres individus... C'est là un peu que la charte peut s'appliquer. C'est pour cela qu'on disait souvent: Il faut identifier et autoriser les gens. Parce que c'est un pouvoir - je n'ai pas besoin de le répéter une autre fois - qui est assez grand et, comme le ministre le soulignait lui-même, un petite chicane, parfois, cela arrive dans les petites municipalités. On n'aime pas la "binette" d'un tel, alors: Enlève-moi cela. Là, on envoie l'avis, etc. Mais le problème, c'est que la personne qui reçoit l'avis, c'est d'une personne responsable. C'est assez large.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on pourrait l'adopter, quitte à le revoir si jamais, il y a des choses à changer. Vous avez fait état d'un équilibre. C'est un peu avec cela qu'on a joué et on pourrait vous dire qu'on n'est pas au bout de nos peines au ministère des Transports avec notre Loi sur la voirie aussi. Il y a beaucoup de travail qui se fait pour essayer de dépoussiérer des choses qui, depuis 1940, ne l'ont pas été et cela crée certains embêtements. C'est ce qu'on fait actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 309 est-il adopté? Est-ce que l'article 309 rouvert, amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

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

(Suspension de la séance à 13 h 7)

(Reprise à 15 h 18)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de notre suspension, nous en étions à l'article 315. J'appelle maintenant l'article 315. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 304 - qui stipule que nul ne peut utiliser un signal, une affiche, une indication ou un dispositif sur un chemin public sans l'autorisation de la personne responsable de l'entretien de ce chemin - ou 308 - la signalisation installée sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers doit être conforme aux normes établies par le ministère des Transports à l'égard des chemins publics - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

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

M. Dufour: La signalisation installée sur un chemin privé, est-ce que c'est votre ministère qui va s'occuper de cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une réglementation pour rendre uniforme la signalisation...

M. Dufour: Cela se comprend. C'est la largeur des panneaux, la forme que cela va avoir. Mais est-ce que votre ministère va avoir la responsabilité, par exemple, de circuler sur le chemin pour aller voir comment cela se passe ou est-ce que l'individu va décider lui-même de poser son affiche?

M. Côté (Charlesbourg): Non, l'individu peut la poser lui-même, mais cela sera conforme à la signalisation, soit routière, soit touristique, ou soit aux normes de publicité.

M. Dufour: Est-ce que cela veut dire que votre ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: ...ipso facto va accepter...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: ...l'annonce où elle va être? Pour la signalisation, par exemple, je sais que votre ministère va donner telle ou telle norme, mais vous devez avoir quelqu'un qui va contrôler cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. On a effectivement des gens qui contrôlent, dans un premier temps, ce qui est à l'intérieur de l'emprise, que ce soit une signalisation routière ou une signalisation touristique. C'est clair. C'est nous qui faisons les panneaux, donc ils sont conformes normalement, je l'espère, à notre réglementation. Ce qui est à l'extérieur de cette emprise - la publicité le long des routes -

est régi par une loi qui sera amendée au printemps 1987; nous aurons la responsabilité de la faire respecter.

M. Dufour: Cela va bien, c'est le chemin public. C'est le privé qui m'intrigue.

M. Côté (Charlesbourg): C'était pour expliquer le cadre général. Il est clair que la responsabilité de l'application de tout cela revient au ministère, par ses gens de l'entretien, puisqu'il y a chemin public et chemin privé à caractère public pour une partie.

M. Dufour: Cela veut dire que vous allez, non seulement inspecter, mais pouvoir rendre obligatoire la signalisation dans le chemin privé, si vous jugez qu'il doit y en avoir une.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien s'entendre. Est-ce qu'on parle de signalisation touristique, de signalisation routière ou si l'on parle de publicité? C'est complètement différent.

M. Dufour: Je vais vous répondre comme il faut. Pour moi, les affiches de circulation sont vraiment pour indiquer un tournant, un S, un virage ou ces choses-là.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit - pour répondre très précisément à votre question - que dans ces cas-là ce sera le propriétaire qui va l'installer, mais c'est le ministère qui a la responsabilité de vérifier s'il y a conformité de la signalisation.

M. Dufour: C'est un élément assez important parce qu'on pourrait jouer avec cela et ce serait difficile par la suite de dire qu'on va mettre des amendes, parce que si vous n'avez rien à faire là-dedans... Alors, ça va.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 315 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 316.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 301... Vas-y!"

M. Lalande: Interdiction d'installer une signalisation sur un chemin public sans autorisation.

M. Côté (Charlesbourg): ...ou 306...

M. Lalande: Interdiction d'installer sur un chemin privé un signal, une affiche, une indication ou un dispositif qui empiète sur un chemin public.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$." Vous vous souviendrez que dans le cas de l'article 306 en particulier on a accepté l'amendement que vous proposiez ce matin, du moins le principe, selon lequel cela prenait des "motifs raisonnables de croire" et qu'il fallait faire la preuve pour ne pas entacher les droits des individus. Ayant accepté le principe de l'amendement ce matin, il va de soi que les amendes suivent, dans la mesure où on commet cette infraction.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 316 est adopté?

M. Dufour: Il y a toujours le fardeau de la preuve qui vous incombe, c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): 46 heures, plus le fardeau de la preuve, hors de tout doute raisonnable. C'est une très grosse distinction.

M. Dufour: Par cet article, touchez-vous aux chemins privés?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Aux chemins privés ouverts au public?

M. Côté (Charlesbourg): Non, Ce sont les signalisations qui empiètent sur le chemin public dans ce cas-ci.

M. Dufour: En ce qui concerne le montant des amendes, trouvez-vous que c'est élevé? Est-ce que vraiment la nature de l'infraction ne comporte pas des critères de danger autant que...

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il faut se rappeler que dans le code actuel c'était de 200 \$ à 500 \$.

M. Dufour: C'est une augmentation d'un tiers.

M. Côté (Charlesbourg): En ce qui concerne les chemins publics, il faut bien se dire que celui qui empiète par de la signalisation sur un chemin public fait de l'obstruction. C'est toujours dans les cas où il y a confusion et obstruction. C'est grave. Le délit est beaucoup plus grave pour quelqu'un qui aurait voulu mettre son panneau pour indiquer son commerce à côté du champ, sur l'emprise. Je pense que c'est moins grave dans ce dernier cas. À partir du moment où l'on crée de l'obstruction par la

signalisation ou l'on nuit à la sécurité publique, c'est plus grave et je pense que c'est presque délibéré. Encore là, il faudra le prouver. Lorsqu'on parle de l'article 306, il est clair qu'il faudra le prouver. Mais, dans la mesure où on le prouve et que le "motif raisonnable de croire" a été respecté, c'est qu'il y a effectivement eu la preuve qu'il y avait une volonté d'obstruer la signalisation. Dans ce sens, je pense que le degré de l'amende, dans ce cas, est justifié.

M. Dufour: Quant à ce que le député de Louis-Hébert nous disait, la semaine dernière, concernant un éclairage qui pourrait être conflictuel, etc., avez-vous eu le temps d'examiner cela un peu?

M. Côté (Charlesbourg): On va voir cela au chapitre des règles de la circulation.

M. Dufour: Il ne m'avait pas demandé de défendre son point de vue, mais vous parlez de publicité, etc.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 316 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 317.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'article 303..."

M. Lalonde: Obligation d'installer une signalisation lors de travaux de construction ou d'entretien.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

C'est très clair. On agit sur une des causes d'accident de la route assez importante. Vous vous souviendrez des reportages de M. Nadeau à l'émission "Le Point". Il avait fait une série de reportages sur les causes premières des accidents: il y avait la boisson et il y avait aussi la mauvaise signalisation routière qui est extrêmement importante dans ces causes. Il nous avait donné des exemples de pénalités extrêmement sévères, dans les pays européens, contre les entrepreneurs qui ne respectent pas la signalisation avancée, la signalisation de travaux.

J'ai rencontré, il y a deux semaines, les chroniqueurs en circulation de Montréal et c'est une de leurs revendications très importante, avec encore l'obligation pour le ministère des Transports que le chargé de projet, le surveillant des travaux du ministère ait, entre les mains, le plan de

signalisation lors des travaux et qu'il le fasse appliquer de manière intégrale, avec les pouvoirs d'intervention pour arrêter le chantier, s'il le faut. Dans ce sens, je pense qu'effectivement on agit sur une des causes.

Trop souvent, les entrepreneurs font le minimum de signalisation par rapport aux besoins et cela crée des problèmes. Dans ce sens, je pense qu'ils méritent d'être pénalisés. D'ailleurs, dans les prochains contrats et devis du ministère, l'aspect signalisation va être renforcé.

M. Paradis (Matapédia): M. le ministre, cela s'applique non seulement aux entrepreneurs, mais à toutes les compagnies de services publics, telles Gaz Métropolitain, Bell Canada, Québec-Téléphone et...

M. Côté (Charlesbourg): Absolument. Finalement, on me dit que c'est une demande expresse du député de Lévis qui a fait des représentations pour cela. Il avait pris l'exemple des "manhole".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 317 est adopté?

M. Desbiens: Oui, M. le Président, je veux simplement...

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

M. Desbiens: ...ajouter un exemple que j'ai vécu cette semaine même. C'était dans une côte, les travaux se faisaient sur le dessus de la côte et le panneau de signalisation était sur la butte, juste à côté des travaux, et le signaleur aussi. Il n'y a pas eu d'accident, mais c'est une preuve...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, cela vaut pour les travaux de courte durée. On dit toujours: C'est seulement pour une journée ou deux, on n'a pas besoin de faire de la signalisation avancée. Dans deux jours, tout va être terminé. Cela crée effectivement des problèmes.

M. Desbiens: Ma question serait plutôt la suivante. Vous avez dit: la boisson, la mauvaise signalisation. Vous avez mentionné cela en deuxième lieu. Est-ce que c'est la deuxième cause principale?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas la deuxième, mais c'en est une importante. Le degré est toujours difficile à juger, mais c'est certainement important.

M. Desbiens: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 317 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 318.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 291..."

M. Lalonde: Interdiction de circuler si la masse et la dimension sont supérieures à celles indiquées par une signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 6000 \$."

M. Dufour: Actuellement, on boit beaucoup.
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): C'est très intéressant. Le ministre en apprend aussi sur le fauteuil. Évidemment, vous aurez compris que le ministère des Transports est un ministère tellement vaste que le ministre ne peut pas tout apprendre dans l'espace d'un an.

Une voix: Il ne peut pas savoir tout cela par coeur.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il ne peut pas savoir tout cela par coeur. J'ai ici le programme de 1983, Signalisation des ponts avec restriction de charge. Cela vise spécifiquement...

Une voix: Les oeuvres d'art.

M. Côté (Charlesbourg): ...les oeuvres d'art parce que les structures sont considérées comme des oeuvres d'art. Dans chacun des cas, il y a toujours une signalisation de la capacité de charge pour chacune des oeuvres. Celui qui ne les respecte pas, c'est lui qui est visé ici, parce que cela peut s'effondrer. Cela peut s'effondrer même si c'est tout neuf, on a vu cela. Il est clair que ces gens doivent être pénalisés très sévèrement. Il y a une grande bataille actuellement avec - bataille, c'est un gros terme - l'Association des camionneurs du Québec qui eux veulent toujours en transporter davantage. Ce que nous avons entrepris au ministère des Transports, c'est une évaluation assez systématique de la capacité portante des structures un peu partout au Québec en commençant par celles qui sont plus âgées de façon à être capables de mesurer l'importance de réparer un certain nombre de structures et de le faire dans les plus brefs délais. Si on réussit à avoir de l'argent pour donner suite au rapport Middlemiss, il y a de

ces structures qui vont être réparées. Il s'agit de faire le tour de la réunion de voirie, comme on dit à la fin de l'été ou au début de l'automne, pour la programmation, et on s'aperçoit que chacun, dans son comté, a un pont en mauvais état et qu'il faut intervenir rapidement sinon il va tomber. Tout ce qu'on entend, c'est qu'il est bon pour deux ans. Mais cela ne prend pas une surcharge ou toute une série d'indications comme celle-là pour s'apercevoir qu'il y a des gens, malgré tout cela, qui ne respectent pas ces limites et qui mettent en danger la sécurité publique. Dans ce sens-là, il faut qu'ils y gouttent.

M. Dufour: L'expérience que j'ai...

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

M. Dufour: Il semblerait que nous, su Québec, assez souvent, on dit que le pont est bon pour 20 tonnes, 10 tonnes ou 50 tonnes. Cela prend des normes et c'est l'expérience qui dit cela. Quand on dit cela, c'est presque bon pour 100 tonnes, ce qui fait que les gens prennent des chances. En Europe, il semble que, si un pont est garanti pour 10 tonnes, n'allez pas passer avec 20 tonnes, mais il va peut-être tolérer 11 ou 12 tonnes. C'est peut-être cela qui a amené le monde à dire que ce n'est pas si pire que cela. Je me rappelle qu'on a passé toute la... Pour Saint-Jean-Vianney, on a passé sur le pont d'aluminium, le pont Arvida, de grosses maisons. Il s'agissait d'une pesanteur importante et le pont a tenu. Je suis sûr que le pont n'était pas fait pour des pesanteurs aussi grandes.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il y a des éléments extrêmement importants qu'il faut... Il faut se donner une marge de manoeuvre parce qu'on va déplorer la catastrophe quand il en tombera un.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut avoir des mesures extrêmement sévères pour inciter les gens à respecter les normes. À partir du moment où l'inventaire des structures sera effectué au Québec et qu'on connaîtra effectivement la capacité portante de chacune d'elles, je l'ai toujours dit aux camionneurs, on va examiner la possibilité de revoir nos normes de charge. C'est clair. Mais, tant et aussi longtemps que cela n'est pas fait, on ne peut pas se permettre cela.

D'ailleurs, regardez un peu partout au Québec et vous allez voir des roulières. Allez sur la 40, sur certains tronçons, vous allez voir des roulières. Ce sont les pneus des camions surchargés qui ont "encavé" l'asphalte. Lorsque vous allez sur la route

avec une automobile de promenade, vous allez de gauche à droite dans ces routières. Ce sont des camions qui ont fait cela parce qu'ils étaient surchargés et parce qu'ils n'ont pas été surveillés et pas pincés non plus. Dans ce sens-là, vous voyez un peu partout au Québec toute une série de pesées qui s'installent: sur le boulevard Taibot, sur le boulevard Laurentien et en haut de Trois-Rivières. Il y a un programme prévu au ministère pour en installer un peu partout. Il faut se donner un moyen d'être capable de les faire fonctionner et pas huit heures par jour, en incluant les "breaks". Les pesées vont fonctionner et on va pincer Pierre, Jean, Jacques. On se donne les moyens. Dans ce sens-là, si un camion est surchargé et qu'il passe sur la route ordinaire, c'est une question de gravier et d'asphalte pour réparer, mais, lorsque vous arrivez dans des structures de ponts, c'est un peu plus long. La gravité du délit est là.

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

M. Desbiens: Oui, une première remarque. Je comprends qu'à l'article 29, quand on parle de "chemin", cela inclut les ponts qu'il peut y avoir. Cela inclut cette notion, n'est-ce pas?

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

M. Desbiens: D'accord. Le ministre dit qu'il va réévaluer. Je pense que c'est bien de le faire parce que, évidemment, un peu comme mon collègue le disait, les gens se fient et disent: Bien, c'est marqué 10 tonnes... C'est évident que, dans certains cas, la marge de manoeuvre qu'on s'est gardée est trop forte. C'est heureux qu'il décide de réévaluer, tout en se gardant une marge de manoeuvre, bien sûr, une marge de sécurité, plutôt, qu'il réévalue cela, qu'il fasse suivre, évidemment... Maintenant, 6000 \$, n'est-ce pas un peu fort?

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

M. Desbiens: Ce n'est pas assez?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Dans mon livre, c'est un compromis que j'ai accepté.

M. Desbiens: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Quant à moi, on aurait payé la réparation du bris.

M. Desbiens: Est-ce que c'est le...

M. Côté (Charlesbourg): 6000 \$, il faut se comprendre, c'est dans le cas de quelqu'un qui récidive. Vous avez la

fourchette de 600 \$ à 6000 \$.

M. Desbiens: Oui, oui, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, quant à moi, ce n'est pas assez. Prenez un gars qui pourrait mettre en péril une structure qui pourrait tomber; ce qu'on devrait lui imposer, c'est tout simplement de payer la réparation.

M. Desbiens: Mais, est-ce que c'est l'article auquel référerait le ministre ce matin, lorsqu'il parlait de charges qui outrepassent...

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

M. Desbiens: C'est un autre article?

M. Côté (Charlesbourg): On va le pincer ailleurs.

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

M. Dufour: Mais on parle de l'article 292 aussi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que, M. le Président, j'avais lu juste le premier alinéa. Le deuxième se lit comme suit: "Cependant, dans un cas visé à l'article 292..."

M. Lalonde: Il y a un cas d'exception à l'article 291 qui dit: "Une signalisation installée en vertu de l'article 291 peut toutefois prévoir une exception à l'égard des véhicules routiers circulant pour prendre ou livrer un bien sur le territoire d'une municipalité que traverse le chemin où la circulation est interdite en vertu de cet article."

On peut permettre des traverses de livraisons, à un moment donné, qui sont très considérables, mais c'est une exception, donc, à l'article 292, pour permettre une certaine latitude.

M. Dufour: Si vous me le permettez: dans quel cas, si cela fait du dommage, par exemple...

M. Côté (Charlesbourg): M. Drolet peut peut-être vous l'expliquer.

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

M. Drolet: Comme cela a été expliqué vendredi, l'article 292 a pour but une autre forme d'interdiction, c'est que vous allez interdire, par exemple, sur la route que bordent des monuments historiques à Saint-Jean-sur-Richelieu et dans ces localités, à des camions d'une capacité de X d'emprunter

cette route, mais ce n'est pas pour maintenir la structure, c'est pour éviter, par exemple, que, de chaque côté de la route, il y ait des édifices historiques qui se lézardent, etc. L'exclusion qui est faite à l'article 292, c'est qu'on n'est pas pour empêcher, non plus, toute forme de circulation. Lorsqu'il s'agit de circulation locale destinée à aller prendre ou aller livrer des marchandises sur le territoire de ces municipalités, l'exclusion ne portera pas, de sorte que ces véhicules pourront emprunter les routes. Comme on autorise certains véhicules à circuler, il est certain qu'une infraction est beaucoup moins grave que si on circule alors qu'il y a une interdiction absolue pour protéger une structure comme un pont.

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

M. Desbiens: Il y a un phénomène assez courant; moi, je pense à une municipalité, entre autres, de mon comté où la pesée sur le boulevard Talbot, ils peuvent la contourner facilement, en passant par les rangs...

M. Côté (Charlesbourg): Cela prend un bon radiotéléphone pour être capable d'avertir tes "chums": La pesée est ouverte, passe ailleurs.

M. Desbiens: C'est cela; à ce moment, c'est l'article 318, deuxième alinéa, qui viendrait pénaliser ces transporteurs, c'est cela? Non, même pas? Ceux qui font le tour par les rangs.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ils sont toujours en état d'infraction quand même, c'est une surcharge.

M. Desbiens: Ce sont des amendes 600 \$ à 6000 \$ qui s'appliquent.

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

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

M. Dufour: Vous dites: "...en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$." C'est pourquoi cette consécution de peines...

M. Côté (Charlesbourg): 100 \$ à 200 \$?

M. Dufour: "Cependant, dans un cas visé à l'article 292, quinconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 291 - si cela dépasse - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$." On parle de 600 \$ à 6000 \$, puis après on revient avec 100 \$ à 200 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme

M. Drolet le disait. Dans 600 \$ à 6000 \$, ce sont des gens qui, sur des routes importantes du Québec, circulent et chargent davantage que la signalisation le permet, mettant en péril des infrastructures qui, règle générale, sont beaucoup plus importantes et imposantes que ce qu'on peut connaître dans une municipalité. C'est pour cela que c'est de 600 \$ à 6000 \$, il y a la dimension et tout le reste. Quand on arrive dans le deuxième cas, on ne peut quand même pas, dans certains cas, pour du trafic local, pénaliser de la même manière quelqu'un qui aurait à déplacer sur un tronçon X, mais quand même minime, une charge excédente mais avec autorisation. Dans ce cas, si le gars transporte sans autorisation et qu'il est surchargé, c'est une amende de 100 \$ à 200 \$. Il y a une distinction très nette entre les deux, entre 600 \$ et 6000 \$.

M. Dufour: N'est-il pas vrai que, régulièrement, on accepte des camions qui transportent des choses qui sont d'une largeur excessive, plus grandes que permises? Il me semble que sur le boulevard Talbot on rencontre régulièrement des demi-maisons.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la régie qui donne des permis spéciaux et je l'avais évoqué vendredi, je crois. À mon arrivée l'hiver dernier, des gens qui fabriquaient des roulottes à Victoriaville avaient demandé un permis spécial. Est-ce seize pieds? Si je ne m'abuse, je pense que c'était pour seize pieds.

M. Dufour: Je n'étais pas ici quand vous en avez parlé.

M. Côté (Charlesbourg): C'était onze pieds de large et ils avaient demandé douze pieds. La régie l'a permis à titre expérimental avec beaucoup de balises parce qu'ils prétendaient que cela risquait d'affecter le niveau de production de l'entreprise et ainsi la mettre en péril. Cela a été une expérience. Mais, effectivement, il y a des autorisations. On a vu ensemble dans la signalisation précédemment, que l'on mettait beaucoup plus de balises en termes de signalisation avant et arrière dans le cas de ces déplacements. Il y a quand même possibilité d'obtenir des permis. Il y a des escortes.

M. Dufour: Est-ce que vous obligez à des escortes à l'avant et à l'arrière ou juste à l'avant?

M. Lalonde: À l'avant et à l'arrière.

M. Dufour: Ah bon. Vous les obligez en même temps, j'imagine, à mettre des signaux...

M. Lalande: Jaunes, c'est cela, oui.

M. Dufour: On parlait des roues.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 318 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 319.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, peut-être pourrait-on, avec votre permission, revenir à l'article 313 que nous avons adopté ce matin et que nous avons libellé sur le coin de la table. Les légistes ont regardé cela. Nous avons indiqué à l'article 313: Toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310... Nous avons dit: et 311. Ce serait davantage: ou 311. Je pense qu'il y a une distinction assez importante... commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$. Et on avait fait un 313.1. On nous dit qu'il est préférable de faire un deuxième alinéa mais qui se libellerait de la même manière.

M. Dufour: Vous enlèveriez 313.1?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 312 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 15 \$ à 30 \$.

Une voix: 313.1 disparaît.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. L'article 313 aurait un premier alinéa et un deuxième.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que la réouverture de l'amendement à l'article 313 est adoptée?

M. Dufour: Pour autant que cela n'engendre pas de conflits, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce adopté? Est-ce que l'article 313 rouvert et amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 319.

Règles de circulation routière

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on comprendra qu'à l'article 319 on prend le titre VIII, chapitre I, Règles de circulation routière. L'article 319 se lit

comme suit: "Pour l'application du présent titre, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots "chemin à accès limité" un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin."
(15 h 45)

C'est exactement la même chose que l'article 288 du code actuel qu'on a déjà adapté. Le commentaire qu'on avait à ce moment-là était: La définition de l'expression "chemin à accès limité" ne subit aucune modification par rapport au texte actuel. Son déplacement vise uniquement à respecter le principe que seules les définitions des mots utilisés partout dans la loi doivent apparaître au début de celle-ci.

M. Dufour: Pour fins d'information, on s'aperçoit que le livre 2 commence à l'article 364 et le livre 1...

M. Filion: Arrête à l'article 318.

M. Dufour: ...318.

M. Côté (Charlesbourg): Il devrait commencer à l'article 319. Je ne comprends pas. Est-ce que tout le monde a la même chose?

M. Filion: Notre livre commence à l'article 364.

Une voix: Le nôtre finit à l'article 363.

M. Filion: Ah bien! Notre livre finit à l'article 318.

Une voix: Ils en ont fait des spéciaux pour vous.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'avais dit à l'Opposition que je lui remettrais le même cahier que celui du ministre. Effectivement, cela finissait à 318 aussi.

M. Filion: Je regardais dans le vôtre. L'article 319 semble être dans un deuxième livre.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Filion: Ce n'est pas important de savoir dans quel livre il se trouve. L'important, c'est de l'avoir.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Dufour: Moi, je l'ai identifié.

M. Côté (Charlesbourg): 364.

M. Filion: Si les feuilles ne sont pas...
D'accord, parfait.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 319.

M. Filion: Un chemin à accès limité, dans le sens qu'on le définit, à l'article 288, c'est un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin. Il me semble que tous les chemins sont presque comme cela. Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Filion: ...comme exemple d'un chemin à accès limité, une autoroute, par rapport à une route?

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à la route 138, par exemple.

M. Filion: Ah! D'accord. Je comprends. Une route où on peut entrer, où il y a des maisons de chaque côté, etc.

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas de construction, il y a des servitudes de nonaccès.

M. Filion: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 319 est adopté?

M. Dufour: C'est bien.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 320.

Dispositions générales concernant la circulation des véhicules

M. Côté (Charlesbourg): L'article 320, M. le Président, reproduit l'article 279 du code actuel qui se lit comme suit: "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie de droite.

"Cependant, pour dépasser un véhicule ou lorsque la voie est obstruée ou fermée à la circulation, il peut emprunter l'autre voie, mais doit alors céder le passage au véhicule qui y circule en sens inverse". C'est le dépassement qu'on connaît.

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

M. Dufour: C'est évident que ce que vous faites là, c'est pour les voies publiques à l'extérieur des municipalités. Hier, j'ai eu une expérience dans la belle ville de Québec

où on permet le stationnement le long des rues à deux sens, et l'on ne peut pas rencontrer. Je ne sais pas si cela ne va pas à l'encontre du code de sécurité. Pour ma part, je trouve que ce n'est pas bien.

M. Côté (Charlesbourg): Le sens de cet article, c'est que, lorsque c'est obstrué, on donne la possibilité de passer à gauche.

Une voix: A droite.

M. Côté (Charlesbourg): Non, la voie normale, c'est la voie de droite. C'est à votre droite, mais en donnant préséance à celui qui arrive en sens inverse.

M. Dufour: Est-ce une règle courante que, dans les rues où il y a seulement deux voies de circulation, on permette une voie pour stationner? À moins de cas d'urgence extrême, j'ai du mal à comprendre cela. Hier, j'étais pris...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il y avait des travaux?

M. Dufour: Non. Il semble que, durant la période d'hiver... Je ne sais pas si c'est une erreur d'interprétation, je ne sais pas si Québec a un espace de stationnement plus grand durant l'hiver car, durant l'été, on n'a pas le droit de stationner dans cette rue.

M. Côté (Charlesbourg): Au contraire. La ville de Québec est plus restrictive l'hiver que l'été quant au stationnement.

M. Dufour: Hier, il y avait deux automobiles. Je voulais entrer dans cette rue et j'ai été obligé d'attendre. Il y en a trois qui sont passés avant moi. Il fallait que j'attende parce que cela ne passait plus. Ils avaient l'air d'être dans leur droit. J'en ai revu un ce matin qui était encore là. Il n'avait pas l'air d'y avoir une contravention sur l'auto et elle n'a pas été enlevée de la rue. Je vais surveiller un peu parce que je trouve que cela fait drôle. C'était glissant hier. Ce n'était pas le meilleur temps.

D'accord. En cas d'urgence, c'est certain qu'il peut emprunter la voie de gauche.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

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

M. Filion: Juste en passant. C'est l'article qui, finalement, empêche, si l'on veut, le dépassement par la droite. Est-ce qu'il y a un autre article qui parle du dépassement par la droite?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Filion: Oui? D'accord.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 320 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'article 320, M. le député de Dubuc? On est à l'article 320.

M. Desbiens: L'article 320 est-il adopté?

Une voix: Oui.

M. Desbiens: C'est peut-être une question générale puisque tout le titre VIII porte sur les règles de circulation routière. Je n'étais malheureusement pas ici quand il a été question des écoles de conduite, mais j'aurais quand même aimé savoir s'il y a un contrôle sur la qualité. On va tout de même parler de gens qui circulent sur la route, donc des jeunes aussi. Il y a là un lien avec les écoles de conduite, à mon avis. J'ai à l'esprit quelques cas de jeunes qui sortent des écoles de conduite et je commence à douter un peu de la valeur des cours qui se donnent là.

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous souviendrez que c'est en 1971 que la loi sur les écoles de conduite a été adoptée et que, de cette loi, devait découler un règlement. C'est un arrêté en conseil qui a été adopté en 1971 et, depuis ce temps, il n'y a eu aucune nouvelle mesure ou évaluation de tout cela. On a prépublié le règlement sur les écoles de conduite, il y a de cela une soixantaine de jours maintenant, et le règlement sur les écoles de conduite sera soumis au Conseil des ministres de mercredi pour son approbation finale. C'est un règlement qui est assez volumineux, qui vise à encadrer les écoles de conduite et, comme je l'ai dit la semaine dernière à ceux qui étaient ici, j'ai accepté de faire un moratoire sur le nombre des écoles de conduite parce qu'on m'a signifié qu'il y a une équation entre le coût d'un cours et la qualité du cours et que le fait qu'il y a beaucoup trop d'écoles - 400 maintenant par rapport à 250, 260 ou 270 il y a trois ans - a fait en sorte que les coûts sont tombés et que la qualité de l'enseignement en fait les frais. On a donc accepté de geler pour deux ans le nombre des écoles de conduite mais en signifiant très nettement que la qualité des cours devait être améliorée. La régie s'est donné, à l'intérieur du règlement, des normes à respecter dans un cours et comment le donner; ce n'est pas seulement une cassette qu'on met dans un téléviseur quand il n'y a même pas de

moniteur ou d'instructeur. Dans ce sens, c'est un pas majeur qui a été fait en avant en ce qui concerne les écoles de conduite.

M. Desbiens: Est-ce que cela existe déjà ou est-ce que va s'ajouter à cela une surveillance ou des études de qualité?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, il y a quatre inspecteurs à la régie pour les écoles de conduite. Cela veut dire qu'il va y avoir pas mal plus de monde sur la route et qu'ils peuvent s'attendre à avoir de la visite. Cela va commencer pas très tard, lorsque le règlement sera approuvé.

M. Desbiens: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 321.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit, M. le Président. "Sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie d'extrême droite.

"Cependant, pour dépasser un véhicule, pour effectuer un virage à gauche ou lorsque la voie d'extrême droite est obstruée ou fermée à la circulation, il peut emprunter une autre voie du sens où circule son véhicule.

"Dans le cas où toutes les voies du sens où le véhicule circule sont obstruées ou fermées à la circulation, le conducteur peut emprunter la voie la plus proche en sens inverse qui n'est pas obstruée ou fermée à la circulation mais il doit alors céder le passage à tout véhicule qui y circule en sens inverse."

M. Filion: Vous lui recommandez uniquement de céder le passage, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Filion: Malheureusement, cela...

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

M. Dufour: Ce n'est pas ce qui se fait tout le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toujours une question...

M. Dufour: Il y a des gens qui ne veulent pas céder. Ils pensent qu'ils ont acheté le chemin. Ils s'en vont. S'ils sont à

gauche, ils restent à gauche.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu vrai par leurs taxes, mais il y a des notions de civisme et d'éducation qui permettent la sécurité publique.

M. Dufour: On voit cela régulièrement sur nos routes.

M. Filion: Vous avez voyagé...

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

M. Filion: ...j'en suis convaincu. Je pense qu'on s'améliore, comme conducteur, je l'ai dit ce matin. Ce qui est vraiment spécial, au Québec, quand on emprunte l'autoroute des Laurentides à Montréal ou même ici, c'est de voir, supposons sur une autoroute à trois voies, que la voie de droite est souvent la moins occupée, sans parler des fois où il pourrait être tentant de la considérer comme la plus rapide. C'est fascinant. En Europe, la voie de gauche est véritablement une voie de dépassement. Ici, on dirait que les conducteurs n'ont jamais... D'abord, tout le monde se sent à l'aise dans la voie du centre, s'il y en a trois. Tout le monde tient pour acquis qu'on circule dans la voie du centre, de sorte que c'est là qu'est la plus grosse concentration d'automobiles. Dans la voie de gauche, simples dépassements, mais, encore là, il y a bien du monde pour qui c'est la voie. Mais la voie de droite, remarquez-le comme il faut, M. le ministre, on dirait que c'est la voie la moins occupée sur les autoroutes à trois voies. Je me dis que c'est une éducation, en somme.

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

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que, du temps où il avait une police des autoroutes, c'était davantage respecté que cela ne l'est maintenant.

M. Filion: Il faudrait engager des gens. On parlait de sécurité routière ce matin. Savez-vous combien de policiers ont été engagés à la Sûreté du Québec depuis que le Solliciteur général a annoncé la réouverture de l'embauche à la Sûreté du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Une soixantaine, je pense.

M. Filion: Zéro.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des autorisations de crédits pour en embaucher une soixantaine. De toute façon, ce n'est pas cela qui va régler...

M. Filion: Oui, mais ee sera en février ou en mars et il y a l'attrition entre-temps. La sécurité routière, cela prend des policiers, on le disait ce matin. Vous nous le souligniez avec justesse.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf qu'on devra faire une distinction entre rajouter des policiers à ta Sûreté du Québec et la sécurité routière.

M. Filion: Je suis d'accord avec vous. J'espère que votre collègue sera sensibilisé à cela. Je partage un peu votre point de vue. On le verra dans les accommodements.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire qu'en ajoutant des policiers à ta Sûreté du Québec il y aura beaucoup plus de sécurité routière. Il peut y en avoir un peu plus, mais je ne suis pas convaincu que la solution est de confier cela à la Sûreté du Québec, à des gens qui vont faire de la sécurité routière et des enquêtes criminelles et qu'ainsi on va améliorer notre situation. Je t'ai clairement dit et répété, je suis personnellement favorable à la création d'un corps de police qui sera affecté à la surveillance des lois et règlements sur les routes du Québec. Si ce n'est pas cela, le minimum qu'il faudra avoir, c'est une section de la Sûreté du Québec qui ne fait que ce travail-là.

M. Filion: Cela existe déjà en partie.

M. Côté (Charlesbourg): Ah non! Cela n'existe pas.

M. Filion: Cela existe déjà.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Filion: Cela existe en partie.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui existe c'est que, quand cela chauffe trop dans l'opinion publique pour la création d'un corps policier, on se dépêche à créer des petits groupes d'intervention qui font des "blitz" qui font beaucoup de bruit. C'est ce qui existe actuellement. On s'en va sur les frontières, on regroupe bien du monde, on fait un beau tapage publicitaire avec cela et on en "poigne" une maudite gang et on dit: On fait notre "job". C'est clair que c'est ce qui se passe actuellement.

Je pense qu'il faut une surveillance constante sur les routes du Québec. Je suis convaincu que l'ensemble du Québec y gagnerait.

M. Filion: Tout cela étant dit, avez-vous songé à une petite campagne pour expliquer ce qu'est la voie de gauche et la voie de droite? Et, sans tomber dans la

grosse fanfare, car cela coûte des sous. Je suis convaincu que beaucoup d'accidents sont causés par cette espèce de réflexe ou d'habitude qu'on a développée.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que, si on en arrivait à créer au Québec un corps de police de la route, il pourrait y avoir des actions de sensibilisation encore plus évidentes. Il n'y a pas uniquement le coercitif. Je pense qu'il y a possibilité, à un moment donné, de se servir d'une police comme celle-là pour dire: Dans un premier temps, pendant X temps, on va informer la population de ce qu'est la voie de gauche, la voie de droite et à quoi elles servent. Après un certain temps, après avoir axé cela sur l'éducation, on dit: Parfait, maintenant on va vous montrer nos dents pour que cela soit appliqué un peu partout. Dans ce sens-là, une campagne publicitaire, c'est toujours bon. Ce n'est jamais mauvais, mais pour autant qu'elle soit appuyée par l'action qui se déroule sur les routes. (16 heures)

M. Filion: L'article 321 est clair: "utiliser la voie d'extrême droite", le reste, on s'en sort. Vous dites: "à deux voies ou plus de circulation... le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie d'extrême droite."

M. Côté (Charlesbourg): Le problème majeur, c'est que dans certaines écoles de conduite - heureusement, ce n'est pas le lot - on ne donne pas des cours en fonction de la connaissance totale du Code de la sécurité routière. On donne des cours en fonction d'un examen qui doit être passé. Il y a une distinction très nette entre les deux.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 321 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 322.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit, et c'est le 283 du code actuel, M. le Président: "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens et divisée en trois voies de circulation dont celle du centre est utilisée dans l'un ou l'autre sens, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie de droite. Il ne peut emprunter la voie du centre que pour effectuer un dépassement ou un virage à gauche." Les routes les plus dangereuses du Québec!

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

M. Dufour: On voit cela et il y a aussi des voies qui sont divisées, deux voies, une

double voie et à un certain moment il y a de la place pour dépasser. Cela m'a toujours intrigué. Je ne sais pas par quel mécanisme... Cela ne me fait rien qu'on puisse dépasser n'importe où, c'est une question de jugement, à l'exception que, quand quelqu'un monte une pente à deux voies, qu'il a son droit bien indiqué et que l'autre arrive en face... On voit cela dans le parc des Laurentides, c'est à double voie, il y en a un qui s'en vient en face, à un moment donné il a le droit de dépasser, mais, quand on dépasse, celui qui est en avant sait-il qu'on a le droit de dépasser ou pas? Cela m'a toujours intrigué. Je vous passe un papier que c'est presque à corps défendant qu'on va dépasser à ce moment et c'est énervant et c'est épeurant. Celui qui s'en vient en face, il a deux voies, il ne sait pas si on a le droit de se garrocher sur le côté gauche ou pas, sur la voie à côté de nous. Je ne sais pas s'il arrive beaucoup d'accidents à cause de cela, mais c'est certainement une cause de tension pour un conducteur. J'ai l'impression que cela serait moins dommageable s'il y avait un permis de dépasser n'importe où quand il y a trois voies. Je ne sais pas s'il y a une solution à cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ne plus construire ce genre de route.

M. Dufour: Vous voulez suggérer une autoroute dans le parc des Laurentides, M. le ministre? Proposez, je vais vous appuyer.

M. Côté (Charlesbourg): Surtout que cela entre dans le portefeuille du ministre de la voirie.

M. Dufour: Vous allez faire quatre voies. Je pense qu'on n'a pas le choix, surtout là parce que la vision n'est pas... Il faut comprendre que ceux qui circulent avec deux voies ne savent pas qu'on a le droit de dépasser.

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, sur ce qu'on appelle le boulevard Talbot, dans le parc, celui qui ne le sait pas, il a des problèmes majeurs de bonne compréhension de notre réseau routier. Les voies de dépassement, c'est dans des montées. Il y a eu une amélioration sous votre régime dans ce qui est le parc, par ces voies de dépassement qui ont été ajoutées dans des montées, de telle sorte qu'on puisse doubler des camions qui, eux, sont plus lents. C'est très clair. Celui qui coupe une autre voie, c'est un criminel. Il n'y a pas d'autre mot. C'est criminel, celui qui coupe une voie en descendant.

M. Dufour: Il y a des endroits où il en a le droit.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a quelques endroits où il en a le droit.

M. Dufour: Il y a quelques places où il en a le droit dans le parc des Laurentides, c'est ce que je vous dis. C'est là qu'il y a un conflit.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on fait remarquer, c'est que, là où il y a des possibilités et c'est complètement différent de ce que je vous disais tantôt, celui qui va doubler en descendant où il n'y a pas de visibilité...

M. Dufour: Il y a de la visibilité.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a quelques endroits où, effectivement, il y a de la visibilité et le pointillé est là parce qu'il y a de la visibilité et cela fait appel au jugement du conducteur.

M. Dufour: Le gars qui s'en vient en bas, il monte en mauditi!

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait appel au jugement du conducteur.

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

M. Filion: On a fait un bout de chemin depuis ce temps-là. Il y a déjà du progrès qui a été fait, mais ce qui est fascinant, c'est, quand on va aux États-Unis, de voir le type de signalisation qu'il y a là-bas. Ils ont fait des efforts remarquables quant à la signalisation et aussi quant à la compréhension des signaux. Je suis d'accord avec vous pour les routes à trois voies. Comment appelait-on la route 9? La route de la mort, dans le temps. C'en était une belle, celle-là. Quand on a un accrochage sur cette voie, on ne tombe pas sur les statistiques la RAAQ bien longtemps. Cela s'appelle la mort.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes dans les statistiques, mais...

M. Filion: Je sais tout cela. Ce que je veux dire, c'est qu'on ne paie pas pour le gars bien longtemps. On paie pour sa famille, mais, pour lui, généralement, cela ne dure pas longtemps. Quand il y a un accident sur une voie centrale, sur une route à trois voies, c'est généralement fatal.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de la signalisation le Québec a fait beaucoup et il a fait progresser la signalisation partout en Amérique du Nord, principalement en ce qui concerne les pictogrammes. Tout dernièrement, des gens de la signalisation du ministère des Transports publiaient une

brochure qui comprend des pictogrammes qui sont utilisés dans le monde entier et qui ont été conçus au Québec. Dans ce sens, il y a eu une progression, mais c'est davantage notre comportement comme conducteurs, notre tempérament latin qui fait que, effectivement, on a beaucoup de travail à faire. Il faut dire qu'aux États-Unis il y a relativement beaucoup plus de ressources qu'ici sur le plan des routes. Allez en Floride, quand les Américains construisent une route ils y touchent, mais pas mat plus tard que nous. Nous avons le temps d'y toucher deux ou trois fois et de la refaire avant qu'ils y retouchent. Donc, pour la même piastre, ils en font beaucoup plus que nous ne pouvons en faire au Québec compte tenu de notre situation atlantique,

M. Dufour Surtout en Floride.

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

M. Desbiens: Je voudrais dire que je suis heureux d'entendre le ministre parler de doubléments sur des lignes continues comme étant quelque chose de criminel. La plupart des gens qui se font arrêter, c'est pour de prétendus excès de vitesse, évidemment, toujours par rapport à ce qui est permis par la loi. Je considère que des actions comme celle de doubler dans une descente, sur une ligne continue et même dans des courbes se produisent très souvent et sont beaucoup plus dangereuses pour la circulation. J'aimerais bien savoir s'il y a des statistiques là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des statistiques des accidents dans le Québec qui sont compilées par la régie. Cela tient compte des milles.

M. Desbiens: C'est sur tant de milles parcourus?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On va vous indiquer qu'à tel mille il y a eu tant d'accidents. Il y a une variante là-dedans. Par exemple, cela permet de déterminer un certain nombre de points noirs. C'est le nombre d'accidents qui détermine certains problèmes. Cela peut être un problème de mauvaise signalisation, un problème de mauvaise conception du réseau routier. Effectivement, il y a des statistiques, mais non pas à 50 pieds près de l'accident. Cela peut varier jusqu'à un mille. L'indication de la régie détermine que l'accident est arrivé à tel kilomètre ou à l'intérieur de tel kilomètre. Au moins, il y a la précision du mille ou du kilomètre. C'est le système Mercator.

M. Filion: Comment?

M. Côté (Charlesbourg): Mercator.

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

M. Fillon: Ce que l'on a pu voir sur la Transcanadienne, dans le bout de Saint-Liboire, entre autres, la région où il y a de la brume, c'est que maintenant c'est effectivement bien signalisé. D'ailleurs, je ne sais pas si vous le savez, mais pour le pont Jacques-Cartier, maintenant, on s'est réveillé. On a décidé de mettre des panneaux intelligents pour dire aux gens que c'est un endroit dangereux. On a perdu combien de Québécois et de Québécoises dans la fameuse petite courbe? C'est récent. Le premier panneau que l'on avait mis n'avait pas plus de sens que celui qui y était auparavant. Je suis passé là hier et j'ai vu que l'on s'est réveillé, cela ne doit pas faire longtemps, une couple de semaines.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a à peu près un mois, j'ai eu des entretiens avec le ministre fédéral d'État aux Transports, M. Bissonnette. Il en a fait une affaire personnelle. Comme le pont appartient au fédéral, c'est le fédéral qui a décidé de faire cette signalisation. J'ai accepté de lui prêter le concours de spécialistes du ministère, même si c'est en territoire fédéral, de façon que la sécurité publique prime sur toute espèce de mésentente possible. Encore là, vous aurez beau mettre toute la signalisation que vous voudrez, si elle n'est pas respectée, les gens vont continuer de se casser la gueule. Ils ne changeront pas la courbe du pont demain matin; il y a de fortes chances... C'est une question de vitesse. Pour avoir vu les rapports moi aussi, effectivement les gens circulent trop rapidement pour la capacité de la route. Le principal problème, ce n'est pas la signalisation, c'est que les gens conduisent trop vite. La signalisation peut avoir un effet sur le comportement des individus qui disent: Bien effectivement, il y a quelque chose qui s'en vient, on est peut-être mieux de ralentir. Dans ce sens, cela peut avoir des effets bénéfiques, c'est à souhaiter.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 322 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 323.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens et divisée en cinq voies de circulation dont celle du centre est utilisée

dans l'un ou l'autre sens, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser l'une des deux voies de droite. Il ne peut emprunter la voie du centre que pour effectuer un virage à gauche."

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

M. Dufour: Par rapport à cet énoncé d'article où il y a cinq voies de circulation, c'est, la plupart du temps, dans des endroits où il y a du monde. On est obligé d'aller à quelque part. À ce moment, comme il n'y a pas de refuges le long de toutes les routes du Québec, il y a des routes à haute vitesse, en tout cas, où il ne faut pas avoir d'incident - je ne parle pas d'accident, je parle des incidents, par exemple, un pneu crevé, quelque chose sur la conduite, je cours après le mot français, je n'ose pas trop le dire...

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de la "rod".

M. Dufour: C'est cela. Bon, on se comprend. Je n'aurais pas dit ce que vous avez dit. Si une personne est prise sur une route à quatre voies, elle a deux voies pour arrêter, mais il y en a une troisième dans le centre qui pourrait, au pis aller... Ce n'est peut-être pas la meilleure place, mais quelle voie doit-on choisir? Il y a beaucoup de routes semblables au Québec. Je prends, par exemple, la 170, c'est celle que je connais le mieux. Sur la 170, il n'y a pas de refuge le long de la route, c'est mieux de ne pas trop arrêter souvent. Les gens sont mal pris, je ne sais pas comment ils s'en tirent. Est-ce que dans le futur, peut-être pas pour le moment, parce que c'est difficile à régler, mais est-ce qu'on ne devrait pas prévoir obligatoirement sur des routes dont la vitesse est de 30 kilomètres à 60 kilomètres, qu'il y ait des endroits où il y a des refuges pour permettre à des gens d'être en sécurité quand ils sont obligés d'arrêter?

M. Côté (Charlesbourg): Le problème des refuges, il y en a un petit peu partout. Qu'on pense à la 40, c'est une autoroute, mais il n'y a pas beaucoup de refuges sur la 40. Je pense qu'ils vont venir au fil des ans, selon nos possibilités sur le plan financier. Sur la 170, effectivement, c'est un problème. J'essaie de faire le tour dans ma tête, moi aussi, pour trouver ce type de route. Il y a le boulevard Sainte-Anne qui mène à Sainte-Anne-de-Beaupré, avec la voie centrale qui permet de virer à gauche dans les deux sens afin de ne pas, finalement, ralentir la circulation. C'est clair que c'est toujours une question d'argent, dans les constructions de routes. C'est aussi simple que cela. Tout le monde crie pour avoir des routes, tout le

monde veut avoir les plus belles routes possible et, à un moment donné, les ingénieurs du ministère des Transports doivent faire une évaluation. Il y a quand même un paquet de personnes qui travaillent là, qui ont à l'esprit un certain critère de sécurité publique et d'un meilleur rendement avec l'argent qu'on a, qui pensent à ces choses.

Effectivement, je pense qu'une bonne évaluation de l'ensemble de nos choix de routes, il ne serait pas mauvais d'en faire une. D'ailleurs, j'ai demandé à M. le député de Richmond, M. Vallières, de regarder un certain nombre de critères quant à la construction des routes et nous aurons bientôt un rapport, le 17 décembre, qui va certainement nous être très précieux quant à certains critères au niveau de la route. Quant aux grands travaux, ils ne seront pas touchés par le comité Vallières, c'est au niveau du génie, directement au ministère des Transports qu'il faudra poser la question et je m'engage personnellement à la poser. Je devais avoir une rencontre le 3 décembre, mercredi dernier, n'eût été notre commission parlementaire, avec l'ensemble du génie au ministère pour revoir toute une série de choses. Si on avait fini le Code de la sécurité routière mercredi soir, effectivement, elle pourrait avoir lieu mercredi soir qui vient, soit dans deux jours, sinon elle sera reportée.

M. Dufour: Vous êtes d'un enthousiasme délirant.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.
(16 h 15)

M. Dufour: Sur une cinquième voie, ce qu'on a suivi, ce qu'on a fait - je pense que c'est une bonne pratique - c'est une bordure qui permet de créer un refuge. Le ministère l'a appris et l'a fait. Cela demande une petite "surlargeur" peut-être, mais c'est une façon d'empêcher les "frappements"... Excusez les mots qui ne sont pas tellement dans un bon français.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne sont pas en ligne avec la loi 101?

M. Dufour: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela votre problème...

M. Dufour: Ils pourraient être en ligne avec la loi 101, mais ils ne seraient peut-être pas en ligne avec celui qui fait la transcription. On se comprendrait.

M. Côté (Charlesbourg): J'ose espérer que mon sous-ministre adjoint au génie a un perroquet. Si jamais il n'en a pas pour nous

écouter, je me chargerai de faire moi-même le perroquet et de lui transmettre vos inquiétudes.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 323 est-il adopté? M. le député de Taillon.

M. Filion: À l'article 321, ce qui m'a frappé, c'est en le comparant au premier alinéa de l'article 321. Juste pour votre information, comme route à cinq voies, il y en a une que je connais; la 132 ou la 158, je sais qu'elle change de numéro, vers l'ouest, à l'ouest du pont Champlain entre La Prairie grosso modo et Beauharnois. C'est une route à cinq voies, il me semble?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la future route 30. C'est la 132.

M. Filion: On dit ici: "Le conducteur d'un véhicule routier - sur une route à cinq voies - doit utiliser l'une des deux voies de droite." N'est-ce pas plutôt, dans l'esprit du ministère: Doit utiliser la voie de l'extrême droite? On parle d'une route à cinq voies, la cinquième voie est réservée aux virages. Est-ce que, dans votre esprit, ce ne serait pas préférable? De toute façon, l'article 321 est un peu contradictoire. Il dit: "Sur une chaussée à deux voies ou plus..." Cela peut être cinq, dans les deux sens.

M. Dufour: Il a raison.

M. Filion: Regardez l'article 321: "Sur une chaussée à deux voies ou plus - cela peut être deux, trois, quatre, cinq - de circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie d'extrême droite."

À l'article 323, on dit: Quand il y a cinq voies, on peut utiliser l'une des deux voies de droite. C'est clair, mais je me dis: Est-ce que la deuxième voie de droite - je pense qu'on peut l'appeler comme cela - n'est pas précisément une voie de dépassement?

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

M. Drolet: Ce n'est pas nécessairement une voie de dépassement, surtout que ces routes se situent beaucoup en milieu urbain ou suburbain. Ce qui arrive, c'est qu'effectivement c'est de longue haleine qu'un automobiliste doit se préparer à prendre la voie d'extrême gauche pour effectuer un virage à gauche. Alors, il peut fort bien arriver sur ces routes qu'il y ait un dépassement à droite et ce n'est pas considéré comme un dépassement. D'ailleurs, un peu plus loin dans le code, vous allez prendre connaissance d'une disposition où on précise, justement, que l'effet de circuler

plus rapidement dans la voie de droite sur certaines artères n'est pas considéré comme un dépassement au sens du Code de la sécurité routière.

M. Filion: D'accord. C'est une cause... Évidemment, toutes ces routes qui sont divisées et qui sont à deux sens sont toujours des causes de problèmes, mais je pense qu'à écouter votre explication qui est fort claire on se rend compte que ce n'est pas évident. Si je m'en vais, par exemple, dans le bout de la 132, entre Beauharnois et Caughnawaga qui a changé de nom, je pense... Je pense qu'on ne doit plus l'appeler comme cela. Dans ces coins-là, je ne suis pas sûr, si je m'en allais sur la voie de gauche, dans la deuxième voie de droite, donc, si je me sentirais autorisé à dépasser par la droite. Vous me comprenez? Vous l'expliquer fort bien. Donc, c'est matière à confusion, disons... Comme on ne peut pas refaire toutes les routes...

M. Dufour: Il y a des gens qui peuvent virer à droite comme il y a des gens qui peuvent virer à gauche. Dans le fond, c'est la deuxième voie qui est la meilleure, parce que ces routes sont dans des milieux bâtis. Celui qui circule à l'extrême droite peut s'attendre à tourner à droite assez régulièrement, tandis que celui de gauche n'est pas souvent pris pour aller sur la cinquième voie. Donc, celui-là, on le protège plus. Dans le fond, ce n'est pas l'extrême droite qui est la meilleure, c'est vraiment la deuxième voie.

M. Filion: Qui est la plus rapide.

M. Dufour: Qui est la meilleure aussi, qui est la moins dangereuse, à mon point de vue. C'est moins exposé.

M. Filion: Le problème était le dépassement et vous y avez répondu.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 323 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 324.

M. Côté (Charlesbourg): Il reproduit dans un meilleur texte l'article 280 actuel et il se lit comme suit: "Sur une chaussée à deux voies de circulation à sens unique, le conducteur d'un véhicule routier doit utiliser la voie d'extrême droite.

"Sur une chaussée à trois voies ou plus de circulation à sens unique, il doit utiliser l'une des voies de droite.

"Cependant, pour dépasser un véhicule, pour effectuer un virage à gauche, pour utiliser une voie de sortie d'un chemin à

accès limité ou lorsque la voie qu'il utilise est obstruée ou fermée à la circulation, il peut emprunter la voie d'extrême gauche."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 324? Cela va? **M. le député de Jonquière:**

M. Dufour: Mais il n'est pas obligé nécessairement pour dépasser... S'il s'en va dans une circulation normale, en principe, l'automobile est à l'extrême droite. Si quelqu'un veut dépasser, il n'est pas nécessairement obligé de prendre la voie de gauche, il peut dépasser par la deuxième voie de droite.

M. Côté (Charlesbourg): La deuxième voie de droite. Celle du centre, finalement, celle qui devient celle du centre.

M. Dufour: Il n'y a pas beaucoup d'autoroutes à trois voies au Québec, n'est-ce pas? Même l'autoroute 20 n'est pas à trois voies; elle est à deux voies.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Desbiens: On se trouve à parler ni plus ni moins d'autoroutes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui et encore, pas toutes les...

M. Desbiens: Est-ce qu'il y a des virages à gauche?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y en a à Granby, sur l'autoroute 20 pour aller à Granby.

Une voix: Oui, c'est vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en aurait qu'un seul et on serait obligé de le prévoir. Effectivement, c'est quand même limité comme...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 324 est adopté?

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

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 325.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 325 se lit comme suit: "Malgré l'article 324 - que l'on vient d'adopter..."

M. Lalande: Une chaussée à deux voies, ou plus, de circulation à sens unique.

M. Côté (Charlesbourg): "Malgré l'article 324, à l'intérieur d'une cité ou d'une ville ou lorsque la vitesse permise est inférieure à 80 km/h, le conducteur d'un véhicule routier peut utiliser l'une ou l'autre voie. Dans ce cas, le fait que les véhicules routiers circulent plus rapidement sur une voie que sur une autre ne peut être considéré comme un dépassement.

"Toutefois, le conducteur d'un véhicule routier qui circule à une vitesse inférieure à celle de l'allure de la circulation doit conduire sur la voie d'extrême droite, à moins qu'il s'apprête à tourner à gauche, à stationner ou à effectuer un arrêt sur le côté gauche et qu'il en ait signalé son intention."

M. Dufour: Cela me fait penser à la route 170 dont je parlais tout à l'heure où les gens vont dépasser indifféremment à gauche ou à droite, excepté que... C'est accepté?

M. Filion: À l'intérieur d'une cité ou d'une ville...

M. Dufour: Il ne faut pas oublier que la 170 est à l'intérieur d'une cité tout le long, même s'il n'y a pas un "bâti" continu sur un côté. C'est à l'intérieur d'une municipalité. La route 170 doit avoir au moins 15 kilomètres qui circulent dans la ville d'une limite à l'autre. Cela voudrait dire... Non, pas la route 170, elle a quatre voies. Quelqu'un peut passer à gauche ou à droite indifféremment?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on est en train d'étudier, ce sont des normes nord-américaines. Ce n'est pas uniquement le Québec, ce sont des normes nord-américaines.

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

M. Desbiens: Est-ce qu'on parle uniquement d'autoroutes? Est-ce que ce que vous dites s'applique à la route 170? Vous connaissez la route 170?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais en connaître davantage au cours des prochaines années.

M. Desbiens: Prenons le boulevard Sainte-Anne. Est-ce qu'on a le droit de doubler à droite sur le boulevard Sainte-Anne, à Sainte-Anne-de-Beaupré?

M. Côté (Charlesbourg): Dans la mesure où la personne qui est sur la voie du centre,

qu'on peut appeler du centre, circule au minimum de la vitesse permise et que vous circulez au maximum de la vitesse permise, à ce moment-là, vous avez le droit de doubler par la droite.

M. Desbiens: Par la droite. Je me posais toujours la question.

M. Filion: Cet article s'applique au boulevard Métropolitain.

M. Côté (Charlesbourg): Quoique sur le boulevard Métropolitain, on ne sort pas. Il n'y a pas de sortie.

M. Desbiens: Est-ce que les municipalités peuvent...

M. Filion: Je ne parle pas de la sortie à gauche, je parle seulement du principe général.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Desbiens: Je comprends oien...

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

M. Desbiens: ...et là, je me rappelle ce que mon collègue disait: Les municipalités n'ont pas le droit de faire de règlements spéciaux qui outrepassent ce qui est permis par la loi du Québec. Donc, les municipalités ne peuvent pas non plus interdire un dépassement à droite.

M. Côté (Charlesbourg): Sinon cela pourrait devenir le bordel au Québec.

M. Desbiens: Oui, d'accord.

M. Filion: Il me semble qu'on retrouve des infractions à Montréal pour le dépassement à droite. Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être...

M. Dufour: En tout cas, c'est épouvantable quand on dépasse à droite!

M. Filion: À l'oeil, je ne veux pas enduire cette commission d'horreur, comme dirait l'autre. Je ne voudrais pas vous induire en erreur.

M. Côté (Charlesbourg): Me Drolet a peut-être une explication.

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

M. Drolet: Il faut aussi distinguer qu'il s'agissait peut-être d'un louvoisement, c'est-à-

dire que lorsque vous dépassez à droite vous revenez à gauche, etc. Il y a d'autres articles qui concernent la circulation en zigzag. Ce qu'on veut dire, c'est que, dans une cité, une ville, ou dans des milieux comme ceux-là, évidemment, à un moment donné, la voie de gauche peut bloquer complètement. À ce moment-là, le fait qu'on continue de circuler sur la voie de droite ne peut être considéré comme un dépassement. Il est évident que, si vous allez à droite, à gauche, que vous revenez à droite par la suite, vous circulez en zigzag. Un autre article est prévu pour cela. C'est une manoeuvre qui peut être dangereuse.

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

M. Dufour: Sur le côté droit, les gens veulent sortir pour entrer dans la municipalité. Sur la voie de gauche, il y a des gens qui ont besoin de traverser pour aller à d'autres endroits dans la municipalité. On ne peut faire autrement que de favoriser la circulation en chassé-croisé, comme on l'appelle, de gauche à droite. Il y a une chose, on le fait presque toujours à un risque extraordinaire. Quand vous passez à droite, les gens ont l'impression que vous commettez une infraction. Deuxièmement, quand vous circulez, si quelqu'un n'est pas habitué de regarder dans son miroir pour voir ce qui s'en vient en arrière, quand quelqu'un arrive à côté de vous, vous ne savez pas ce qui s'est passé. C'est peut-être difficile de faire autrement, remarquez bien. J'ai déjà dépassé à droite, je vous le dis. Mais je ne savais pas que j'étais dans...

M. Filion: Vous avez l'immunité parlementaire.

M. Dufour: Non, mais je ne pouvais toujours pas passer par-dessus le monde. Il y a des gens qui ne lâchent pas la voie de droite, ce n'est pas compliqué. Il y a des gens qui ont acheté la route. Sur la voie, ils se conduisent comme s'ils en étaient les propriétaires.

M. Côté (Charlesbourg): S'ils ont acheté la voie de droite, c'est moins grave. Mais, s'ils ont acheté celle de gauche, c'est plus grave un peu.

M. Dufour: Il y en a qui l'achètent, cette voie. Donc, cela nous oblige... Je sais comment cela circule. Ce n'est pas toujours facile. Mais, quand on la prend, c'est à nos risques et périls. J'ai toujours pensé que...

Une voix: Vous n'en aviez pas le droit.

M. Dufour: Je le faisais, mais je courais un risque. En tout cas, quand mon

épouse était avec moi, elle me le disait toujours: Tu cours un risque là. Tu n'as pas le droit de faire cela. Je vais lui dire que j'en avais le droit. Il n'y a pas que le ministre qui le fasse, même moi, je le fais. C'est moins grave.

M. Filion: Juste dans ces cas-là.

M. Dufour: Cela ne fait rien, on vit cela régulièrement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 325 est adopté?

M. Filion: Juste avant...

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

M. Filion: Concernant le deuxième alinéa de l'article 325 qui est un peu la réponse à ce dont nous traitons ensemble tantôt, c'est-à-dire la personne qui roule moins rapidement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Filion: Je comprends que la vitesse tue, mais je comprends aussi que l'absence de vitesse peut parfois faire tuer les autres.

M. Dufour: De temps à autre.

M. Filion: Vous ne pouvez pas le rédiger autrement que de dire: "vitesse inférieure à celle de l'allure de la circulation". C'est une question de jugement. Il y a quand même une certaine éducation à faire, je pense, de façon générale.

Une voix: Elle n'est pas divisée, celle-là?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 325 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 326.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur un chemin public dont les chaussées sont séparées par un terre-plein ou un autre dispositif de séparation, le conducteur d'un véhicule routier ne doit franchir cette séparation qu'aux endroits aménagés à cette fin et qu'après s'être assuré que cette manoeuvre peut être effectuée sans danger."

M. Filion: J'attire votre attention...

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

M. Filion: L'article me semble en contradiction avec ce qu'on retrouve sur nos routes. Ce qu'on retrouve sur nos routes, ce qui veut dire qu'on n'a pas le droit d'y aller.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que vous avez le droit d'y aller dans la mesure où il y a... Sur un chemin public dont les chaussées sont séparées par un terre-plein, dans certains cas, cela peut être un "New Jersey" aussi...

M. Filion: C'est quoi, un "New Jersey"? Excusez-moi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le "t" à l'envers, sur le boulevard Métropolitain à Montréal, par exemple.

M. Dufour: Ce qu'on a ici.

M. Côté (Charlesbourg): Juste pour vous donner un exemple.

M. Filion: Ah oui! D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un parapet au centre. On dit: "...ou un autre dispositif de séparation, le conducteur d'un véhicule routier ne doit franchir cette séparation qu'aux endroits aménagés à cette fin et qu'après s'être assuré que cette manoeuvre peut être effectuée sans danger". C'est clair que, sur l'autoroute 20, par exemple, il y a des endroits aménagés qu'un individu pourrait utiliser pour faire un virage, mais il y en a un bon nombre d'interdits ou de réservés pour fins policières.
(16 h 30)

M. Filion: Oui, mais ce n'est pas écrit dans l'article. C'est là-dessus que je veux attirer votre attention. L'article dit: un endroit aménagé à cette fin. La manoeuvre peut-elle être effectuée, s'il n'y a pas de voiture dans les environs? C'est qu'il n'y a pas de limite à l'article 326. Vous ne faites pas allusion à la signalisation qui peut empêcher cette manoeuvre. À moins que cela ne soit ailleurs que, juridiquement parlant, la signalisation viendrait interdire cette manoeuvre.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, il y a de la signalisation qui interdit cela. C'est un "U" barré et un cercle qui l'interdit. Dans ces cas-là, c'est interdit.

M. Filion: Juste pour mon information, en vertu de quel article est-ce?

M. Côté (Charlesbourg): On va le trouver.

M. Filion: Parce qu'à l'article 326, c'est le principe: s'il y a un terre-plein, voici ce qu'on peut faire entre les deux

routes. Je voudrais juste savoir en vertu de quel article une signalisation pourrait m'empêcher de faire ce que l'article 326 me permet.

M. Paradis (Matapédia): Un empêchement, une clôture et tout cela?

M. Filion: C'est cela. Je sais qu'il y a même plusieurs voies qui se rejoignent...

M. Paradis (Matapédia): C'est écrit plus loin.

M. Filion: C'est écrit plus loin? D'accord. En tout cas, si on retrouve la réponse...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 326 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 327.

Limites de vitesse et distance entre les véhicules

M. Côté (Charlesbourg): "Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété est prohibée." C'est un article qui a été scindé du code actuel et, à l'article suivant, on va voir les limites de vitesse permises.

M. Filion: Me permettez-vous une petite remarque?

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

M. Filion: Il me semble que l'article est mal rédigé en ce qui concerne la sécurité et la vie. Il faudrait spécifier un peu. Vous savez, la vie, c'est la vie de bien du monde et de bien des animaux. La vie, c'est un concept très global. Mais l'article vise évidemment la sécurité et la vie des personnes et je me demande si cela ne serait pas mieux de l'ajouter. Parce que la vie, cela peut être la vie d'une plante, vous savez? Cela peut être la vie d'un arbre, cela peut être la vie d'un chat, la vie des oiseaux; cela peut être bien des choses.

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons eu une discussion très intéressante vendredi soir dernier concernant les mots: un animal de 25 kilos et plus. Cela éliminait les chats des rapports d'accident.

M. Filion: En tout cas, cela me frappe, à la lecture de l'article... Je sais qu'il était rédigé comme cela avant. Je remarque le texte actuel de l'article 373 et je voulais

attirer votre attention là-dessus. La sécurité et la vie, c'est évident qu'on veut dire la vie des personnes, mais je pense que cela serait peut-être bon de le préciser. La sécurité! C'est tellement large comme concept. La sécurité de quoi? Là, on veut dire la sécurité des personnes.

M. Dufour: C'est là, les animaux aussi.

M. Filion: Les animaux ne sont pas au milieu des autoroutes.

M. Dufour: Il y en a, les orignaux par exemple.

M. Filion: Oui, mais personne ne se promène avec son auto... On devrait dire: La vie et la sécurité des personnes. C'est un peu le sens... Comme pour la propriété...

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

M. Paradis (Matapédia): Si on parle de la vie et de la sécurité des personnes, cela devient restrictif aux personnes seulement. Mais si un conducteur, pour éviter un animal, quel qu'il soit, fait une fausse manoeuvre et provoque un accident beaucoup plus grave, qu'est-ce que c'est? Il a voulu sauver la vie, mais il en a tué d'autres.

M. Filion: J'y ai pensé tantôt, mais je me dis que, s'il veut éviter l'original, c'est sa vie à lui aussi qu'il protège, parce que, quand on en frappe un, on peut payer de sa vie, autant que l'original. Je pense que l'article 327, je ne sais pas si c'est la conduite dangereuse comme telle, c'est la définition de la conduite dangereuse. Ce qu'on vise là, c'est la vie et la sécurité des personnes.

Une voix: C'est un réflexe naturel.

M. Filion: C'est cela. Je me dis qu'on peut se promener dans un endroit où il est susceptible d'y avoir des orignaux ou des chevreuils - au Québec, des ours, c'est plutôt rare - mais on ne se promène quand même pas dans le champ avec notre voiture. Je pense que ce qui est visé à l'article 327, ce sont les personnes.

Une voix: Ce n'est pas explicite.

M. Filion: Mettre en péril la vie du chat ou du chien qui va passer devant la voiture, ce n'est pas une infraction. Vous comprenez ce que je veux dire?

Une voix: ...attention.

M. Filion: Hé bien! il ne faudrait pas que cela en soit une! À mon sens, c'est

beaucoup plus grave de réagir de façon excessive. Si je vois deux yeux au milieu de la route et que je ne sais pas exactement ce que c'est, si je réagis d'une façon excessive, je peux perdre le contrôle de ma voiture ou je peux entrer en collision avec une autre voiture. Vous comprenez ce que je veux dire? C'est évident que, si je peux freiner ou éviter l'animal, je vais essayer de le faire.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on est à rédiger un papillon, parce que je pense que cela couvre le même sens, mais c'est plus explicite de parler de personnes que ce qui est là maintenant, sauf que, lorsqu'on va aux amendes, je me verrais très mal être juge et, après avoir écrasé une plante, l'associer à la vie et condamner celui qui l'a écrasée à 300 \$ d'amende.

M. Filion: Vous avez raison. Mais vous savez...

M. Côté (Charlesbourg): Je dirai simplement au juge qu'il pousse.

Une voix: Sur la plante des pieds.

M. Filion: Ce n'est pas la fin du monde. Je pense que le gros bon sens prime, c'est juste une question de rédaction. On trouve toutes sortes de causes de jurisprudence en matière automobile. Une fois que la loi est là elle ne nous appartient plus, M. le ministre. Vous ne pourrez pas être appelé comme témoin et dire: Je ne visais pas les chats.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement se lirait comme ceci à l'article 327: Remplacer cet article par le suivant: "327. Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée." Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Filion: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 327 amendé est adopté?

M. Filion: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 328.

M. Côté (Charlesbourg): "Sans restreindre la portée de l'article 327, nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse:

1° inférieure à 60 km/h et supérieure à 100 km/h sur les autoroutes;

2° excédant 90 km/h sur les chemins à surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village;

3° excédant 70 km/h sur les chemins en gravier en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village;

4° excédant 50 km/h dans une cité, une ville ou un village, sauf sur les autoroutes et sur les chemins où une signalisation contraire apparaît;

5° excédant 50 km/h dans les zones scolaires lors de l'entrée ou de la sortie des élèves."

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

M. Dufour: Je pense qu'on va revenir à l'article 325, on parle de 80 km/h, on ne le voit pas dans notre nomenclature, j'imagine que c'est volontaire, ou c'est spécial. Cela pourrait être une première remarque par rapport à cela. À l'article 325 vous dites: "...à l'intérieur d'une cité ou d'une ville ou lorsque la vitesse permise est inférieure à 80 km/h...". Les 80 km là-dedans, ils n'y sont pas. Je sais que cela existe effectivement.

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

M. Drolet: En fait, les limites de vitesse qui apparaissent à l'article 328 et qui apparaissent à l'article 373 sont des règles générales. Sur les routes, la personne qui est chargée de l'entretien peut installer une limite de vitesse inférieure, selon le degré de circulation ou la conformation même de la route. Vous pouvez fort bien avoir un chemin public où la limite de vitesse serait de 90 km/h parce que, par exemple, ce serait un chemin visé au paragraphe 2 de l'article 328. Cependant, le ministre des Transports ou une municipalité va y installer une limite de vitesse de 80 km/h, selon que c'est la municipalité ou le ministre qui entretient la route.

M. Dufour: On a 80 kilomètres, on a 30 kilomètres.

M. Drolet: Ce pourquoi l'on parle de 80 kilomètres à l'article 325, c'est en référence, grosso modo, à la limite de 50 milles à l'heure que l'on connaissait.

M. Dufour: Qu'est-il advenu de ce dont le ministre avait parlé à un certain moment donné, sur la place publique, disant que ce n'est pas nécessairement la vitesse seule qui est la cause d'accidents? Je dois vous dire que, parfois, il y a des problèmes. Quand la vitesse est réglementée et que tout le monde

la respecte religieusement, cela fait de beaux bouchons partout. C'est une cause de...

M. Côté (Charlesbourg): Donnez-moi donc un exemple où tout le monde respecte la réglementation des limites de vitesse!

M. Dufour: Il arrive parfois, sur le boulevard Talbot, un endroit où je passe régulièrement, que des bouchons se forment et causent un peu de désagrément. Je vais vous expliquer le problème. Des gens, à un moment donné, décident de respecter la vitesse: 90 km/h, point final. Tout le monde embarque. Il s'agit que deux automobilistes suivent le premier; ils ont décidé qu'ils suivent... Ce ne sont pas des "dépasseux"; donc, ils suivent. À ce moment-là, vous êtes en dixième ou en douzième place, en arrière, vous faites exactement les mêmes gestes. S'il y en a un qui freine, tout le monde freine. Je vous dis que c'est dangereux, par expérience, pour quelqu'un qui y passe régulièrement et souvent. Il vient un moment où je ne me comprends plus. Freiner, je ne connais pas cela quand cela va bien. Avec une circulation normale sur le boulevard Talbot, vous pouvez traverser le parc à une vitesse raisonnable sans freiner nulle part. Mais si vous arrivez dans un bouchon comme celui-là et que tout le monde est obligé de freiner... On n'a peut-être pas trouvé de moyens pour pallier à cela, mais je vous passe un papier que ce n'est pas toujours drôle ni plaisant de suivre. Quand tout le monde se suit ainsi, on ne peut pas passer. Dix, douze automobiles et, parfois, un camion à travers cela, cela ne se dépasse pas. En plus, il n'y a pas toujours une troisième voie pour dépasser.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que vous voulez que je vous réponde?

M. Dufour: Non, il n'y a pas de réponse à cela. Mais, par exemple, je vais vous poser la question suivante: Est-ce que vous n'avez pas maintenu le point de vue que vous aviez exprimé en public? Je pense, par exemple, aux autoroutes comme la route...

M. Côté (Charlesbourg): Quels propos ai-je tenus publiquement?

M. Dufour: Que vous pourriez peut-être dépasser les 100 km/h comme vitesse permise au Québec.

M. Filion: Je ne sais pas si c'est un de vos collègues...

M. Côté (Charlesbourg): Attention, ce n'est pas le ministère des Transports.

M. Filion: ...du caucous.

M. Côté (Charlesbourg): C'est M. Philibert qui est chargé d'examiner les limites de vitesse. Il a conduit des études au cours de l'été et au cours de l'automne et il va déposer son rapport au mois de janvier. Il pourrait recommander que l'on augmente les limites de vitesse. Au début de son mandat, il a effectivement dit que, quant à lui, la limite de vitesse sur l'autoroute à 100 km/h ne correspondait pas aux besoins d'aujourd'hui; c'était son opinion personnelle. À la suite de cela, il y a eu des protestations, des approbations, il y a des gens qui ont dit qu'il n'allait pas assez loin. Pour votre information, au cours de l'été, des tests ont été faits. Je l'ai dit au début de la commission. On a mis des radars sur une autoroute pour vérifier à quelle vitesse moyenne allaient les automobilistes et 85 % d'entre eux allaient à 114 km/h sur l'autoroute 20. Si 85 % des gens vont à 114 km/h, c'est peut-être que l'autoroute 20 est capable de prendre 114 km/h. Le raisonnement qu'il faut faire - on verra le sien, l'on jugera par la suite et l'on décidera - est celui-ci: Est-ce que le fait de permettre 114 km/h va faire en sorte que les gens vont faire 124 km/h? C'est là que cela devient dangereux, puisque l'on sait qu'actuellement il n'y a pas grand monde qui se fait arrêter entre 100 km/h et 111 km/h. Il s'agira, dans ce cas, de se servir de son jugement.

J'ai aussi dit que, sur des routes secondaires, à 90 km/h - je l'ai dit, cela - à certains endroits, c'était dangereux, que c'était même très dangereux. Si, sur le plan de la logique, l'on permettait sur une autoroute à quatre voies de faire 100 km/h et que l'on permettait sur une route à deux voies de faire 90 km/h, il y a quelque chose qui ne fonctionnerait pas quelque part dans le système. Il y a un ensemble de tests qui ont été faits. Le député de Trois-Rivières, au mois de janvier, va remettre son rapport et l'on verra.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.
(16 h 45)

M. Desbiens: Oui, M. le ministre, lorsqu'on a étudié le projet de loi, lors de l'adoption du principe, j'ai fait valoir mon opinion personnelle là-dessus, mais elle se base aussi sur des études qui ont été menées dans d'autres pays, comme en Allemagne, vous le savez sans doute, où sur les autoroutes - bien sûr on ne parle pas des routes secondaires ou des autres mais des autoroutes - il y a des vitesses recommandées. Je pense que c'est 130 ou 135 kilomètres que l'on recommande en Allemagne.

Une voix: En Allemagne, il n'y en a pas.

M. Desbiens: Oui, il y a une vitesse recommandée, mais pas de limites. C'est bien écrit "recommandé". D'après les études qu'ils ont menées et les constats qu'il ont faits, il y a très peu de gens qui dépassent vraiment ce kilométrage. Ils arrivent, en Allemagne, avec le meilleur bilan routier ou d'absence d'accidents au monde, même avant les États-Unis où les autoroutes sont beaucoup mieux construites qu'en Allemagne et où il y a des limites de vitesse imposées. La vitesse en soi, je pense, si toutes les autres précautions sont prises, bien sûr, et si elle est faite uniquement quand il le faut, quand elle est possible, n'est pas nécessairement une des causes d'accidents et sûrement pas la principale cause d'accidents.

Je vois que le ministre a hâte de réagir. Je continuerai peut-être tantôt.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de comportement. Quand on se compare à l'Allemagne, il faut faire attention. Lorsqu'en Allemagne ils ont décidé que le port de la ceinture de sécurité était obligatoire 90% des gens la portaient.

M. Filion: La portaient?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Alors qu'au Québec 50% la portent et c'est obligatoire. Alors, il y a une question de comportement. Il faut faire attention pour bien doser notre capacité, en termes de comportement de conducteur, d'évoluer avec le temps et de prendre le temps aussi en ce sens. Si je comprends bien les propos du député de Dubuc, quant à lui, sa position serait que notre système autoroutier pourrait permettre un ajustement à la hausse des limites de vitesse. J'en prends bonne note, cela va certainement aider mes réflexions ou les décisions que j'aurai à prendre au cours de l'hiver parce que, pour l'été prochain, on prendra des décisions.

S'il y a d'autres députés qui veulent s'exprimer dans ce sens-là, je suis très ouvert à toutes les bonnes suggestions.

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

M. Desbiens: Je poursuivrai dans le même sens, M. le Président. D'une certaine façon, le ministre apporte un argument dans ce sens lorsqu'il dit que 35% des gens roulent, après contrôle, entre 111 et 114 km/h. Il n'est pas certain qu'ils ne rouleraient pas, comme il dit, si on augmentait la limite, à 124 km/h. Je crois qu'au contraire on continuerait de rouler, sans doute, à la même vitesse parce que les gens se responsabilisent aussi si on leur en donne

l'occasion.

N'est-ce pas, d'ailleurs, la méthode utilisée par le ministère des Transports pour évaluer... La méthode de contrôle, c'est: Si la moyenne des gens circulent à cette vitesse, cela doit être la vitesse correcte et, là, on fixe la vitesse. J'ai eu deux cas dans mon comté sur une route numérotée, sur une route secondaire, et c'est la réponse que j'ai obtenue du ministère des Transports. On a vérifié; la majorité des gens circulent à cette vitesse et des gens du secteur - parce que c'est une municipalité - roulent à cette vitesse, donc... Parce que la municipalité voulait faire baisser, ou des gens qui vivaient sur cette portion de route voulaient faire baisser la limite de vitesse. Ils disaient: C'est dangereux pour les enfants. Le ministère des Transports a fait son enquête et a dit: Les gens eux-mêmes qui vivent là réclament une baisse de la limite, mais ils voyagent à cette vitesse. Donc, la moyenne voyageant à cette vitesse, on la laisse à 80 kilomètres.

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

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, c'est une méthode qui est employée par le ministère des Transports pour tenter d'avoir au moins une méthode professionnelle ou scientifique afin qu'on puisse répondre aux nombreuses demandes de changement de limites de vitesse, soit à l'entrée des villages, soit dans les villages ou un peu partout au Québec. Le ministère des Transports est inondé de demandes de réajustement des limites de vitesse partout au Québec et nous sommes dans la situation où on porte à faux un peu. Dans le cas de la 20, l'exemple qui a été donné signifierait que 85 % des gens sont dans l'illégalité par rapport au... Je pense qu'on a l'air fou un peu et qu'il faut éventuellement regarder ce que l'on va faire: Faire appliquer les 100 km/h de manière beaucoup plus rigide, si c'est le cas, et faire respecter davantage les limites de vitesse. Il y a cette possibilité.

La deuxième, c'est de s'ajuster au comportement moyen des individus. Demain matin, si on autorisait directement 110 km/h sur les autoroutes, y aurait-il plus d'accidents qu'il n'y en a aujourd'hui? C'est l'avenir qui nous le dira. Si jamais on arrive à cette conclusion, on verra la justification du rapport Philibert et le gouvernement aura à prendre des décisions. Est-ce que cela veut dire que le fait d'augmenter la limite de vitesse à 110 ou à 115 km/h sur l'autoroute 20 irait à l'encontre de tout ce qu'on fait au niveau du code pour la sécurité publique? Des individus vont vous dire que oui, qu'il est complètement insensé à ce moment-ci de faire tant d'efforts à l'intérieur du code pour protéger la sécurité du public et, en

contrepartie, d'augmenter la limite de vitesse sur les routes. Il y a des gens qui vont vous dire: Oui, effectivement, vous êtes illogiques. Je pense qu'il y a un peu de bon sens dans leurs propos comme il y en a aussi dans le comportement même des individus qui, dans 85 % des cas, circulent à 114 km/h. La signalisation n'a aucune espèce d'influence sur le comportement des gens puisque la limite de vitesse qui était indiquée au moment où l'expérience a été tentée était de 100 km/h. Les gens faisaient 114 km/h et lorsque, dans le même endroit, on a changé les panneaux de signalisation pour indiquer 80 km/h, encore 85 % des gens circulaient à 114 km/h. Alors, la signalisation n'a aucune espèce d'influence sur le comportement de l'individu, mais davantage, peut-être, la capacité elle-même de l'autoroute qui permettait de rouler à 114 km/h.

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

M. Côté (Charlesbourg): Juste pour votre information, très rapidement, je finis là-dessus. On me donne ici des tableaux de dépassement de limites de vitesse aux États-Unis. La limite est de 55 m/h. C'est pour l'année financière 1985. Par exemple, en Arizona, 56,4 % des gens dépassent les limites de vitesse, en Californie, 49,7 %, à New York, 45,6 % et en Illinois, 37 %. Il semble que l'État qui a le meilleur comportement en termes de dépassement, c'est la Virginie avec 26,5 %. Alors, ce n'est pas un phénomène unique au Québec, mais il y a quand même un écart, de 85 % à 50 %, qui est assez appréciable.

M. Desbiens: Si mon collègue me le permet, rapidement.

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

M. Desbiens: Pourtant, il y a une limite et les autoroutes américaines sont mieux construites et mieux surveillées que celles d'Allemagne et les gens dépassent et c'est considéré comme le deuxième pays, derrière l'Allemagne, du point de vue du nombre d'accidents par kilomètre. Évidemment, M. le ministre le disait tantôt, c'est une question de comportement, c'est bien sûr. Cela se ramène toujours au comportement et à l'éducation, sans doute, aussi. Cela peut se faire à la longue.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, vous allez permettre au président de faire une courte intervention.

Le député de Dubuc parlait de comportement, on parlait d'attitudes de conduite en Allemagne ou en Suisse. Est-ce qu'il a été envisagé parmi toutes les études

ou est-ce qu'il serait envisagé d'adopter des contrôles que ces pays ont adoptés? Je pense à la Suisse où on a un appareil de radar qui va prendre une photo de la plaque arrière et la personne qui est en contravention de vitesse recevra son billet d'infraction par la poste.

M. Côté (Charlesbourg): Et non la photo? Il y a eu des expériences qui ont été tentées au Québec, je pense, mais cela n'est pas très étendu comme expérience. Je ne pourrais pas vous dire, à ce moment-ci, quelles sont les intentions, puisque l'application de ces lois et de ces règlements relève, pour ce sujet, du Solliciteur général. Nous ne sommes qu'à édicter ces règles, mais je suis convaincu qu'il sera certainement très intéressé par vos propos.

M. Dufour: Je suis un peu...

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

M. Dufour: ...réticent par rapport à tout cela, parce qu'à un moment donné on va devenir surréglementé. Il faut bien que la personne... Je suis pour qu'on fasse respecter les lois, pour l'éducation, mais si l'éducation, c'est qu'il y a une surveillance tout le temps des personnes... On peut prendre qui on veut: dans n'importe quelle circonstance, la personne la mieux intentionnée, la plus honnête, va poser un geste ou une action par distraction ou autrement. Si on est toujours dessus et qu'on accroche, je...

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela qu'il y a 12 points de démerite.

M. Dufour: Oui, je ne sais pas si ce n'est pas assez ou si c'est trop. C'est peut-être trop ou peut-être pas assez, mais je pense qu'on en discutera quand on sera rendu là. Il demeure que je ne voudrais pas que les gens se sentent toujours: "Big Brother is watching you". Ce n'est pas comme cela qu'on va faire du monde correct. J'ai l'impression qu'il y a une certaine marge de manoeuvre. D'ailleurs, ils ont fait des photographies des plaques, mais il y avait un petit défaut, on posait aussi parfois les gens qui étaient dans l'automobile. Cela a causé quelques petits problèmes, quelques désagréments à des endroits. Ils ont décidé d'enlever cela.

Une voix: C'est arrivé par accident.

M. Dufour: Ha! Ha! Ha! Personnellement, je ne serais pas...

M. Côté (Charlesbourg): Il ne visait peut-être pas nécessairement la plaque.

M. Dufour: C'est cela. Il se faisait plaquer, par exemple.

M. Desbiens: M. le Président, est-ce que je peux demander la parole?

Le Président (M. Middlemiss): Oui.

M. Desbiens: Je comprends les propos du ministre qui va arriver possiblement avec un amendement l'an prochain, à la suite du rapport...

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas d'amendement à l'article 329 qu'on adoptera, j'espère, avant de partir à 18 heures. Il est prévu que le ministre peut changer des...

M. Desbiens: Pourra modifier. D'accord. On n'aurait pas l'occasion de le rediscuter, M. le Président?

M. Filion: Oui, mais l'article 329 veut dire que vous pouvez modifier une limite de vitesse...

Le Président (M. Middlemiss): On n'est pas arrivé... Est-ce que l'article 328 est adopté?

M. Filion: Je peux bien intervenir sur l'article 328. Est-ce que vous avez terminé?

M. Desbiens: Allez-y!

M. Filion: C'est tout un débat. Il n'est pas facile de décider avec le problème que vous avez entre les mains. Il y a bien des facteurs qui entrent en ligne de compte. Il y a l'état des routes, d'abord. Quand je dis l'état des routes, je veux dire la façon dont elles sont construites et, évidemment, dans quel état ces routes sont au moment où on circule dessus.

Une voix: C'est cela.

M. Filion: Vous l'avez souligné tantôt. Au Québec, malheureusement, à cause de notre climat, nos routes nous coûtent combien de fois plus cher qu'en Floride? Je ne le sais pas, mais cela doit être une petite fortune.

Le deuxième facteur, c'est la voiture elle-même. J'attire votre attention sur le fait que, selon ce que j'ai lu à un moment donné et je ne sais où, dans les pays européens où la limite de vitesse a été abolie, une des raisons était de favoriser la vente des voitures automobiles construites dans ces pays-là. On n'a qu'à penser, par exemple, aux voitures italiennes - la voiture sportive italienne est un peu la marque de commerce de l'Italie - à l'Allemagne aussi, avec la Porsche, la BMW... En Italie, il y en a encore plus de marques que cela. Mais,

quand je dis qu'il faut prendre la voiture en considération, est-ce que les voitures, même américaines, sans parler des voitures japonaises qui, elles, sont fort bien construites, ne sont pas de mieux en mieux construites également? On n'a pas le même véhicule dans les mains aujourd'hui, en 1986, qu'on avait il y a 20 ans.

Il y a aussi le conducteur. Quand un policier arrête une voiture, il ne peut pas commencer à faire subir des tests au conducteur pour savoir s'il est le beau-frère de Villeneuve ou si c'est un quidam. Donc, on ne peut pas prendre en considération le conducteur. Mais les habitudes... Il y a aussi les habitudes collectives. Il y a 85 % des gens qui dépassent la limite de vitesse. C'est quelque chose, mais en fin de compte... Je vous fais une suggestion et un commentaire. La suggestion, c'est ce que j'ai vu... Je ne me souviens pas dans quel pays d'Europe, mais il faut considérer cela: il y a une vitesse maximale le jour et une autre le soir. Je ne sais pas si vous avez songé à cela, mais en tout cas, je vous lance cela. (17 heures)

Je termine mon commentaire pendant que nous sommes ici, cet après-midi, parce que vous ne nous consulterez probablement pas à ce moment-là. Quand je dis que vous ne nous consulterez pas, je parle de moi car je ne serai probablement pas au dossier. En tout cas, je pense qu'il y a autre chose à faire. Il y a des habitudes à changer, des comportements à modifier et c'est important. Il faut y penser comme il faut avant de hausser les limites de vitesse. Je vais être le premier à me plaindre si le policier m'arrête à 114 milles à l'heure sur l'autoroute 20. Je ne prends plus ma voiture pour venir à Québec pour une bonne raison.

Une voix: À 114 kilomètres.

M. Filion: À 114 kilomètres. Pour une bonne raison, dis-je, c'est celle-là. Ce n'est pas compliqué, on a une route qui est droite. Si on est en plein jour, il n'y a aucun danger. Parfois, on est à peu près seul sur un kilomètre en avant, un kilomètre en arrière. Je vais à 114 km/h avec une bonne voiture. C'est évident que ce n'est pas un danger. Par contre, le policier, s'il est en arrière du viaduc ou derrière les bosquets, il m'arrête, il me donne une contravention et je vais la payer. C'est quand même un problème à régler et il est d'autant plus grand que tout le monde a une opinion là-dessus. Je ne connais personne qui n'ait pas une opinion là-dessus. On dit souvent que les gens ne se battent pas dans les brasseries à ce sujet, mais les gens parlent de la limite de vitesse dans les brasseries. Tout le monde a une idée là-dessus. Tout le monde s'érige en expert. Ce n'est pas facile. Mais, en tout cas, j'attire votre attention là-dessus. Peut-

être deux limites de vitesse... Je serais curieux de connaître la proportion d'accidents qui se produisent le soir ou dans l'obscurité.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je l'avais dit tantôt au député de Jonquière à la blague - pas à la blague parce que c'est une vérité, ce n'était pas malicieux - quand j'ai parlé du permis restreint. Ce qu'on me signale, c'est que le permis restreint est très peu répandu dans d'autres Législatures.

M. Filion: C'est vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Et c'est la façon qu'on a trouvée de donner un coussin au conducteur québécois pour être capable de jouer un peu. S'il est exact que cela n'existe pas ailleurs, c'est quand même un privilège assez exceptionnel. Effectivement, il y a toutes sortes de possibilités. On a pensé, par exemple, si on en avait les moyens, de pouvoir signaler une limite de vitesse différente selon qu'on a un pavé sec ou un pavé humide, pour le soir ou pour le jour, si la chaussée est glissante ou si elle est en bon état. Il y a toute une série de possibilités comme cela. Mais cela prendrait un système très sophistiqué pour être capable d'indiquer cela. Cela prendrait un système électronique et je pense qu'on n'a pas les moyens de se payer cela actuellement.

M. Filion: Non, on n'a pas les moyens de se payer cela. Mais le jour et la nuit, c'est simple, par contre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on est en train de vérifier si cela a été gardé dans le code. H semble que cela existait.

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

M. Côté (Charlesbourg): Pour terminer, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas allonger les discussions inutilement.

M. Filion: Vous ne les allongez pas du tout, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce dont il faut se souvenir...

M. Filion: Du tout, c'est fort instructif.

M. Côté (Charlesbourg): Pour ceux qui

ont déjà eu des billets d'infraction et il semble que cela soit le cas de mes collègues d'en face et le mien aussi. De toute façon, c'est le cas de tout le monde.

M. Filion: C'est le cas de tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas grand monde qui n'a pas eu d'infraction dans sa vie. Lorsque l'agent de la paix rédige, il y a toujours toute une série de questions: Est-ce la nuit ou le jour, sur un pavé humide ou sec, quelle est la visibilité, etc.⁷ Et il semble que cela aide le jugement du juge.

Alors, on retrouve à l'article 330: "Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée." Cela couvre un peu...

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

M. Desbiens: M. le Président, le ministre nous a dit tantôt que c'est lui-même qui déciderait de tout cela et qu'il modifierait cela. J'aimerais quand même ajouter que je continue de croire que c'est la responsabilisation du conducteur et je relie cela aussi aux écoles de conduite dont je m'inquiétais tantôt, à la qualité des cours qui sont donnés là et au fait qui est mentionné à l'article 330, à ce que mon collègue a mentionné, à la sorte de voiture qu'on a entre les mains. Si on peut responsabiliser des conducteurs, on pourra aussi les responsabiliser au niveau du kilométrage qu'on peut faire sur certaines routes, selon certaines conditions, même les conditions personnelles. On nous redit et répète cela et une bonne campagne d'information et de publicité aussi peut avoir des effets. On en a eu la preuve quand on a instauré l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Il y a eu une grosse campagne de publicité du ministère pour le port de la ceinture de sécurité au Québec. Cela a donné des résultats probants, parce que, à partir du moment où on a diminué cette publicité, on a vu baisser le pourcentage. Je le redis au ministre, si cela peut compter dans sa décision, c'est une prise de position personnelle, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, on va arriver à l'article 395, où on parle de la ceinture de sécurité, avant minuit ce soir et il est clair qu'on va faire état à ce moment-là des résultats qu'on a obtenus et des intentions. 1987 va être une année, sur le plan publicitaire, qui va être très importante et graduée de façon à sensibiliser

les gens puisque la banquette arrière fait l'objet de nos préoccupations aussi, en termes du port de la ceinture de sécurité. D'après ce que je peux voir, le député de Jonquière est toujours pas mal assis en avant, alors...

M. Dufour: Des fois, je m'assieds en arrière justement pour ne pas être attaché.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a moins de problèmes. Dans ce sens, c'est clair qu'il va y avoir toute une sensibilisation. Je peux peut-être vous l'annoncer tout de suite, j'ai réussi à convaincre le ministre du Revenu qu'il était peut-être temps de se servir des factures de restaurant pour sensibiliser les gens qui circulent dans tout le Québec au fait d'attacher leur ceinture et le prochain message à l'endos des factures du ministère du Revenu sera - on en discutera plus abondamment lorsqu'on arrivera à ces articles - un message qui parle de la ceinture de sécurité.

M. Filion: "Attachez-vous au Québec", cela avait été une belle campagne, apparemment, qui a eu un taux de réussite assez...

M. Côté (Charlesbourg): On va davantage parler de quelque chose qui est plus sécuritaire, dans le sens que ce sera le thème de "sain et sauf".

M. Dufour: Parce que la personne qui va sortir du restaurant va être tellement allégée qu'elle va être obligée de s'attacher parce qu'elle va partir.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 328 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 329.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut modifier les limites de vitesse prévues à l'article 328 pour tous les véhicules routiers ou pour certaines catégories d'entre eux.

"L'installation d'une signalisation fait preuve de la décision du ministre. La date et le lieu approximatif d'installation d'une telle signalisation et la date de son retrait, s'il y a lieu, doivent être inscrits dans un registre tenu par le ministre.

"Nul ne peut circuler à une vitesse supérieure aux limites indiquées sur la signalisation installée en vertu du présent article."

M. Filion: M. le ministre.

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

M. Filion: Une question sur cet article. C'est sous-entendu que le ministre des Transports peut modifier les limites de vitesse sur certaines routes. C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose. C'est une reconduction de l'article actuel.

M. Dufour: Pourquoi...

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

M. Dufour: Pourquoi parle-t-on de la date et du lieu approximatif d'installation? La date, je comprends, c'est une journée, c'est vaste, il y a 24 heures dans une journée, on peut penser à la date où on va le mettre là. Mais le "lieu approximatif, pourquoi parlez-vous d'un lieu approximatif?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que, si on est obligé de sortir le gallon pour mesurer et que c'est à 100 pieds de la sortie Jean-Talon sur l'autoroute du boulevard Laurentien, on va avoir des problèmes. Alors, s'il y a un lieu approximatif, on donne la chance de le situer à peu près là où...

M. Dufour: Si le ministre ne l'avait pas écrit, cela voudrait dire que le ministre pourrait être en infraction aussi. Le ministère pourrait-il être en infraction?

M. Côté (Charlesbourg): Si? Excusez-moi.

M. Dufour: S'il y avait une signalisation qui était installée, qu'il y ait un oubli quelque part qui ferait que vous n'avez pas... Si ce n'est pas écrit que la signalisation est autorisée par le ministre. Ce n'est pas comme une signature. Si elle était installée et que vous aviez oublié de dresser le procès-verbal, j'imagine que c'est ainsi qu'on peut appeler "la date et le lieu approximatif... Si ce n'était pas inscrit...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas d'infraction.

M. Dufour: Il n'y aurait pas d'infraction. C'est écrit quelque part dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): À ce que Me Drolet me dit, il n'y a pas d'infraction. Comment fait-on pour poursuivre le ministre?

M. Filion: Ce ne doit pas être drôle d'être votre chauffeur.

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi?

M. Filion: Ce sont vos décisions qu'il est obligé de constater à chaque balade.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire, d'ailleurs, qu'il m'a sensibilisé à ce phénomène. C'est le même qu'avait M. de Belleval, en 1981, ministre des Transports et député de Charlesbourg, qui a fait adopter le même code et qui a reconduit les mêmes articles, dans ce cas-là.

M. Filion: Il le connaît déjà.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela dit, est-ce que l'article 329 est adopté? M. le député de Taillon.

M. Filion: Est-ce que vous prenez beaucoup de décisions en fonction de cet article, généralement? Quand je dis vous, je veux dire la personnalité du ministre. Est-ce que c'est courant? Est-ce que le registre est très épais dans une année?

M. Côté (Charlesbourg): C'est très exceptionnel.

M. Filion: Très exceptionnel.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être sortir les statistiques sur le nombre de fois où cela a été utilisé.

M. Filion: Je voulais avoir une idée approximative de l'ampleur de ce registre.

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

M. Dufour: Vous dites qu'il est exceptionnel que vous changiez les règles de vitesse sur les routes.

M. Filion: Que l'on vient d'examiner.

M. Dufour: Il me semble que cela arrive de temps en temps, en tout cas, dans une municipalité. J'étais dans une municipalité à caractère urbain. Le ministre a eu à intervenir sur des limites de vitesse déjà, chez nous. Ce n'était pas la limite des 80 km/h, mais juste en périphérie.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu à intervenir dans le comté d'Abitibi-Ouest, à la demande du député d'Abitibi-Ouest, pour enlever une pancarte de limite de vitesse et pour baisser cette vitesse de 70 km/h à 50 km/h, au mois de mars. Il se plaignait que cela faisait un an qu'il demandait cela à mon prédécesseur. Il n'a pas réussi. Nous, dans ce cas-là, on a réussi, mais toujours dans le cadre du respect des limites de vitesse. Ce qu'il faut voir, c'est qu'ici l'on change les limites de vitesse.

M. Dufour: Oui, mais à l'article 328, cela affecte à peu près l'ensemble des routes du Québec, de 50 à 100 km/h, 90, 70, 60. Cela veut-il dire que vous pourriez, bien sûr, sur des demandes motivées, faire varier n'importe laquelle de ces vitesses, selon votre bon plaisir?

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce que l'on signifie, c'est que cela s'est déjà fait, mais à la baisse. Ce n'est pas au gré de la volonté d'un individu ou d'un ministre qui décide, demain matin, que cela ne va pas assez vite, parce qu'il s'est fait arrêter avec son chauffeur sur la route et que cela n'allait pas assez vite.

M. Dufour: Vous n'êtes pas obligé de tenir compte de la raison, quand même. Dans le procès-verbal que vous faites: la date et le lieu approximatif d'installation et la date de son retrait, on ne dit pas "à la demande de". Selon ce qui est écrit dans l'article, vous pourriez décider - probablement à la baisse, en haut de 100, vous ne le ferez pas, j'en suis pas mal convaincu... Vous pourriez aller à la hausse ou à la baisse, c'est arrivé dans certains cas; j'en ai connu. Ce qui m'impressionne le plus dans tout cela, c'est que vous le faites, mais cela semble plus une volonté écrite qu'obligatoire. Le ministre n'est pas obligé de le faire. Il ne peut pas... Est-ce que c'est dans la même foulée où l'on entendait dire que la reine ne négociait pas avec son monde, que le ministre ne peut être poursuivi? Prenez-vous la place de la reine, à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai aucune velléité de monarchisme.

M. Filion: De changer de sexe?

M. Dufour: Vous ne voulez pas être poursuivi.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le chapeau ne me fait pas. Il faut quand même se dire qu'à chaque fois - non pas à chaque fois, mais très souvent; M. le député de Dubuc l'a vécu lui aussi - qu'une demande est adressée au ministère des Transports pour changer les limites de vitesse, il y a toute une série de critères auxquels il faut répondre, densité du trafic, etc. Finalement, il y a toute une série d'études qui s'enclenchent et, de la même manière, pour installer un feu de circulation. Ce sont des études que les gens du ministère appliquent quant à la signalisation. Ils font les études et les recommandations qui s'imposent à ce moment-là.
(17 h 15)

M. Dufour: Règle générale, ce n'est pas pour donner des fleurs à qui que ce soit, mais j'ai remarqué que dans les régions les chefs divisionnaires sont assez sensibles aux demandes qui sont faites. Cela fait quelques années qu'on s'en sort. Il y a 15 ou 20 ans, ce n'était pas tout à fait comme cela que cela se passait.

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

M. Filion: Ce qui me frappe, c'est que lorsque l'an prochain vous allez être appelé à trancher sur le rapport qu'un de vos collègues du caucus libéral vous remettra, si vous décidez, pour une raison ou pour une autre, de hausser la limite de vitesse sur la 20, à ce moment, cela serait un précédent, parce que vous seriez obligé de passer par l'article 329 ou de modifier le Code de la sécurité routière. Il n'y a pas d'autre façon pour vous. À moins qu'il n'y ait un pouvoir quelque part ailleurs dans la loi. Mais non.

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

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je pense que c'est un débat qui sera très largement public, du moins, si je suis encore ministre des Transports, je n'ai pas raison d'en douter à ce moment-ci. À moins que le Seigneur ne me rappelle. Il y a définitivement l'attitude du ministre des Transports actuel et je pense que Mme la députée de Maisonneuve est là pour en témoigner. Il y a toujours eu une très grande ouverture à la consultation dans tout sujet qui risque finalement de heurter l'opinion publique. D'un commun accord, il y a une bonne ouverture. Je ne vois pas pourquoi, si on devait changer la limite de la vitesse, on n'aurait pas ces consultations. Si on le fait pour les autoroutes, effectivement, il faudra apporter des amendements au Code de la sécurité routière, mais cela permettra un débat très large. À ce moment, l'Opposition pourra se prononcer. L'opinion publique aussi.

M. Filion: Ce serait par amendement au code.

M. Côté (Charlesbourg): Si on y allait dans le cas des autoroutes?

M. Filion: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Dans d'autres cas, si on augmente de manière générale, c'est par des amendements au code. Si on y va à la pièce, à ce moment, l'article 329 nous permettra de le faire.

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

M. Desbiens: L'article 329 s'applique à une demande particulière d'une municipalité, par exemple, comme je vous le mentionnais tantôt, plutôt qu'une modification dans le sens de l'ouverture sur les 100 kilomètres, disons sur les autoroutes.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Cela permet de le faire à la pièce.

M. Desbiens: Cela permet de le faire à la pièce. Tantôt le ministre disait: Il y a eu une demande quelque part en Abitibi, je pense, et cela s'est fait rapidement. Cela s'est fait toujours à partir du même processus que j'ai vécu, par exemple, dans une demande qui avait été faite par une municipalité. Mais comme le ministre a annoncé qu'il remettrait les amendes ou une partie des amendes aux municipalités, est-ce qu'il ne risque pas d'avoir une foule de demandes de certaines municipalités? On se souvient, il y a quelques années, que quelques municipalités jouaient beaucoup avec cela. C'étaient elles qui appliquaient les limites de vitesse ou qui déterminaient les limites de vitesse à l'intérieur de leur municipalité. Il y en a qui ont joué avec cela pour se faire des revenus supplémentaires. Est-ce qu'il n'y a pas un risque de revenir un peu à cette pratique?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, il y aura toujours la possibilité que les municipalités fassent la réglementation. Ce matin, on a eu une discussion à savoir si les municipalités pouvaient aller au-delà des limites de vitesse permises par le code. C'est toujours en bas de la vitesse permise. Mais il est clair que si les limites de vitesse provinciales s'appliquaient partout dans le Québec, je serais heureux parce qu'il y aurait uniformité d'application. On ne peut pas, à l'intérieur des limites d'une municipalité, interdire à une municipalité, qui est sur son territoire, d'avoir des exigences de vitesse maximale inférieure à ce qu'on a dans le code.

C'est clair que le jugement devra s'appliquer partout. Le fait de remettre l'usufruit des infractions au Code de la sécurité routière aux municipalités, ce n'est pas nouveau. Il y a des municipalités qui avaient des ententes spéciales avec le ministère. Non, il n'y en a pas beaucoup.

M. Filion: Il y en a huit ou neuf.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. On étend cette possibilité aux municipalités qui, avec cela, pourraient implanter un corps policier, par exemple, et faire en sorte que le code s'applique partout. C'est un peu l'objectif qui est visé.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 329 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 330.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée." C'est un peu ce qu'on discutait tout à l'heure. On dit: Cet article de droit nouveau consacre le principe que les limites de vitesse établies par mesure de sécurité ne l'ont été que pour des conditions normales de circulation. Par conséquent, malgré leur respect, un policier pourra sévir lorsque les conditions normales n'existent plus.

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

M. Dufour: Je regarde l'article. Je ne suis pas juriste, mais j'essaie de voir comment un policier pourrait le faire. D'abord, règle générale, j'ai toujours compris que, lorsqu'on fait des lois, c'est pour enlever la question d'arbitraire ou pour donner de l'arbitraire à des lois; sans cela, la loi ne veut pas dire grand chose. Autrement dit, cet article me semble un voeu pieux. Comment un policier pourrait-il décider que quelqu'un doit aller moins vite pour telle ou telle raison? Je ne vois pas comment il pourrait appliquer cet article. J'ai l'impression qu'il y a des trucs, par exemple, pour un conducteur, pour savoir de quelle façon il peut circuler. Quand c'est dans l'obscurité ou s'il y a du brouillard, il va freiner à quelques reprises pour savoir comment son véhicule se comporte, c'est vraiment son jugement. Si c'est glissant, il va poser exactement les mêmes gestes.

Je ne vois pas comment on pourrait exiger de quelqu'un, surtout lorsqu'on sait que certaines personnes ont des trucs... Ils ont des automobiles avec quatre pneus à crampons, avec des clous, des pneus cloutés. Ils prennent plus de risques que les autres. Pour eux, ils sont aussi sécuritaires que la personne qui n'a pas ces pneus. Il y a d'autres véhicules chargés plus lourdement à l'arrière à cause du devant. Je ne vois pas comment un policier pourrait se présenter et dire: J'ai jugé que c'est telle chose. Et on va mettre un autre policier cent pieds plus loin qui lui dira: Non, non, il était correct, parce qu'il me semble qu'il n'avait pas ce problème. Comment allez-vous faire appliquer cela?

Je comprends le phénomène que vous expliquez. C'est une incitation à dire aux

gens: Jugez avec votre jugement. Mais comment faire pour mettre cela en application? Quand le brouillard sera de telle épaisseur, vous roulez à telle vitesse plutôt qu'une autre.

M. Filion: Pendant que le ministre réfléchit...

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

M. Côté (Charlesbourg): Je suis dans le brouillard.

M. Filion: Pardon?

M. Dufour: Il est dans le brouillard. Ha! Ha! Ha!

M. Filion: L'article 330 crée l'obligation de réduction de vitesse dans certaines circonstances. J'ai retrouvé la sanction. C'est l'article 505, sauf erreur, qui se réfère à cet article et qui prévoit une sanction de 60 \$ à 100 \$. Je vais vous dire, M. le ministre, que lorsqu'on lit cela: le brouillard, la pluie, des précipitations, la chaussée glissante ou pas entièrement dégagée, il y a une question de jugement là-dedans. Une maudite question de jugement!

D'abord, je remarque que c'est un article nouveau. Il n'existait pas dans le premier Code de la sécurité routière.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire que c'est ce qu'on a indiqué aux notes, mais...

M. Filion: Ce n'est pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): ...je ne suis plus sûr.

M. Filion: Ce qui est nouveau, c'est peut-être la sanction. Mais là où cela me frappe énormément, dans mon cas, c'est quand vous parlez de l'obscurité. Ce n'est pas une circonstance exceptionnelle. L'obscurité arrive à tous les jours. On connaît les routes. Quand on circule, on voit qu'à des endroits il y a des lampadaires et, qu'à d'autres, il n'y en a pas. Il n'y a pas beaucoup de changement au niveau de l'obscurité. C'est vrai que l'été, certaines nuit³ sont plus étoilées que d'autres, mais à part cela, tout le monde a vu neiger et les gens savent quand il fait noir ou quand il ne fait pas noir.

De laisser à un agent de la paix la discrétion de coller un billet de 60 \$ ou de 100 \$ à un individu parce qu'il n'aurait pas réduit sa vitesse à cause de l'obscurité...

M. Desbiens: ...réduit de combien?

M. Filion: Pardon?

M. Desbiens: Il la réduit de combien?

M. Filion: Il la réduit de combien, etc. En deux mots, je vois des difficultés d'application certaines à cet article. Je vois une part de discrétion assez énorme.

Je ne sais pas comment les légistes pourraient... Je me demande si on ne devrait pas écrire un article...

M. Dufour: Un voeu pieux.

M. Filion: Un voeu pieux, oui. C'est curieux que je suggère cela.

M. Dufour: À l'article 327...

M. Filion: Je me demande si accrocher une sanction à cette règle de gros bon sens est une bonne chose quand on pense à la part de discrétion que le policier va avoir, s'il m'arrête parce que je n'ai pas réduit ma vitesse à cause de l'obscurité.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je comprends bien le député de Taillon si je dis ceci? On maintient l'article au code, parce que, effectivement, après vérification, c'est du droit nouveau. On le laisse dans le code, mais il n'y a pas de sanction rattachée à cela.

M. Filion: C'est toujours embêtant de recommander cela, de créer des obligations sans sanction. C'est une possibilité mais il faut un ultime recours. Si on ne veut pas créer une obligation incluant une sanction, on est mieux de le mettre de côté.

M. Côté (Charlesbourg): On va suspendre l'article, M. le Président, et on y reviendra.

M. Desbiens: Est-ce que je peux ajouter à la réflexion que le ministre vient de faire là-dessus?

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

M. Desbiens: C'est un problème de comportement et cela me paraît toujours beaucoup plus lié à la question d'une espèce de campagne d'information ou d'éducation qu'à autre chose.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 330 est maintenant en suspens. J'appelle l'article 331.

M. Côté (Charlesbourg): "Sauf dans le cas de nécessité, nul ne peut conduire un véhicule routier à une lenteur susceptible de gêner ou d'entraver la circulation normale.

Dans un tel cas, le conducteur doit utiliser les feux clignotants d'urgence de son véhicule."

M. Dufour: Au lieu d'inscrire, normale, pourquoi ne pas inscrire "la vitesse qui est prévue"? Normale, qu'est-ce que cela veut dire dans votre esprit?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est normal.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 331 est adopté? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Prenons la route 175 où la limite de vitesse est de 90 km/h. Est-ce que quelqu'un qui circule à 80 km/h dans les conditions normales, où tous les autres circulent à 90 km/h, doit, à ce moment-là, utiliser ses feux clignotants? C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): À 80 km/h, cela ne veut pas nécessairement dire qu'on gêne la circulation.

M. Desbiens: Je reviens aux bouchons dont je parlais tantôt. Je vous le dis que cela arrive souvent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas à 10 km/h en bas de la limite maximale permise qu'on... Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 331 est-il adopté?

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

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

M. Dufour: Oui, c'est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 332.

M. Côté (Charlesbourg): "La vitesse d'un véhicule routier peut être mesurée au moyen d'un appareil approuvé par règlement et utilisé de la manière établie par règlement.

"L'utilisation de cet appareil d'une telle manière, au moment où une infraction est alléguée avoir été commise, fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, que l'appareil a mesuré exactement la vitesse du véhicule routier visé par cette infraction."

Cette disposition a pour but de faciliter la preuve dans les cas de poursuites pour excès de vitesse constaté à l'aide d'un radar. Il serait aberrant de devoir faire cette preuve à tout coup; autant dire qu'il faudrait

alors mettre les radars au rebut. Cependant, pour s'assurer de la qualité des appareils et de leur utilisation, un pouvoir réglementaire en ce sens est confié au gouvernement par le paragraphe 10 de l'article 598.

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

M. Dufour: Selon l'expérience qu'on a par rapport au radar, règle générale, les gens acceptent le radar. Quand ils sont pris par radar, les gens l'acceptent. Il y a eu des cas où il y a eu des contestations et où le radar n'avait pas nécessairement raison. Il y a certaines conditions, au même titre que l'appareil qui juge le taux d'alcool dans le sang, il y a certaines techniques qui doivent être appliquées et le radar n'est pas infaillible en soi. Il y a déjà eu des causes où cela a été contesté et où le client avait raison, où le délinquant potentiel avait raison. Dans ce cas, vous nous parlez d'un appareil qui est infaillible⁷.

M. Côté (Charlesbourg): Non. "L'utilisation de cet appareil d'une telle manière, au moment où une infraction est alléguée avoir été commise, fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire..." On laisse la possibilité de faire une preuve contraire. C'est l'équivalent des balances. Vous conviendrez avec moi que s'il fallait, à chaque fois qu'il se présente un individu devant la cour, qu'on soit obligé de faire la preuve du radar, on n'est pas sorti de l'auberge!

M. Filion: Qu'est-ce qui se passe, au moment où l'on se parle?

M. Dufour: La plupart des gens paient et ne contestent pas...
(17 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit, c'est qu'effectivement, actuellement, devant les tribunaux, il y a des problèmes puisqu'il se trouve toujours un bon avocat qui peut, en n'importe quel temps, tenter de faire la démonstration que le radar pouvait être mal calibré. Finalement, la couronne doit aller faire la preuve, à chaque fois, que le radar était fiable, en bonne condition ou normal, en tout cas. Je pense qu'il y a un peu d'abus. Par contre, là où on se donne un pouvoir réglementaire, c'est de ne pas permettre d'importer quelle camelote comme radar non plus. Je pense qu'au niveau réglementaire on va définir un certain nombre de choses qui sont à l'article 618, paragraphe 10, au lieu de 598.

M. Filion: L'article 618...

M. Lalande: L'article 618, paragraphe 10.

M. Filion: ...proposé?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Filion: Proposé. D'accord. C'est cela que je cherchais.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, c'est le principe qui prévaut actuellement pour les balances. La couronne n'est pas obligée à chaque fois d'aller faire la preuve en cour que la balance est bien calibrée et qu'elle est bonne. Oieuh sait qu'il reste encore des causes à entendre à ce sujet!

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

M. Filion: L'article de loi que vous proposez va un peu plus loin, M. le ministre. Je veux juste vous sensibiliser à cela. Il ne dit pas que le radar est bon. Il dit que la vitesse qui était sur le radar est présumée prima facie, une preuve prima facie. En deux mots, cela crée un fardeau de preuve pour ceux qui veulent contester leur billet de vitesse sur la base d'une détection par radar. Cela crée un fardeau de preuve différent. Je veux juste que vous en soyez conscient. Peut-être que c'est votre volonté, mais si vous voulez contester un billet de vitesse, cela va vous en prendre un peu plus que cela n'en prend là. Maintenant, vous allez avoir une présomption qui n'est pas irréfutable, qui est réfutable, mais une présomption prima facie, par exemple: non pas que le radar fonctionnait bien, mais que la vitesse inscrite au moment de la détection est réellement la vitesse à laquelle vous alliez au moment où vous conduisiez votre voiture. C'est cette présomption. Évidemment, ce n'est pas une présomption qu'on appelait dans le temps irréfutable...

Une voix: Irréfragable.

M. Filion: ...et irréfragable. Je vous remercie.

Une voix: Juris et de jure.

M. Filion: C'est cela, juris et de jure. C'est une présomption prima facie. Je pense qu'on peut l'appeler ainsi.

Une voix: Vous vous faites plaisir.

M. Filion: Pardon?

M. Lalonde: Juris tantum

M. Filion: Juris tantum.

Une voix: Vous vous faites plaisir.

Une voix: Amen.

M. Filion: Il faudrait juste en être pleinement conscient.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je vous le dis tout de suite. Quant à moi, ma décision est assez claire pour ceux qui me connaissent. Il y a eu un temps où des individus qui allaient perdre leur permis de conduire, parce qu'arrêtés pour un excès de vitesse en ayant déjà dix points et sachant qu'ils allaient en perdre trois, allaient tout simplement devant le tribunal pour trouver tous les moyens. Ils disaient: On va contester la validité du radar et faire la preuve ou tenter de faire la preuve pour influencer le juge que le radar n'est pas bon. Comme cela, les trois points vont sauter et on va étirer suffisamment le temps pour nous permettre de récupérer des points déjà perdus de façon qu'on puisse plaider coupable après. On va être capable de garder notre permis. Je pense que c'est un élastique qui, après la justice, est assez long, merci.

Ce qu'on dit... Je suis conscient de ce que le député de Taillon apporte comme élément. Je pense qu'il faut en être bien conscient avant de prendre la décision à ce sujet. Mais, effectivement, je pense qu'il est important de donner du pouvoir et des dents au radar, mais pas à n'importe quel radar et pas à n'importe quelle camelote non plus. Il va falloir être alerte et, dans ce sens-là, le dixième paragraphe de l'article 618 va nous permettre, par règlement, de reconnaître les critères dont on aura besoin pour reconnaître les radars qui, selon nous, sont...

M. Filion: Il y a une chose là-dedans. Vous savez...

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

M. Filion: Vous savez, tout le monde fait des erreurs. La preuve que tout le monde fait des erreurs, c'est que les machines elles-mêmes en font. Je pourrais dire le contraire. Les machines font des erreurs comme les êtres humains font des erreurs parce que les machines sont faites par des êtres humains, premièrement, et, deuxièmement, parce qu'elles sont manipulées par des êtres humains. Les machines parfaites n'existent pas. Demandez aux ingénieurs nucléaires de Tchernobyl ou à ceux de Three Mile Island; ce ne sont quand même pas les derniers des scientifiques et des erreurs se passent. Comme on dit, dans toutes les bonnes familles. Heureusement d'ailleurs, car s'il y avait quelqu'un qui était à l'abri de toutes les erreurs, je pense que cela serait quelqu'un de plate. C'est dans ce sens qu'il faut bien mesurer l'effet que cela peut avoir. Je ne dis pas que je suis contre. Je ne suis pas de votre avis, par exemple, quand vous dites qu'il y a eu des abus. Je ne

suis pas un expert, mais je n'ai pas vu d'abus de ce côté, je n'ai pas vu de procès qui a duré - je n'en ai jamais entendu parler mais peut-être que cela a eu lieu - six jours parce qu'un accusé contestait le radar. Cela peut se faire. D'ailleurs, on pourra toujours le faire, parce qu'en l'absence de toute preuve contraire on pourra toujours tenter d'amener une preuve à cet effet. Mais le juge va être pris avec une présomption juris tantum, comme disait l'un de vos conseillers tantôt. Vous savez, on est toujours présumé innocent avant d'être trouvé coupable; ce n'est pas moi qui le dis, c'est la charte. Il faut faire attention dans ce sens. Je sais que vous connaissez très bien tous vos dossiers, mais il faut quand même faire attention.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je remercie le député de Taillon de dire que je connais tous mes dossiers. J'en connais effectivement un certain nombre, mais la connaissance de mes dossiers a des limites aussi, puisque je ne peux pas me vanter d'être un avocat. Je fais confiance à tous ceux qui m'entourent tant au contentieux du ministère de la Justice qu'à celui du ministère des Transports; par surcroît, comme loi, cela a fait l'objet d'un comité de législation, d'approbation du ministère de la Justice. Je fais une grande confiance aux légistes dans ce domaine. Mais, effectivement, je connais quelques dossiers.

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

M. Dufour: Le ministre ne devrait pas avoir à s'excuser de ne pas être avocat, cela sera quelque chose qu'il aura de moins sur la conscience.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très fin pour le chef de l'Opposition.

M. Dufour: Il est médecin aussi. Il peut changer de chapeau. Il est correct. Votre chef aussi, dans le fond. Je ne voulais pas cibler qui que ce soit. Vous pariez également des points de mérite, etc., et l'appareil pourrait être un endroit pour porter un jugement de valeur dans le fond.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, je m'excuse mais la cloche appelle les membres de la commission à un vote. Est-ce que l'article 332 est adopté?

M. Dufour: Non. On a des choses à dire. Je ne veux pas dire que ce ne sera pas adopté, mais pas tout de suite.

Le Président (M. Saint-Roch): Vu l'heure, j'aimerais attirer l'attention des membres de cette commission que nous allons probablement finir vers 18 heures, avec le vote. Est-ce que les membres sont d'accord pour suspendre jusqu'à 20 heures?

On suspend jusqu'à 20 heures, M. le député de Dubuc.

(Suspension de la séance à 17 h 37)

(Reprise à 20 h 18)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude détaillée du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Au moment de notre suspension, nous en étions à l'article 332. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 332?

M. Dufour: On en était à l'intervention de l'appareil qui n'était aucunement contestable. On disait qu'il n'y avait pas nécessairement ou enfin on pensait, on avait l'impression... C'était l'intervention de mon collègue, le député de Taillon, qui disait qu'à son avis, il n'y avait pas tellement de cas où le radar avait été contesté.

Je ne sais pas si le ministre a répondu qu'on lui donnerait l'information et si c'est possible ou non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on avait dit qu'on vérifierait. Alors, on a certaines vérifications de faites et peut-être là-dessus, pour que l'information soit la plus juste possible, je demanderais à Me Bilodeau de vous donner les informations au niveau du radar. Cela ne donne peut-être pas le nombre de cas où c'est intervenu mais au moins cela clarifie la situation.

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

Mme Bilodeau: Nous avons communiqué avec le responsable au bureau du Procureur général qui a été confronté à ce genre de poursuites. Après une trentaine de jugements qui ont débouté la poursuite, maintenant, le Procureur général ou si vous voulez son substitut, le Procureur de la couronne, doit faire la preuve au moyen de deux policiers experts.

Ces deux policiers experts doivent établir la qualité du radar, la valeur du radar, sa fiabilité, son état de fonctionnement, que le radar a été calibré au début des opérations, c'est-à-dire le matin et à la fin des opérations, soit, l'après-midi. De plus, la personne qui opère le radar doit témoigner pour dire qu'elle a suivi un cours sur l'opération du radar, qu'elle a obtenu un

diplôme de l'Institut de police de Nicolet et elle est susceptible également d'être interrogée sur le cours qu'elle a suivi et sur les ondes qui sont perçues.

Alors, chaque fois qu'il y a une preuve à faire sur un billet de vitesse, cette preuve doit être établie au moyen de deux policiers experts, ce qui est très lourd depuis la trentaine de jugements qui ont débouté le Procureur général.

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

M. Dufour: Est-ce qu'on retrouve sensiblement, dans les alcootests, les mêmes exigences? Je vais essayer de faire des rapprochements. C'est évident que pour l'alcootest, selon l'expérience que j'ai vécue au point de vue municipal, ils ont besoin d'avoir des gens qui sont qualifiés, qui ont suivi un cours et il faut que l'appareil soit garanti. C'est un paquet d'éléments qui fait que c'est lourd aussi pour les autres. Mais on ne veut pas se dégager de cette lourdeur en en imposant d'autres. Je trouve cela un peu dérangeant que ce soit irréversible comme preuve. Vous parlez de 30 dans tout l'ensemble du Québec, ce ne sont pas des milles dans ma tête.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que l'effet d'entraînement des 30 peut éventuellement être là. Il est clair que, dans le cas du radar, cela s'apparente beaucoup à l'alcootest et, à l'intérieur de l'article 618,10°, il va falloir avoir une réglementation qui balise, finalement, l'utilisation des radars.

M. Dufour: Mais, dans les 30 jugements relativement aux gens qui ont été poursuivis, est-ce qu'on a la preuve que c'est parce que les gens n'étaient pas satisfaits ou si c'est vraiment ou possiblement parce qu'ils étaient rendus non loin des douze points de démerite ou s'il y avait d'autres raisons ou d'autres causes?

Mme Bilodeau: Dans ces cas, comme le ministre l'a mentionné tout à l'heure, ce sont des gens qui approchent, justement, des douze points d'inaptitude. C'est un bon truc, si vous voulez, que les avocats de la défense ont trouvé pour contester les billets d'infraction et qui paralyse la preuve de la vitesse. Encore là, je vous rappelle que cette question du radar, cette preuve, d'ailleurs, qui permet toujours à la défense de présenter une preuve contraire, est exactement la même chose qu'on a actuellement pour les balances. C'est-à-dire, c'est la même disposition qui permet de mettre en preuve une balance dont on s'est servi pour établir le poids des marchandises, le poids des véhicules. C'est exactement la même

chose qu'on fait ici.

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

M. Dufour: Je comprends le point de vue que Me Bilodeau nous explique; par contre, est-ce que toutes les lois qu'on fait, c'est à l'effet d'empêcher les poursuites ou les gens de se défendre? C'est un peu le point de vue... Je regarde, par exemple, le procès qui vient d'avoir lieu sur les Hell's Angels. Ils ont des moyens énormes d'aller chercher des défenses, c'est embarrassant pour la justice et c'est coûteux, il y a des coûts à travers tout cela. Avec cela, on est en train d'éliminer ou d'essayer de trouver des trucs, des façons - des trucs, ce n'est peut-être pas correct de le dire ainsi - des façons d'essayer de contrer toute preuve qui pourrait être faite. Donc, on recherche à travers cela une démarche où l'appareil va décider si c'est correct ou pas. À mes yeux, cela me semble onéreux par rapport à ce qu'on cherche, parce que, dans le fond, là, on trouve ce truc, mais c'est une façon, un autre tantôt, il y aura des gens qui contesteront, ils iront chercher encore un autre point pour essayer de les reprendre encore et, à ce moment, cela élimine, parce qu'il y a des coûts à travers cela. J'imagine que la personne qui va contester va payer quelques piastres.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il faut ramener le débat là où il doit se situer. Je comprends les interventions du député de Jonquière qui dit que chaque personne qui est en situation d'infraction peut se défendre et je pense que cela a toujours été assez clair. Je ne suis pas convaincu que demain matin on va se retrouver devant le tribunal avec un gars qui va avoir roulé à 114 km/h, alors que la limite est 100 km/h, avec une preuve aussi difficile. Il faut quand même se dire une chose, c'est que le radar peut ne pas être exact, il peut y avoir une marge d'erreur, à ce que l'on me dit. Ce n'est pas nous qui poursuivons, c'est le procureur. On ne pousse pas en bas de 111 km/h, alors que c'était une zone de 100 km/h. Si l'on va à 120 km/h, les gens qui mesurent au radar doivent avoir de sérieux maux de tête, si jamais celui-ci n'est pas exact. Cela veut dire qu'il y a une possibilité de tolérance de 20 km/h, sinon, ne faisons plus de loi. Dans ce cas-ci, on a affaire effectivement à des gens qui se servent de cela pour étirer le permis et pour faire en sorte que, finalement, il ne perdent pas les 12 points. C'est le fait de la majorité des cas. Dans ce sens, je me dis que, si l'on veut être capable de mettre de l'ordre sur les routes du Québec,

il faut au moins donner aux services policiers des outils pour le faire. On n'est pas tout seuls dans ce cas-là. On n'est pas les premiers à se servir de radars, au Québec.

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

M. Dufour: Je suis d'accord que l'on n'est probablement pas les seuls, mais le point que je soulève, c'est celui de faire la preuve, en l'absence de toute preuve contraire, que l'appareil a mesuré exactement. Donc, cela dit bien clairement que le radar, c'est la réponse à la question. On ne dit pas deux policiers, mais ce sera un policier qui va le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui mais, pas exactement! Il faut se comprendre. Exactement à 108 km/h ou exactement à 109 km/h ou exactement à 110 km/h? En tout cas, la tradition veut que l'on ne poursuive pas. On commence à poursuivre à 111 ou à 112 km/h. Là, la marge de manoeuvre commence à être bonne.

M. Dufour: Sur cela, je vous comprends, M. le ministre. Les policiers essaient de se protéger en faisant cela, mais ce n'est pas écrit dans la loi. Un matin, un policier va se réveiller et va dire: C'est à 108 km/h que j'arrête les gens. Il va les arrêter à 108 km/h. Je suis au courant qu'il...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le policier qui décide cela.

M. Dufour: En tout cas, chez nous, ce n'est pas le maire qui décidait. Il décidait qu'il laissait 10 km/h de plus que la moyenne.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je parle de la poursuite. C'est le Procureur général ou le substitut du procureur qui décide de poursuivre.

M. Dufour: Prenons l'article, ce qui va être en alinéa. On dit: "L'utilisation de cet appareil d'une telle manière, au moment où une infraction est alléguée avoir été commise, fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, que l'appareil a mesuré exactement la vitesse du véhicule routier visé par cette infraction." Donc, il n'y a pas de marge dans cela. C'est le policier qui décide s'il prend 10 kilomètres de plus ou s'il laisse 10 kilomètres comme marge d'erreur possible. J'imagine que c'est cela.

M. Paradis (Matapédia): C'est le calibrage de l'appareil...

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

M. Paradis (Matapédia): La façon dont l'appareil est calibré n'a absolument rien à voir sur la tolérance ou non du policier. Si le policier calibre son appareil à 110 km/h, il va prendre tous ceux qui vont en haut de 110 km/h.

M. Dufour: C'est vrai.

M. Paradis (Matapédia): C'est une question de calibrage de l'appareil, point final.

M. Dufour: C'est-à-dire qu'il ne les prendra pas. Si vous connaissez le fonctionnement de l'appareil, il y a un bruit qui se fait entendre aussitôt que l'on dépasse...

M. Paradis (Matapédia): Oui, mais il faut que l'appareil soit calibré. Vous pouvez le mettre à 90 km/h, vous pouvez le mettre où vous voulez.

M. Dufour: Oui, mais, si c'est une route où la limite est de 100 km/h, il pourrait bien le calibrer et dire: À 105 km/h, je vais les arrêter.

M. Paradis (Matapédia): Oui.

M. Dufour: Mais, il n'y a rien qui dit cela, voyons! Je comprends que c'est écrit "exactement". Je sais qu'il peut le calibrer à 110 km/h. Il pourrait dormir sur la "switch" et dire: C'est 120 km/h.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Jonquière admettra avec moi qu'à l'article 618°, 10°, la réglementation va venir baliser un certain nombre d'actions sur ce plan. J'ai vécu l'expérience de la pesée qui est installée à Saint-Romuald. Je dois vous dire qu'effectivement, celui qui est au contrôle peut changer un certain nombre de choses en disant: Dorénavant, l'ordinateur va nous signaler tous ceux qui sont à 100 km/h, tous ceux qui sont à 90 km/h ou tous ceux qui sont à 110 km/h. Le système de lumières leur indiquera de laisser la route de surcharge pour venir à la balance faire la vérification. Il y a toute une série de... Quand on parle de calibrage et de mesure, c'est possible.

M. Dufour: Aussi, avec l'appareil de radar, il y a la possibilité qu'une voiture fantôme ou une voiture de police suive une automobile et mesure sa vitesse. Je peux vous dire qu'une affaire semblable m'est arrivée. J'avais deux témoins. Savez-vous où l'on m'a arrêté? Dans la région de Montréal. J'aurais dépensé de 700 \$ à 400 \$ pour me défendre. J'étais prêt à jurer que je n'allais jamais à la vitesse que le policier avait indiquée sur le billet. Je l'avais vu venir à

peu près un demi-mille en arrière de moi. J'ai dit aux gens dans mon auto: Le policier est en arrière. Il m'a arrêté. J'aurais dépensé de 300 \$ à 400 \$ pour me défendre dans la région de Montréal. J'ai laissé tomber. Il y a d'autres façons, il n'y a pas seulement le radar qui fait que l'on peut mesurer une vitesse.
(20 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Il faut regarder l'ensemble. Il faut doter les corps policiers de moyens pour qu'ils soient capables de surveiller. Il y a eu certains problèmes avec le radar dans le passé. Maintenant, il y a toute une technique, que Me Bilodeau vous a expliquée tout à l'heure, pour les personnes qui doivent être qualifiées pour le faire et ces gens-là sont quand même soumis à des états-majors dans le sens qu'ils doivent être surveillés; ils ne peuvent pas faire n'importe quoi n'importe quand. En plus, il y aura la réglementation de l'article 618.10.

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

Mme Harel: Dans le cadre de l'article 332, les municipalités elles-mêmes vont pouvoir installer des radars. Présentement, les radars ne sont installés que par...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il y a des municipalités qui en ont aussi.

Mme Harel: Des municipalités également.

Une voix: À Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): À Québec aussi.

Mme Harel: Combien de municipalités ont des radars pour vérifier la vitesse?

M. Dufour: À l'oeil, je pourrais dire qu'il y en a certainement de 300 à 400 sur 1500 ou 1600 municipalités.

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où les limites de vitesse sont établies, ce qu'on a vu dans les articles précédents, et que les municipalités les adoptent, à ce moment-là cela devient un instrument ou un mécanisme pour que les policiers soient capables de vérifier un certain nombre de choses.

Mme Harel: Cela veut donc dire que dans la pratique, actuellement, il y a au moins 300 ou 400 municipalités qui utilisent le radar. Me Bilodeau, quel est le pourcentage des infractions pour vitesse qui sont identifiées par radar et qui sont contestées devant les tribunaux?

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

Mme Bilodeau: Pour répondre à votre question, je devrai communiquer avec mes collègues du bureau du Procureur général et obtenir ces statistiques. Je ne pourrai malheureusement pas vous les fournir ce soir.

Mme Harel: Cela veut-il dire qu'il y a de 300 à 400 municipalités?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il n'y a pas cela. Le député de Jonquière parlait de 300 ou 400, mais il est passablement mêlé.

M. Dufour: Il y a de 150 à 200 municipalités qui ont des corps policiers.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais on parle plutôt d'environ 30 à 40 selon l'évaluation de la régie.

M. Dufour: Des municipalités qui ont des radars?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: On enlève des zéros, là!

M. Dufour: Des municipalités qui utilisent des radars!

M. Lalonde: Voyez-vous, il y a 179 municipalités. Il y en a 150 qui ont des corps policiers. Il y a la SPCUM, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, la Sûreté du Québec, et il y a peut-être une trentaine de municipalités à part cela qui utilisent les radars.

M. Dufour: Les radars? Venez dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et je vais vous montrer des municipalités qui ont des radars. On en a sur les autos, on en a sur les motocyclettes. Il y en a avec le fusil qu'on peut prendre. On est en ville, là. Je mets un peu en doute le groupe que vous me donnez. Il y en a plus que cela. Je serais bien surpris que dans la région de Québec on ne connaisse pas cela non plus!

M. Côté (Charlesbourg): La ville de Québec connaît très bien cela, Charlesbourg aussi.

M. Dufour: Je suis certain qu'il y en a à Beauport et Charlesbourg; cela en fait quelques-uns. On pourrait en nommer, mettez-en.

M. Côté (Charlesbourg): Regardez l'article 618.10: "approuver des appareils servant à mesurer la vitesse d'un véhicule routier et établir la manière dont ces appareils doivent être utilisés;".

M. Dufour: Au sujet des explications que Me Bilodeau nous a données tout à l'heure, est-ce que c'est dans votre règlement ou est-ce parce qu'il y a eu une contestation que vous avez établi cette pratique? Après que cela va être adopté, est-ce que vous allez le faire de cette façon?

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

Mme Bilodeau: Ce que je tentais de vous expliquer, c'est qu'à la suite d'une trentaine de jugements qui ont été perdus par le Procureur général, il doit faire la preuve chaque fois, au moyen de deux témoins experts - ce sont des coûts - de la fiabilité, de la qualité et du bon fonctionnement de l'appareil, que l'appareil avait été calibré le matin; il faut également faire témoigner la personne qui l'avait manoeuvré la journée de l'interception. Il faut faire venir cette personne. Cette personne doit avoir suivi un cours adéquat, etc. Autrement dit, dorénavant on va établir par règlement ces normes qui sont exigées en preuve. Toutes les exigences nécessaires à la fiabilité et à l'approbation d'un radar vont être circonscrites dans un règlement.

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

Mme Harel: M. le Président, est-ce que le règlement est en voie de rédaction?

Mme Bilodeau: Pas à ma connaissance. Je pourrais vérifier. Cela relève, comme je vous le dis, du Procureur général et je devrai consulter le ministère de la Justice pour savoir où ils en sont rendus dans la rédaction de ce règlement.

Mme Harel: Le projet de loi serait adopté le 1er janvier 1987.

Mme Bilodeau: Oui.

Mme Harel: À partir de ce moment-là, ce sont les dispositions...

M. Côté (Charlesbourg): Ces dispositions s'appliqueront dans la mesure où le règlement sera prêt.

Mme Harel: Oui, bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire que ces dispositions s'appliqueront le 1er janvier, parce que le règlement n'est pas prêt. Le règlement devra être prépublié et publié, et, d'ici ce temps, le radar continue de s'appliquer comme moyen d'intercepter les gens, mais il est toujours susceptible d'être contesté devant les tribunaux et cela

nécessite une pléiade d'individus pour aller prouver qu'il y a eu un certain nombre de choses.

Dans ce sens, je me permettrais peut-être un commentaire. Vis-à-vis de l'individu qui est intercepté, je ne suis pas convaincu qu'il n'y a pas plus de justice vis-à-vis de celui qui est intercepté par le radar qui, lui, est une mécanique froide et sans jugement par rapport à des policiers dans une voiture qui peuvent vous suivre et qui, dans ce cas-là, ont à exercer un jugement avant d'arrêter. Le constat par un radar est beaucoup plus froid et plus objectif. Il est moins soumis à des abus.

Mme Bilodeau: Le premier alinéa de l'article 332 ne pourrait pas être applicable sans l'adoption d'un règlement.

Mme Harel: Oui, c'est cela, enfin, M. le Président, je me posais la question. Le deuxième paragraphe pourrait-il trouver application sans qu'il y ait pour autant...

Mme Bilodeau: Sans le premier alinéa⁷ Non.

Mme Harel: ...le premier alinéa?

Mme Bilodeau: Non, parce que le principe est, au premier alinéa, que vous pouvez mesurer la vitesse au moyen d'un appareil qu'on appelle le radar qui doit être approuvé par règlement et utilisé de la manière établie par le règlement adopté en vertu du paragraphe 10 de l'article 618.

Mme Harel: En vertu de l'article 598, c'est le principe, c'est le Procureur général...

M. Côté (Charlesbourg): C'est 618. C'est une erreur que j'avais aux commentaires.

Mme Harel: L'article 618, oui. Mais il reste que l'article 598 est intéressant parce que c'est le Procureur général...

Mme Bilodeau: C'est le gouvernement...

Mme Harel: ...c'est toujours le gouvernement qui envoie...

Mme Bilodeau: ...qui établit par règlement.

Mme Harel: ...et qui envoie l'infraction, c'est-à-dire que c'est toujours le procureur qui poursuit.

Mme Bilodeau: À quel article?

Mme Harel: À l'article 598. C'est le principe général. Cela vaut pour tout.

M. Lalande: À l'article 598, c'est le pouvoir habilitant. C'est simplement le pouvoir qui permet de faire un règlement là-dessus.

Mme Harel: Oui.

M. Lalande: En attendant, tant et aussi longtemps - car c'est un pouvoir lié - qu'on n'aura pas un règlement pour l'habilitier, pour le faire fonctionner, les dispositions actuelles vont demeurer. Donc, jusqu'à ce qu'on ait un règlement proprement prépublié et publié, ce sont les dispositions actuelles qui s'appliqueront.

C'est le Procureur général quand il s'agit de la Sûreté du Québec, mais quand ce sont les corps policiers, que ce soit la ville de Chicoutimi ou une autre ville, c'est le procureur de la ville qui va tenter la poursuite. Ce n'est pas nécessairement le Procureur général qui va le faire. Quand c'est à l'intérieur de Montréal, c'est le procureur de Montréal qui va tenter la poursuite, ce n'est pas la Sûreté du Québec qui va le faire, ni le Procureur général dans ces cas-là.

Mme Harel: Oh la la!

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

Mme Harel: Cela veut dire, M. le Président, que les infractions peuvent être transmises par la municipalité elle-même.

M. Drolet: Exactement.

Mme Harel: Par le greffier de la municipalité. On va y revenir de toute façon, parce que des représentations sont faites, particulièrement par Montréal qui dit ne pas être prête à procéder.

M. Lalande: Dans six mois, peut-être qu'elle le sera.

M. Côté (Charlesbourg): On parlait de trois mois.

Mme Harel: Est-ce qu'il faut nécessairement qu'une contravention soit donnée? Par exemple, le radar détecte un excès de vitesse. Mais il faut qu'il y ait une poursuite. Il faut qu'il y ait un billet.

M. Lalande: Un billet d'infraction.

Mme Bilodeau: Nous allons...

Mme Harel: Il faut qu'un policier se déplace et y aille. Cela ne peut pas se faire simplement par avis.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut peut-

être se rappeler que, lorsque cela se fait par hélicoptère, le constat se fait du haut des airs à partir de points qu'il y a sur l'autoroute. Mais c'est un policier qui va arrêter le contrevenant plus loin pour lui remettre l'infraction.

Mme Bilodeau: Il ne peut pas y avoir poursuite ou remise d'un billet valable si ce n'est pas la personne qui a constaté l'infraction ou l'agent de la paix qui a constaté l'infraction qui remet le billet. Nous allons examiner toutes ces règles au chapitre II, aux articles 571 et suivants qui expliquent toute la procédure pénale à partir de la remise du billet d'infraction jusqu'à l'audition devant le tribunal. On explique les trois paliers de paiement, si vous voulez, du billet d'infraction: avis préalable, sommation et audition devant le tribunal.

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

M. Dufour: En fait, il y a un changement par rapport à ce qui existait auparavant, ce n'était pas là. Vous nous dites: On va faire des règlements, etc. Mais, là, c'est une preuve de Cour que cela donne. Pourquoi n'a-t-on pas pensé à intégrer le règlement à la loi comme telle? On aurait pu dire: Comment le radar va-t-il être utile? De quelle façon va-t-il être balisé? C'est inquiétant. Dans le fond, il faut se mettre dans l'idée qu'il y a des hommes - des hommes ou des femmes - qui décident de faire une loi et quand elle est adoptée, c'est écrit qu'il faut le faire par règlement. Mais le règlement peut dire des choses... Il peut avoir un langage ou un autre, il peut décider des choses par rapport à d'autres et il n'y a pas de commission parlementaire pour les règlements, à moins que je n'aie l'avis contraire.

Mme Bilodeau: Écoutez, tout comme les appareils qui visent à faire passer l'alcootest ou encore d'autres appareils comme les balances, par exemple, tous ces appareils qui, dans le fond, sont d'ordre technique, qui visent à établir une preuve technique, sont généralement adoptés par règlement, par législation déléguée. C'est une mesure d'application de la loi.

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

Mme Harel: Il demeure que c'est vraiment un souhait qui se répète continuellement, que la législation déléguée puisse être étudiée, examinée en commission parlementaire. Il était même question d'une commission parlementaire qui aurait pu se spécialiser dans l'étude des règlements. C'était là une des recommandations d'un

rapport...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je me suis montré ouvert à ce qu'on puisse avoir une commission parlementaire qui pourrait regarder un certain nombre de règlements et on pourrait en discuter. Je l'ai dit très nettement et je ne le dis pas parce qu'aujourd'hui on a une situation où il faut prendre un engagement pour s'en sortir. Je pense que, surtout dans ces cas-là où c'est technique, Je suis ouvert à cela. Il s'agira que la commission en fasse le voeu à un moment donné pour qu'on puisse les étudier. Là-dessus, je n'ai aucun... Surtout qu'ils vont être prépubliés et publiés, donc, sujets à la réglementation. Ce n'est donc pas fait en cachette, c'est fait très ouvertement maintenant, avec 45 jours de prépublication, avec toutes les interventions possibles. Je pense qu'il n'y a pas d'intentions cachées derrière tout cela. Ce qu'il faut se dire, c'est qu'il faut doter les corps policiers d'outils pour être capables d'arrêter la vitesse sur les routes.

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

Mme Harel: L'Opposition souscrit au principe contenu dans le projet de loi, de remettre aux corps policiers municipaux la possibilité de faire respecter toutes les dispositions du code de la route et je pense qu'on va décupler pour autant l'efficacité de ce qui est certainement un objectif à poursuivre, l'objectif de sécurité routière.

Au même moment où on souscrit, il est évident, par ailleurs, que cela nous donne d'autant plus...

M. Côté (Charlesbourg): D'obligations de bien contrôler.

Mme Harel: ...d'obligations, d'une certaine façon, oui, parce que c'est dans toute l'imagerie populaire québécoise. Il y a deux cas actuellement: Il y avait Sainte-Foy et il y a Charlevoix. D'une certaine façon, cela ne préjuge pas... Mon propos n'est pas de dire qui a tort ou qui a raison, mais les gens en quelque part ont l'impression qu'il y a des policiers qui en mènent bien large.

Une voix: Rock-Forest.

Mme Harel: Et des tensions se développant, des situations de confrontation, conflictuelles se développant, ceux qui ont le gros bout du bâton ont plus les moyens d'imposer et de contraindre, même si ce n'est pas toujours en observant scrupuleusement les règlements. Alors, on ne peut pas reprocher, je pense, à l'opinion en général et à l'Opposition d'être soucieuses de l'application.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.
(20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même se dire une chose aussi. On peut bien discuter pendant longtemps du cas de Sainte-Foy et du cas de Baie-Saint-Paul ou d'autres cas, il faut quand même se dire qu'il y a 1500 municipalités au Québec, en plus des policiers de la Sûreté du Québec. On peut les accuser d'un certain laxisme dans l'application des lois et règlements du Québec, à un certain moment. Il reste que, lorsqu'on prend le nombre de policiers qui, au fil des ans, se sont mal conduits par rapport à ceux qui se sont bien conduits, je pense qu'on se retrouve avec une moyenne qui est assez exceptionnelle, face au comportement policier au Québec.

Malheureusement, dans ces cas comme dans d'autres, ce sont les exceptions qui font la manchette. Ce n'est pas souvent qu'on entend parler de policiers qui ont fait un bon coup, à part un acte de bravoure. Ce n'est pas souvent qu'on entend parler de cela. Ce n'est pas souvent qu'on va entendre dire que tes policiers vont... Il y a deux moments où on en entend parler. C'est quand ils sont pris dans des choses un peu comme on en a vu ou quand ils sont morts d'une balle ou victimes d'agresseurs. Mais, placez cela dans son véritable contexte! Ces instruments sont utilisés par une très large majorité d'agents de la paix qui sont pleinement conscients de leurs moyens et de leurs responsabilités. C'est clair qu'en ce qui concerne le règlement, ce qu'on vise, c'est de baliser pour que ceux qui seraient tentés soient, à tout le moins, très bien encadrés. Alors, on commence à réduire le nombre des personnes qu'on vise. Dans ce sens-là, je suis porté à faire confiance - sinon on n'en sortira jamais - je suis porté à faire confiance aux corps policiers quant à leur jugement.

Cela veut dire une chose. C'est qu'effectivement, de toute manière, l'individu qui voudra contester un policier devant le tribunal quant à son action, quant à son jugement, quant au dépassement de ses normes de conduite, il va toujours pouvoir le faire. C'est clair que cela risque de lui coûter de l'argent. Mais, en fin de compte, il y a du monde qui paie le prix, à la fois celui qui poursuit et celui qui est victime de la poursuite. À ce moment-là, je me dis: Je n'ai aucun doute quant à la compétence de la très large majorité des policiers ou des agents de la paix qui ont utilisé ces techniques. Mais il faut au moins comprendre leur rôle. Je connais leur rôle. On est assez souvent chacun sur la route et c'est mauditeusement tentant d'en faire un peu plus que ce qui est indiqué sur le panneau, même pour un ministre ou pour un chauffeur de ministre, même pour un chauffeur de ministre quand le ministre est avec lui et même

quand un ministre conduit lui-même sa voiture. C'est aussi clair que cela.

Cela m'est arrivé encore, il n'y a pas très longtemps. Dans ce sens-là, à 110 km/h sur l'autoroute, tu t'aperçois que tu ne vas pas vite par rapport à ceux qui te dépassent. Mais tu es quand même 10 kilomètres au-dessus de la moyenne. C'est bien sûr que, si je me faisais prendre au radar, je serais en maudit après le policier parce qu'il m'a poigné, mais je devrais être en maudit après moi et non après le policier parce qu'il fait sa "job". Il fait sa "job" avec les moyens qu'il a. C'en est un. Si, chaque fois, on ne met pas dans la loi les balises qu'il faut pour être capable de sécuriser l'agent de la paix qui a à faire ce travail, que va-t-il arriver? Il va arriver ce qui est arrivé aux agents de conservation qui, prenant des braconniers, se sont retrouvés devant les tribunaux pour tenter de faire la preuve devant le juge qu'ils ont pris quelqu'un en flagrant délit. Bien souvent, les délinquants et les braconniers, ayant des avocats pas plus brillants, mais...

Une voix: Retors.

M. Côté (Charlesbourg): ...plus habiles que ceux du gouvernement, les agents de la faune sont retournés chez eux bredouilles. Mais pendant ce temps-là, la faune continuait à être pillée. Si on veut opter pour le même raisonnement pour les routes, les fous vont continuer de conduire allègrement et ils vont dire: Il n'y a pas de problème. Le radar n'est plus bon. C'est exactement cela qui se passe actuellement. Je pense qu'il faut arrêter cela.

Mais bien sûr, il y a la préoccupation de bien baliser pour ceux qui seraient tentés de s'en servir, de bien baliser l'utilisation de cela. C'est ce qu'on fait avec le règlement. Si, en fin de compte, l'Opposition me dit: On aimerait cela aller en commission parlementaire pour éventuellement analyser le règlement qui régira ces choses, je vous dis: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on puisse prendre une journée éventuellement et qu'on dise tout ce qui est à l'article 618 comme règlements. Quand ils seront prêts, on les donnera. Je suis même prêt à aller assez loin. Je suis même prêt à faire la commission parlementaire avant même qu'ils entrent en vigueur après la prépublication. Je pense qu'ils vont être publics. Dans ce sens-là, je suis prêt à le faire pour tous les règlements qui découlent de l'article 618.

Normalement, on n'a rien à cacher. C'est une sécurité peut-être de rencontrer la commission et si c'est votre souhait, je n'ai aucune espèce d'objection à le faire éventuellement.

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

Mme Harel: Je pense que... .

M. Côté (Charlesbourg): On fera comparaître la justice, s'il le faut.

Mme Harel: C'est quand même bien reçu de notre côté. Pourquoi ne pas faire cet exercice? La loi comme telle donne un pouvoir, mais c'est l'application qui compte. Par exemple, le règlement 618 va prévoir le type d'appareil. Cela va être standard. Il va établir la manière dont ces appareils doivent être utilisés. C'est cela qui va être intéressant. Comment allez-vous faire pour rédiger un règlement où il serait indiqué, sans que ce le soit, que ce n'est pas à 110 km/h que le radar peut être utilisé? Nul n'est censé ignorer la loi. Tout le monde est censé la respecter, mais tout le monde sait que le sens commun veut qu'à 5 ou 10 km/h de plus que la vitesse permise, ce ne soit pas...

M. Côté (Charlesbourg): La discrétion ne sera jamais dans le règlement.

M. Dufour: C'est ce que j'ai dit.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de cachette là. Cela serait absurde, si on a la discrétion dans le règlement, on n'ira nulle part. La discrétion n'est pas là. Elle va être au niveau du procureur qui décide de poursuivre ou pas. Dans chacune des amendes...

Mme Harel: Ce sont les greffiers des municipalités qui vont poursuivre maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il y a quand même une certaine logique dans l'application. Ce qui fait qu'il y en a eu moins de contestés devant les tribunaux et moins de battus, c'est qu'on s'est servi un peu de cette marge de manoeuvre, la marge discrétionnaire. C'est le procureur qui décidera à quel niveau on poursuit ou pas. L'application du 100 km/h, le radar ne peut pas mentir. Si le radar a 10 % de possibilité de mentir, cela ne marche pas. Il y a quelque chose qui ne marche pas quelque part.

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

M. Lalande: Il faut bien comprendre qu'à l'article 332, on vise essentiellement à baliser. C'est une protection que l'on donne aux citoyens, en ce sens que, au lieu d'utiliser n'importe quel radar qui pourrait être supposément correct, on dit: Non seulement vous ne pouvez pas utiliser n'importe quel jouet, n'importe quelle mécanique, vous avez besoin d'un radar qui va être conforme à un ensemble de règles techniques. C'est là

qu'on vient préciser les règles techniques et reconnaître la marque du radar, la façon dont il est opéré, etc.

Vous pouvez être sûr que la première question que le juge pose, c'est: Est-ce que vous avez respecté les règles qui ont été établies par règlement avant de poursuivre? Tant et aussi longtemps qu'on n'a pas ces règles bien établies, on laisse les gens à la merci de discussions telles que: Est-ce que cet appareil mesure vraiment de façon juste? C'est essentiellement pour protéger l'individu, pour bien s'assurer que l'outil sur lequel on va s'appuyer pour porter une infraction est bien selon les normes établies, qu'il y ait une certaine objectivité qui soit donnée à l'intérieur de cela.

M. Dufour: Cela va être difficile de dire à quelqu'un qu'on fait cela pour le protéger quand il sera poigné. Je pense qu'on est obligé d'admettre qu'au bout de la course cela va donner... Je pense qu'il ne faut pas seulement que la justice soit appliquée, mais il faut aussi qu'il y ait apparence de justice. C'est plutôt ce point de vue que j'accepterais, plutôt que "on veut s'assurer que..." Le public ne sait pas toujours comment cela se passe. Je ne sais pas. Le citoyen qui voit un article comme cela, qui voit le règlement, il ne le lira probablement même pas, à moins qu'il y ait quelque chose de tellement frappant et qu'on ait crié tellement fort qu'on soit prêt à prendre le flambeau pour dire au monde: Il y a quelque chose qui ne marche pas dans le règlement. Il faut s'assurer d'une neutralité. Je pense que c'est un point de vue accepté.

Une dernière intervention sur ce que le ministre a dit en ce qui concerne la police. C'est vrai qu'on parle des exceptions, mais pour les policiers, dans l'ensemble, ils se conduisent bien. C'est vrai pour l'ensemble des citoyens aussi. Il ne faudrait pas les trouver meilleurs parce qu'ils font bien leur travail. Bravo. C'est pour cela qu'on les engage, c'est pour cela qu'ils sont payés. C'est vrai pour toutes les classes de la société. Je suis intervenu suffisamment là-dessus.

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

Mme Harel: Là-dessus, je pense qu'il faut surtout veiller à ce que le règlement reçoive la même application partout. Cela vaut pour ce que vous disiez, M. Lalande, concernant l'appareil lui-même qui doit être finalement similaire - je ne sais si c'est une question de marque - qui doit avoir (es mêmes caractéristiques un peu partout et que l'application soit la même. Ma dernière contravention de circulation pour excès de vitesse, je l'ai eue dans une petite municipalité, Notre-Dame-de-la-Merci, qui est

sur une sorte d'autoroute qui prend entre Rawdon et Saint-Donat, avec l'impression, la conviction que c'était surtout pour ajouter au quota de contraventions que le policier avait à donner dans sa municipalité. Il ne faut pas que les gens aient le sentiment que des excès de vitesse, c'est différent selon la municipalité et ses besoins financiers. Si cela fonctionne ainsi, encore une fois, c'est vraiment inverse à l'objectif qui est vraiment recherché. Comment avez-vous la garantie que ce sera appliqué partout de la même façon?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux choses, je pense. D'abord, dans ces cas-là, s'il faut aller à l'extrême, cela va toujours aboutir devant un juge qui aura à juger de la preuve qui va être déposée devant lui, c'est une première chose.

Deuxième élément. Quant à nous, l'obligation que nous avons, c'est que les - je parle toujours d'instrument - moyens que la Sûreté du Québec a sur les autoroutes soient les mêmes moyens que les municipalités peuvent avoir. Donc, la personne qui fait 110 km/h sur l'autoroute, enregistré sur le radar, si elle en fait 110 à Jonquière, il faut que le radar de Jonquière dise 110 aussi. C'est une question de justice.

Pour ce qui est du règlement, c'est ce balisage et la manière de l'utiliser qu'il faut faire. Il y a un grand monsieur qui, il n'y a pas longtemps, a sorti un rapport qui s'appelle le rapport Parizeau. Je m'adresse à l'ex-président de l'UMQ qui connaît très bien le monde municipal, encore plus que moi. Je pense que, encore là, à l'UMQ et dans les municipalités, il y a des grandes personnes qui ont à répondre de leurs faits et gestes devant l'électorat. Il y a des réunions de conseil presque tous les lundis soirs. S'il y a des abus à certains endroits, j'imagine que l'on va riposter joyeusement. Il faut au moins, dans cet esprit d'autonomie et d'indépendance des municipalités, à partir du moment où les règles du Code de la sécurité routière sont là, que les mécanismes pour vérifier, pour mesurer ces niveaux de dépassement soient les mêmes. Il va rester une chose. Il va rester ce que les chefs de police de chacune des municipalités décideront de donner comme ordre. Pour cela, en tout cas, je pense qu'il faut faire confiance aux municipalités de tout le Québec. Dans la mesure où il y aura abus, ce sera aux législateurs de revoir un certain nombre de choses.

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

Mme Harel: Il peut y avoir une belle unanimité, au conseil de ville et chez les contribuables, pour que ce soient les visiteurs qui écopent. Il peut y avoir une belle

unanimité, une sorte de consentement pour que ce soit le visiteur, celui qui traverse la municipalité, qui écope.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne fait pas une très bonne réputation. Cela ne prend pas de temps à se savoir.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): La municipalité serait très rapidement sanctionnée par l'opinion publique et dans les circuits touristiques.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela va pour l'article 332? Est-ce que l'article 332 est adopté? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: M. le Président, ce que souligne le ministre, cela s'est déjà vu, en fait, lorsque les municipalités avaient ce pouvoir de fixer les limites de vitesse. Sauf que ce ne sont pas les grandes municipalités qui peuvent utiliser ce processus habituellement, mais des petites municipalités. Je pense que l'on se soucie peu, guère ou pas du tout de ce que cela peut représenter par ailleurs, comme... Il y a un danger certainement. Comme vous dites, il faudrait peut-être, à ce moment-là, intervenir à nouveau. Mais le danger reste là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que l'on a fait en permettant à tout le monde de prendre un coup, mais ceux qui en abusent on a décidé de les punir. Si c'est vrai pour ceux qui prennent un coup et si c'est vrai pour ceux qui font de la vitesse, ce sera aussi vrai pour ceux qui abuseront éventuellement de ces moyens. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 332 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 333.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel se trouve un détecteur de radar de vitesse au sens de l'article 253."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 333 est adopté?

M. Dufour: Un instant. Il y a un petit changement.
(21 heures)

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

M. Dufour: Oui. "Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel se trouve un détecteur de radar de vitesse au sens de l'article 253." Un véhicule routier n'est pas toujours, par exemple, sur un chemin public. Je m'aperçois que l'ancien texte mentionnait: sur un chemin public. Et là, c'est n'importe où. Il y a une différence notoire, d'après moi. Quelqu'un peut avoir un appareil de radar dans son auto et ne pas être sur un chemin public. Il pourrait être dans un champ.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est parce que cela s'applique seulement dans un chemin public.

M. Dufour: Oui, mais vous ne le notez plus. Vous l'avez fait sauter. L'article, le texte actuel... Vous avez le texte proposé: "Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel se trouve un détecteur de radar de vitesse au sens de l'article 253." Le texte actuel...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a l'article 1: "Le Code de la sécurité routière régit l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur des chemins publics."

M. Dufour: Ah! Vous avez fait un article omnibus. Bon.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 334.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un détecteur de radar de vitesse se trouve dans un véhicule routier peut faire immobiliser ce véhicule et en faire l'inspection. Il est autorisé à confisquer aux frais du propriétaire du véhicule, le détecteur de radar qui s'y trouve.

"Lorsqu'il confisque un tel détecteur de radar, l'agent de la paix délivre un reçu à la personne en possession du véhicule et remet ensuite ce détecteur à la régie."

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

M. Dufour: J'aurais une petite intervention à ce sujet. Le policier pourrait être en lieu de croire qu'il y a un radar dans le véhicule, mais si la personne l'avait sur elle, est-ce que le policier a le droit de procéder à une fouille? Ce n'est pas gros, un détecteur de radar automobile. J'en ai déjà vu, c'est tout petit, c'est la grosseur d'un paquet de cigarettes.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il ne peut pas.

M. Dufour: Il ne pourrait pas fouiller l'individu, seulement le véhicule. Donc, si le véhicule est arrêté, la personne prend le détecteur de radar et le met dans sa poche et c'est fini. C'est réglé. C'est clair, cela, dans votre esprit?

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

M. Doyon: Le simple fait de conduire un véhicule automobile qui a un détecteur de radar constitue une infraction, si je comprends bien la rédaction de l'article. Mais il est concevable que quelqu'un conduise un véhicule qui a un détecteur de radar sans le savoir. S'il se fait arrêter, il n'est pas responsable d'avoir conduit un véhicule automobile et l'infraction, c'est une infraction de fait, il s'agit qu'il y ait un détecteur de radar. Ne serait-il pas plus à propos de dire: "Nul ne peut être propriétaire d'un véhicule routier".

Ma seule crainte c'est que quelqu'un se trouve en infraction sans le savoir et pour une infraction dont il n'est pas responsable. Je vous prête ma voiture et il y a un détecteur de radar.

Une voix: Au prix que cela vaut».

Mme Harel: Est-ce que cela coûte cher?

M. Bradet: 250 \$.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il est clair que ce qu'évoquait le député de Jonquière, qui a une connaissance pratique, semble-t-il, assez poussée de la technique radar... En avez-vous un dans les poches?

M. Dufour: Non, mais j'en ai vu. J'ai vu des gens qui ont des petits radars, ce n'est pas gros, c'est comme un paquet de cigarettes.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est qu'à la connaissance de la Régie, le radar qui pourrait être porté sur la personne...

Une voix: ...n'est pas très efficace.

M. Dufour: Cela ne vaut pas cher. Ce n'est pas sécuritaire.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-ci. La technique va se développer,

évidemment, quand il y aura la prochaine réforme du Code de la sécurité routière, probablement qu'on ajoutera la personne aussi, à ce moment-là. D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Louis-Hébert. Voulez-vous faire votre intervention?

M. Doyon: Non, non. La seule inquiétude que j'ai manifestée, c'était le fait que l'infraction qui est créée là est une infraction de fait qui est créée du fait que quelqu'un conduit un véhicule qui a un détecteur de radar. L'inquiétude que je manifestais, c'est que quelqu'un peut prendre la voiture ou se faire prêter une autre voiture qui a un détecteur de radar et se faire arrêter. À ce moment-là, l'infraction lui est reprochée à lui, si je comprends l'article 333 et ce qui m'inquiétait, c'est que je ne voulais pas que quelqu'un soit possiblement trouvé coupable d'une infraction qui est créée du seul fait qu'on conduit le véhicule alors qu'on n'est pas partie à l'infraction autrement que d'avoir pris un véhicule qui a déjà ce détecteur de radar qui n'est pas facilement très décelable ou visible.

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

M. Lalonde: Il y a toujours effectivement une défense comme il s'agit de droit strict, qu'on peut invoquer en disant qu'on ne savait pas qu'il y avait un radar à l'intérieur. Cela est une défense qui peut être entendue. Toutefois, ce détecteur de radar doit être remis à la Régie de l'assurance automobile, sauf que, si le radar a été saisi alors qu'il était en possession d'un tiers, à ce moment le propriétaire peut avoir à nouveau ce radar, parce que ce n'est pas lui qui l'utilisait. C'est la loi actuelle au Code de la sécurité routière et, pour plus de précision, nous retrouverons ces dispositions à l'intérieur du règlement.

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

M. Doyon: Je suis prêt à accepter l'explication, sauf que cela ne me convainc pas totalement dans le sens que, par exemple, je pense au cas de possession d'explosifs. C'est un cas où, finalement, il n'y a pas de défense contre cela. On est en possession d'explosifs défendus, on les retrouve chez soi et du moment que... Même si on ne le sait pas, il n'y a pas de défense. D'ailleurs, cela a été plaidé en Cour suprême, il n'y a pas de défense contre cela. On ne le peut pas, parce que l'infraction ne demande pas de prouver l'intention coupable, l'infraction est tout simplement: Nul ne peut conduire un véhicule qui a un détecteur de

radar. Les éléments constitutifs de l'offense sont clairs, c'est l'ancien procureur de la couronne qui vous parle. Si on a prouvé qu'on conduisait le véhicule, premier élément, qu'il y avait un détecteur de radar, deuxième élément, on est en infraction et cela suffit pour prouver une infraction. On n'a pas à aller plus loin. Il n'y a pas de défense contre cela autre que celle de dire: Je ne conduisais pas le véhicule, ou autre que celle de dire: Il n'y avait pas de détecteur de radar. Ces deux éléments sont les éléments constitutifs de l'offense et, s'ils sont là, je m'excuse, comme procureur de la couronne, je vous assure que ce sont les seuls éléments constitutifs que le procureur a à prouver. Il n'a pas à prouver que la personne le savait ou que la personne ne le savait pas, il n'y a pas de défense, une fois que ces deux éléments sont là. En tout cas, je le dis. Si c'est cela qu'on veut faire, il n'y a pas de problème, mais il faut savoir que c'est cela qu'on fait.

M. Dufour: Pour moi, ce n'est pas cela qu'on veut faire.

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

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, dans l'article 333, je comprends bien l'argumentation de mon collègue de Louis-Hébert, mais si on lit l'article 334, c'est bien marqué "à confisquer aux frais du propriétaire"; on ne parle plus du conducteur. On remet un reçu à la personne qui conduisait le véhicule, mais on ne dit plus que c'est une faute pour elle, on dit que c'est aux frais du propriétaire du véhicule. Alors, je pense...

M. Doyon: Mais il va y avoir des amendes plus loin.

M. Paradis (Matapédia): Il faudrait peut-être que, lorsqu'on arrivera aux amendes, on l'applique au propriétaire.

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

Mme Bilodeau: Simplement pour répondre aux interrogations du député de Louis-Hébert concernant la défense possible. On est ici en matière de responsabilité stricte, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de disposition dans le code qui dit que c'est une responsabilité absolue. En matière de responsabilité stricte, l'arrêt Sault-Sainte-Marie de la Cour suprême a bien établi que cela laissait ouverture à la défense de diligence raisonnable. Alors, la personne qui conduit un véhicule automobile et qui se fait arrêter parce que le véhicule est muni d'un radar peut très bien présenter une défense

disant qu'elle ne savait pas que le détecteur de radar était dans le véhicule. Alors, c'est ce qu'on appelle "reasonable doubt and care" en droit criminel et qui s'applique ici en matière pénale. C'est la règle générale en l'absence de disposition sur la responsabilité absolue, c'est-à-dire, sans défense possible.

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

Mme Harel: Où retrouve-t-on la disposition pénale qui est afférente à l'article 333?

Mme Bilodeau: L'infraction, vous vouiez dire?

Mme Harel: Oui. À l'article 502, on ne retrouve pas 333.

M. Lalande: À l'article 507.

Mme Harel: À l'article 507? Alors, quelqu'un qui conduit un véhicule dans lequel se trouve un détecteur de radar serait passible, en soi, d'une amende de 200 \$ à 300 \$. S'il n'est pas propriétaire, s'il n'en a pas fait l'installation, s'il la conduit simplement - cela peut être l'auto de quelqu'un d'autre - à ce moment-là, comment peut-il faire une défense de diligence raisonnable?

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

Mme Bilodeau: C'est dans le sens qu'il ne savait pas, que ce n'était pas à sa connaissance que le détecteur de radar se trouvait dans la voiture au moment où il la conduisait. On peut penser, par exemple, aux nouveaux détecteurs de radar qui sont si bien dissimulés qu'un conducteur pourrait peut-être ne pas les voir. À ce moment-là, la défense de diligence raisonnable pourrait être admise en preuve. Cette défense-là s'applique pour l'ensemble du code. C'est le principe de common law.

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

M. Doyon: M. le Président, je termine là-dessus. J'ai des inquiétudes, cela va plus loin que cela. Si cette défense est vraiment admissible, cela veut dire que, dans ma propre voiture, je peux toujours plaider que le détecteur de radar a été installé hors de ma connaissance, par mes enfants, par ma femme qui avait onze points d'inaptitude, etc., et la défense est là. Si c'est ce qu'on veut faire, cela ne me cause aucun problème, mais cela va jusque là. Si on admet la défense qui prétend que je ne savais pas qu'il y avait un détecteur de radar dans la voiture, même si c'est ma

voiture, même si c'est la voiture que je conduis de façon régulière, continue, je pourrai toujours prétendre qu'on a installé ce détecteur de radar là et qu'on ne me l'a pas dit. Je souligne que les débats que nous avons ici aujourd'hui sont importants pour savoir ce que le législateur a voulu dire. On se réfère aux débats qu'on a. Si on veut empêcher que des détecteurs de radar servent aux fins que le ministre réprovoque - et je suis d'accord avec lui - il faut éviter de permettre des défenses trop faciles, comme celle-là.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on est toujours pris d'un bord ou de l'autre à un moment donné pour regarder ces choses-là. Je prenais des informations parce que je me mettais dans la situation de celui qui emprunte la voiture de son "chum" et qui se fait arrêter parce qu'il avait un détecteur de radar. Parlons franchement.

Mme Harel: Comment détecte-t-on un radar?

M. Côté (Charlesbourg): C'est là qu'est l'affaire. Voici comment cela se passe en pratique. D'abord, le détecteur de radar réagit avec un son aigu, dans plusieurs cas, pour signifier qu'il y a quelque chose qui se passe un peu plus loin. Si vous avez un radar, c'est parce que vous avez l'intention de dépasser les limites de vitesse et que vous ne voulez pas vous faire prendre. Je pense que le radar n'est pas là pour détecter ce qui se passe à Montréal quand vous êtes à Québec. Je pense que c'est la pratique très courante.

M. Dufour: C'est pour arrêter l'autre radar.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce sens, cela fonctionne...

Mme Harel: C'est difficile d'utiliser la diligence parce qu'on l'entend, à défaut de le voir.

M. Côté (Charlesbourg): Que je sache, c'est peut-être à un mille ou à un mille et demi que l'individu à bord de la voiture va commencer à sentir qu'il y a quelque chose qui s'en vient par ses oreilles. La réaction à ce moment-là est une diminution très rapide et très sensible de la vitesse. Ce sont ces réactions que les policiers peuvent déjà capter sur les radars. Ils savent que quelque chose se passe. C'est à partir de ce moment-là qu'ils font certaines fouilles. C'est comme cela que cela se passe. On me dit qu'à la Régie de l'assurance automobile,

dans l'application du code, actuellement, ils n'ont jamais eu une seule plainte d'un individu qui se serait plaint d'une mauvaise application et qui n'ait pas été au courant qu'il avait un radar dans sa voiture. Je pense que, là, on court après le gars qui est rare pas mal.

M. Lalande: À l'article 304, on dit: Des motifs raisonnables de penser. Le policier n'arrête pas les gens les uns après les autres pour vérifier s'ils n'auraient pas un radar. Il faut qu'il ait des motifs. Comme le ministre vous l'a expliqué, le motif, c'est une décélération soudaine du véhicule et c'est à ce moment-là qu'il intervient pour arrêter les gens et vérifier.

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

Mme Harel: M. le Président, je pense qu'un élément important à ne pas oublier est que le détecteur de radar ne se laisse pas oublier parce que, quand il fonctionne, il rappelle son existence.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Une voix: L'existentialisme.

Mme Harel: À défaut de ne pas savoir qu'il y en avait un ou qu'il était bien dissimulé, le conducteur, même s'il a emprunté l'auto, va entendre le détecteur.

M. Dufour: Il peut ne pas fonctionner.

Mme Harel: Il peut ne pas fonctionner. La deuxième question que cela entraîne...

M. Côté (Charlesbourg): S'il ne dépasse pas la vitesse, il ne l'entendra pas. (21 h 15)

Mme Harel: C'est cela. La deuxième question que cela entraîne, dis-je, quand on dit qu'un agent a des motifs raisonnables, devant qui doit-il faire la preuve du motif raisonnable? Vous me dites, M. Lalande, qu'effectivement, le policier ne va pas s'amuser à... Il existe des barrages policiers, il en existe évidemment pour d'autres fins, surtout pour conduite en état d'ébriété, mais il demeure que les gens sont plus sujets aujourd'hui à cette sorte de barrage auquel personne ne peut échapper.

C'est nouveau et cela enclenche une certaine crainte chez les gens qui les ont subis dernièrement, car cela fait référence à ce qu'on voit plus dans les films ou à la télé, c'est-à-dire des barrages policiers, et là, c'est chacun son tour et on ne peut y échapper. Cela veut dire qu'il pourrait y avoir identification d'un appareil sans pour autant qu'il y ait des motifs raisonnables. Le motif raisonnable, c'est devant le juge seule-

ment qu'il est plaidé.

M. Lalande: C'est exact.

Mme Harel: Le conducteur ne peut pas demander au policier: Avez-vous des motifs raisonnables de vouloir inspecter? Est-ce qu'un conducteur peut demander s'il a des motifs raisonnables d'inspecter?

Mme Bilodeau: Absolument.

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

Mme Bilodeau: C'est son droit de conducteur. Cela m'est déjà arrivé de demander: Avez-vous des motifs raisonnables de croire que j'ai fait quelque chose? L'agent de la paix ne peut vous intercepter que lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire que vous avez commis une infraction. C'est la charte canadienne et la charte québécoise des droits et libertés.

Mme Harel: Me Bilodeau, ce que vous dites est très très important. Cela veut dire que... Tout cela, évidemment, ce sont des principes. À un moment donné, on va arriver à l'application des infractions et des amendes. J'imagine qu'il y aura une amende s'il y a défaut d'accepter de faire inspecter son auto.

Mme Bilodeau: Oui.

Mme Harel: Elle doit être assez imposante aussi. S'il y a un refus de faire inspecter l'auto, parce que la personne dit: Écoutez, je ne vous ai donné à croire aucun motif raisonnable, à ce moment-là, il y a sûrement une amende quelque part, car il y a défaut d'accepter de faire inspecter.

Mme Bilodeau: On va le voir un plus loin au chapitre de la vérification mécanique. Ce que vous me citez tantôt quant aux barrages policiers dans les cas d'alcootests, il faut dire que, dans ce cas-là, il y a un jugement précis de la Cour suprême du Canada qui a autorisé le barrage policier en cas de conduite en état d'ébriété. C'est vraiment une première et c'est un cas d'exception au motif raisonnable et probable de croire que le juge en chef, le juge Le Dain de la Cour suprême a donné ouverture.

Mme Harel: C'est important ce que vous dites. Aux États-Unis, c'est très très contesté. Il y a des États qui légifèrent sur les barrages. Je pense à un barrage auquel mon collègue lui-même a été partie prenante? Non? Sur la rive sud. Je sais que dernièrement des députés, non pas parce qu'ils étaient dans l'Opposition, mais parce qu'ils ont été... Ce sont les "sobriety check

points", ce qu'on appelle communément les barrages qui, aux États-Unis, ont été rejetés par un certain nombre de cours, et pour lesquels les États ont ensuite dû légiférer pour les rendre légaux finalement dans leur législation.

Vous dites que la Cour suprême a autorisé ces barrages seulement pour le motif...

Mme Bilodeau: Le motif de sécurité. Je ne me rappelle pas exactement le jugement du juge Le Dain. Cela a été une première, parce que, même si on n'avait pas de motif raisonnable dans ce cas-là, on a accepté le principe, ce qu'on appelait le programme RIDE dans une autre province canadienne. C'est pour vous dire que les tribunaux sont quand même très vigilants...

Mme Harel: Restrictifs.

Mme Bilodeau: ...et restrictifs à cet égard.

Mme Harel: C'est simplement pour détecter la conduite en état d'ébriété. Cela ne pourrait pas être un barrage pour détecter autre chose actuellement que la conduite en état d'ébriété?

Mme Bilodeau: Il y a peut-être d'autres cas que nous allons voir, par exemple, lorsqu'on met en danger la sécurité des autres. Les véhicules qui constituent un danger, on va le voir plus loin au chapitre de la vérification mécanique.

Mme Harel: C'est maintenant de grande renommée à Montréal avec les tests qui ont été faits en fin de semaine à la une par les journalistes... Certainement que le ministre en a pris connaissance. Il y a des petits sachets qui sont, paraît-il, en vente dans les établissements de bars et restaurants, qui s'appellent Secur. Le **Journal de Montréal** relate, aujourd'hui, à pleine page, une expérience où des journalistes se sont fait servir trois doubles gins en l'espace d'une demi-heure et ont, à intervalles réguliers, utilisé l'ivressomètre pour savoir où était rendu leur degré d'alcool dans le sang, pour finalement, après une demi-heure, absorber ce Secur, cette sorte de poudre effervescente et retrouver, malgré l'état d'ébriété dans lequel ils étaient, une demi-heure plus tard, un taux d'alcool diminué de moitié.

M. Lalande: Est-ce que les effets de l'alcool ont été diminués de moitié aussi?

Mme Harel: Non, évidemment pas, et les journalistes le notent avec raison, c'est que les effets de l'alcool demeurent, l'état d'ébriété reste le même, mais l'alcool n'est

plus perceptible dans le sang.

M. Côté (Charlesbourg): Nous ne sommes pas à l'abri de ces nouvelles techniques pour contrer l'inévitable, mais ceux qui vont l'utiliser mériteraient davantage que les peines qui sont dans le code. Je n'ai pas eu l'occasion de voir *Le Journal de Montréal* ce matin, parce qu'à Québec, on a seulement *Le Journal de Québec* qui était excellent, d'ailleurs, aujourd'hui.

M. Dufour: Il peut comprendre qu'il y avait deux ou trois places à lire sur la région de Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Ils vont faire venir une copie du *Journal de Montréal* à Québec, parce que je n'ai pas vu dans *Le Journal de Québec* la même...

M. Dufour: Il va l'avoir une journée trop tard.

M. Côté (Charlesbourg): On va se sécuriser.

Mme Harel: Paraît-il, le reportage confirmait que la vente de ce produit s'est répandue dans les bars et les établissements d'alcool de Montréal à une vitesse vertigineuse.

Une voix: J' imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même faire attention, parce que je me souviens que des journalistes avaient fait la démonstration à la une de la télévision, qu'il était possible d'obtenir un permis en Ontario après avoir perdu le permis au Québec. Finalement, cela a fait la une, comme si c'était une vérité extraordinaire et, après vérification, l'individu n'avait jamais obtenu de permis. En tout cas, je pense que les gens de la Régie vont vérifier ce qui se passe à ce niveau.

Mme Harel: On aura l'occasion d'en reparler cette semaine.

M. Côté (Charlesbourg): On aura le temps, d'abord. De toute façon, d'ici à Noël, il reste encore beaucoup de temps. La semaine dernière, on se souhaitait de joyeuses fêtes; maintenant, on est devenu plus optimiste, on se souhaite de joyeuses Pâques.

Mme Harel: Il ne faut pas vivre son carême avant qu'il n'arrive...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 334 est-il adopté?

M. Doyon: M. le Président...

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

M. Doyon: Oui, je ne voudrais pas laisser passer l'occasion de souligner, quand même, que ces deux articles sont importants en ce sens qu'on veut éviter - le ministre me permettra de le dire très rapidement - que des gens puissent se prévenir contre la détection d'excès de vitesse. Je pense que c'est louable et on est tous d'accord avec cela. En même temps qu'on ferme cette petite porte, je vous signale qu'il y en a une qui est toute grande ouverte: Cela s'appelle les C.B. Il m'arrive de circuler et j'en ai un que je mets de temps à autre sur ma voiture et il n'y a rien de plus intéressant que de le laisser au canal 9 et d'entendre les avertissements qui se donnent ouvertement. Et, cela, c'est très souvent 10 milles à la ronde, 20 milles à la ronde. C'est beaucoup plus efficace que n'importe quel détecteur de radar et cela se fait au vu et au su des policiers qui sont sur le même canal et qui entendent la même chose que j'entends. En même temps qu'on ferme la fenêtre qui laisse entrer le courant d'air, on laisse les portes toutes grandes ouvertes.

Je me dis qu'il n'y a peut-être rien à faire avec cela, je ne le sais pas, mais il faut être au moins conscients que, pendant qu'on ferme la fenêtre, on laisse la porte ouverte. Quelqu'un qui crie "smoky", comme le signalait mon collègue de Montmagny-L'Islet, tout le monde sait ce que cela veut dire. A 20 milles à la ronde, tout le monde sait qu'il y a des policiers aux alentours qui sont prêts à vérifier les excès de vitesse. Enfin, je me dis que c'est comme cela et que les détecteurs de radar sont un mal épouvantable, mais en même temps, les CB en sont un beaucoup plus grand à ce compte-là. On n'y peut rien et on ne fait rien. Il y a des gens qui en font une utilisation très fréquente et tout le monde s'avertit comme cela de dangers de la route de cette nature. Est-ce qu'il y a quelque chose à faire? Je le demande.

Je suis complètement d'accord avec les propositions du ministre qui concourent à fond à diminuer les possibilités que les gens ont d'éviter des vérifications par radar. Mais en même temps qu'on bouche ici un petit trou il y en a un autre qui reste tout grand ouvert. Peut-être que les membres de la Régie de l'assurance automobile du Québec ont eu l'occasion de se pencher sur ce problème parce qu'il existe certainement. Je voulais tout simplement le souligner en passant, parce que c'est l'occasion lors d'une commission parlementaire de parler de ce genre de choses.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est clair qu'on peut boucher un trou aujourd'hui, mais il va s'en ouvrir un autre demain. Il est clair aussi qu'il y a les CB. Quel pourcentage de voitures ou de camions en ont? Ce sont principalement les camions qui les ont maintenant. Il y a effectivement un certain nombre de camions qui se communiquent certaines informations, bien sûr - attention aux barrages policiers - de la même manière qu'allumer les phares et les fermer signifie: Faites attention, il y a des choses qui se passent un peu plus loin. Non.

M. Doyon: Il faut vivre avec cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut vivre avec cela.

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

M. Vaillancourt: Ainsi, quelqu'un qui "flash" ses lumières pour avertir qu'il y a quelque chose qui se passe en avant, est dans l'illégalité. Cela est-il dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le policier aurait de la difficulté à prouver qu'il avait des motifs raisonnables de croire qu'éteindre et ouvrir les lumières était pour signifier à ceux qui venaient qu'il y avait un barrage là-bas. Ce n'est pas vérifiable.

M. Vaillancourt: Mais ce n'est pas dans la loi que c'est illégal?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Vaillancourt: Cela peut être fait pour d'autres motifs aussi.

M. Doyon: C'est parce qu'on s'est reconnu Georges et moi.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Vaillancourt: Cela m'arrive de faire cela quelquefois.

Le Président (M. Saint-Roch): Je sais qu'on est dans le temps des fêtes, M. le député d'Orford, mais on n'est pas prêt à entendre des confessions ce soir. Mme la députée de Maisonneuve.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Ce n'est plus M. le Président, cela va être mon révérend Père.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Finalement, ce que les propos du député de Louis-Hébert indiquent, c'est que ce qui doit être sanctionné sévèrement, c'est la conduite

dangereuse. Mais, quelles que soient les dispositions d'un code, lorsque l'opinion publique et les citoyens qui en sont influencés n'adhèrent pas aux limites qui sont prescrites, aux obligations qui sont faites, on recherche de mille et une façons le moyen de les contourner.

Pensez par exemple à la limite qui est actuellement en usage aux États-Unis. Je pense que c'est de commune renommée que personne ne l'applique et que personne ne la respecte parce que c'est une limite qui est en dehors du bon sens, d'une certaine façon. Elle fut imposée pour des considérations économiques, à cause du coût de l'essence. Elle n'originait pas de la nécessité de voir à la sécurité routière; même que les études ont démontré que quand les limites de vitesse étaient trop basses, il y avait au contraire des accidents provoqués du fait que les conducteurs étaient dans un état d'inattention attribuable au fait d'avoir roulé sans stimuli. Il faut conduire aux États-Unis d'ailleurs pour s'en rendre compte. Encore dernièrement... Il n'y a rien de plus endormant, il n'y a rien qui fait plus perdre son pouvoir de concentration ou son attention que de conduire ainsi. Les études ont démontré... La conduite dangereuse, c'est d'aller trop vite, mais cela ne veut pas dire nécessairement dépasser certaines vitesses. Je pense que le ministre va être d'accord que c'est beaucoup dans la révision qu'il va faire des vitesses sur les routes. Il y a des routes où la vitesse est trop basse en regard de celles où elle est trop haute. Finalement, les citoyens ne respectent pas, avec adhésion, des prescriptions qui leur semblent en dehors du sens commun. Cela est bien plus redoutable, d'une certaine façon, parce que les CB servent habituellement aux camionneurs pour se donner ce genre de renseignements, mais aussi pour s'entraider à bien d'autres points de vue.
(21 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Je vais prendre un cas particulier de CB et vous donner dans le concret ce à quoi il sert. Si cela est le sens commun, on a le sens commun rendu pas mal loin. Les CB servent à avertir que telle pesée est en opération et on dit: Tu serais mieux de prendre un autre chemin pour ne pas être obligé de passer sur la pesée. Cela signifie très nettement qu'il y a surcharge et que, volontairement, comme ils sont surchargés, ils ne veulent pas passer sur une pesée pour être en constat d'infraction. Si c'est cela le sens commun, on a des problèmes un peu.

Mme Harel: Écoutez, c'est véritablement une fraude économique, on est au niveau de la fraude. Là, je vois bien qu'il n'y a pas de disposition concernant les CB. Alors, si voulez M. le Président, on va adopter l'article 334.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, mais... M. le député, cela va? Est-ce que l'article 334 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 335.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier qui en suit un autre doit le faire à une distance prudente et raisonnable en tenant compte de la vitesse, de la densité de la circulation, des conditions atmosphériques et de l'état de la chaussée."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 335 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: D'après les cours de conduite, les gens nous disaient, à un certain moment donné, que par rapport à la vitesse, il fallait avoir tant de distance entre l'automobile qui est en avant et celle qui précède. Quand on précède une automobile ou quand on la suit, il faut garder une certaine distance. Il y a des gens - je ne sais pas si ce sont des spécialistes qui prennent l'essence de l'autre; en tout cas, - qui suivent de très près. Il n'y a pas vraiment moyen d'arrêter cela. Là, vous dites dans votre loi: "Le conducteur d'un véhicule routier qui en suit un autre doit le faire à une distance prudente et raisonnable". Est-ce que l'expression "prudente et raisonnable" est expliquée en quelque part, dans la loi ou ailleurs? Est-ce qu'avant, il y avait une distance fixée quelque part?

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

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Jonquière aura certainement remarqué que l'article 335 est la reproduction textuelle de l'article 284 du code actuel adopté en 1981.

M. Dufour: Mais, pourquoi, dans les cours de conduite automobile ou dans le livre, le cahier ou le petit livre que le ministère fournit pour les gens qui veulent... Avant, c'était inscrit: À telle distance, la distance d'automobile est de 5, 10, 15 ou 20 pieds.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à titre indicatif. C'est une règle qui dit que pour freiner à telle vitesse, cela prend tant de pieds. Alors, la distance...

M. Dufour: Ah! je pensais que c'était une loi.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas une loi. C'est à titre indicatif. Il faut

tenir compte d'un certain nombre de choses. Dans ce cas, s'il y avait une règle, il faudrait qu'il y ait une règle au moment où la chaussée est sèche, une règle au moment où la chaussée est détrempeée, etc.

Une voix: La largeur des pneus.

M. Dufour: Alors, ce qui arrive, c'est qu'ils faisaient cela, en tout cas, dans le livre, j'ai l'impression qu'il prenait les...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de sécurité et d'indiquer à la personne: Voici, pour être en sécurité, cela vous prend tel temps de réaction.

M. Dufour: Le problème, c'est quand ils se suivent quatre ou cinq. Ils ne peuvent pas dépasser non plus s'ils sont tous collés les uns sur les autres. C'est là que se produit le bouchon dont je parlais cet après-midi, qui peut causer des problèmes assez importants. Est-ce que vous avez des cas où des gens ont été arrêtés à cause de cela? Il y en a qui sont déplorables sur un moyen temps sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas.

M. Dufour: Il n'y en a pas. Eh bien!

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

M. Desbiens: Merci, M. le Président. J'avais l'impression qu'il y avait quelque chose au moins dans le cas des camions. Non? On exigeait qu'il y ait un espace suffisant entre deux camions qui se suivent sur une route, par exemple. Quand vient le temps de faire un doublement, de doubler ces camions...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est exact. On cherche la référence dans le code concernant les camions.

M. Desbiens: Il me semble qu'en 1981, on avait...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Regardez cela, parce que comme mon collègue de Jonquière dit: Quand ce sont des camions, cela est encore pire et quand ce sont des autos, cela se produit aussi régulièrement. Ils se collent en arrière, alors cela finit que... Je croyais que c'était illégal.

M. Côté (Charlesbourg): On cherche la référence.

M. Desbiens: Pendant qu'ils cherchent, est-ce qu'il y a une pénalité de prévue pour

l'article 335?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, de 30 \$ à 60 \$.

M. Desbiens: Mais comment prouver cela?

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, vous avez pratiquement eu la réponse tantôt, il n'y a jamais eu personne de... Je pense que c'est là pour aiguïser la sagesse.

M. Desbiens: Je reviens à mes écoles de conduite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'éducation. Cela donne beaucoup d'ouvrage.

M. Desbiens: C'est le genre de choses qui, dans mon esprit, sont beaucoup plus dangereuses que la vitesse.

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

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 336.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Oubuc trouvera ici réponse à sa question. "En dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village, les conducteurs de véhicules routiers qui circulent en convoi doivent laisser entre eux un espace suffisant pour permettre à ceux qui les dépassent d'occuper sans danger l'espace intermédiaire."

M. Dufour: Avez-vous des cas où il y a eu des arrestations? Dans les gros véhicules routiers, y a-t-il des cas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a des cas.

M. Lalande: Dans les cas de convois, par exemple. Je me rappelle ce qui s'est passé sur la Côte-Nord où il y avait un convoi qui était trop serré, de sorte que les gens en dépassant ne pouvaient plus se replacer entre les deux. Alors, cela devient inquiétant. Je me rappelle qu'il y avait eu une contravention cette fois.

M. Dufour: Une. Mais un convoi, cela veut dire que deux camions qui se suivraient, c'est un convoi. On voit cela régulièrement, M. le ministre, dans le Parc des Laurentides, on dirait que la route leur appartient.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne conteste

pas l'énoncé du député de Jonquière.

M. Dufour: Ah bon!

M. Desbiens: Les routiers sont moins dangereux que les autos.

M. Dufour: En règle générale, mais cela arrive de temps en temps... Il faut dire à leur décharge que les conducteurs routiers, ce ne sont pas les pires conducteurs, Ce sont des gens qui surveillent les...

M. Côté (Charlesbourg): Là comme ailleurs, c'est encore l'exception et on fait la législation pour l'exception.

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

Mme Harel: L'article 336 s'applique aux convois de mariage, aux convois funéraires. Est-ce une interprétation restrictive, cela est-il en dehors?

M. Lalande: Non, non. C'est plus large, quel que soit le convoi.

Mme Harel: Parce qu'on dit "en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village"⁷

M. Lalande: On mentionne "véhicules routiers". Un véhicule routier, c'est...

Mme Harel: Les véhicules routiers, c'est tout, tout?

Une voix: Les remorques, les semi-remorques. Vous n'avez qu'à regarder la définition.

M. Dufour: Oui, les automobiles, les camions, tout ce qui est mû par un moteur.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut s'appliquer dans le cas d'un mariage ou d'un convoi funéraire aussi.

Une voix: D'accord.

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

M. Desbiens: C'est rare que cela se trouve sur la grand-route. Ordinairement, c'est à l'intérieur...

M. Côté (Charlesbourg): Mais, au cas où...

M. Dufour: Pour aller au cimetière à Shipshaw, il faut sortir de la ville.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 336 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 337.

M. Côté (Charlesbourg): "En dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village et sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier dont la masse nette déclarée sur le certificat d'immatriculation est de plus de 5500 kg, qui suit un véhicule dont la masse nette déclarée est également de plus de 5500 kg doit laisser une distance d'au moins 90 m entre eux afin de faciliter son dépassement par d'autres véhicules."

Quatre-vingt-dix mètres cela signifie 270 pieds.

M. Dufour: C'est 280 pieds.

M. Desbiens: C'est une reconduction?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est une reconduction de la disposition actuelle. Cela donne l'espace pour...

M. Desbiens: Et cela permet aussi aux officiers de circulation d'agir; 90 mètres, cela se mesure. C'est 300 pieds.

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

Mme Harel: Non, excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse. Est-ce que l'article 337 est adopté?

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

M. Bradet: M. le Président, cela me tente de demander au ministre, l'organisateur politique, si un convoi comprend les défilés électoraux qui se dirigent au même endroit pour préparer une victoire ou en célébrer une.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela comprend...

M. Dufour: Il est rare...

M. Bradet: Non, non, je parle de l'article 336.

M. Côté (Charlesbourg): Cela comprend un défilé électoral.

Une voix: Même s'il va au Peps, M. le ministre.

Mme Harel: J'ai été témoin d'un défilé

électoral qui n'était constitué que de mastodontes comme ceux-là: Des grues...

M. Côté (Charlesbourg): À Saint-Jacques?

Mme Harel: Dans Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): À Maisonneuve aussi?

Mme Harel: Oui. C'était le rassemblement. Il n'y avait que des grues ou encore de gros appareils pour déneiger. Il y a un an. C'était assez extraordinaire d'ailleurs la réaction. Un convoi semblable, cela impressionne beaucoup. Il n'y avait que ce genre d'appareils. Dans un quartier comme évidemment Maisonneuve, les gens se disaient: Comment ont-ils fait pour obtenir de leur "boss" la permission de les sortir un dimanche après-midi?

M. Côté (Charlesbourg): Pour rassurer le député de Louis-Hébert, c'est bien l'article 337: en dehors d'une cité, d'une ville.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 337 est adopté?

Mme Harel: Oui.

Dépassement

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 338.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne discontinue de démarcation de voie pour effectuer un dépassement ou pour changer de voie."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 338 est adopté?

M. Dufour: Il n'y a rien de changé.

M. Côté (Charlesbourg): On n'a rien changé, c'est la même chose.

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

M. Desbiens: Et les pénalités...

M. Côté (Charlesbourg): On va les voir plus tard.

M. Desbiens: Augmentées, j'espère.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 338 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 339.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui en dépasse un autre doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger pour le véhicule dépassé, revenir sur la voie de droite le plus tôt possible." C'est la reconduction de la disposition actuelle. Finalement, cela prévoit la possibilité de revenir dans la voie de droite.

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

M. Dufour: Finalement, l'intention de dépasser n'est pas toujours manifeste.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Ce n'est pas toujours dit, non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Et malheureusement, dans ce cas-ci, si on peut vanter la bonne conduite des trains routiers ou des véhicules lourds sur les autoroutes, il n'est pas manifeste que les camions respectent ces signalisations avec suffisamment de délai. Très souvent, on se fait couper par une "van" qui a décidé qu'elle faisait son chemin et là-dessus, il y a du travail à faire. Je regarde le député de Montmagny-L'Islet qui est un connaisseur dans le domaine du camionnage et effectivement un peu plus de respect à l'égard de l'automobile, de la voiture de promenade, sur les autoroutes ne ferait pas de tort.

M. Dufour: D'autant plus que les gros camions dont vous parlez ne se déplacent pas comme une automobile. Cela ne peut pas reprendre sa...

Le Président (M. Saint-Roch): Avant de dérapier, est-ce que l'article 339 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 340.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier dépassé ou sur le point de l'être ne peut augmenter la vitesse de son véhicule pendant le dépassement." Reconduction de l'article actuel.

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

M. Desbiens: C'est très fréquent, je ne sais pas pourquoi.

Mme Harel: Il y a une infraction qui est créée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: L'infraction est...

M. Côté (Charlesbourg): Pour votre information, on commence à se prémunir contre vos questions; alors, je vais vous répondre tout de suite. Il y en a eu 631 de ce type l'an passé.

Mme Harel: À l'article 506, on retrouve les amendes.

M. Côté (Charlesbourg): 100 \$ à 200 \$.

M. Dufour: Mon réflexe, c'est de diminuer la vitesse pour donner la chance à quelqu'un qui veut passer.

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

M. Desbiens: M. le Président, cela ne devrait pas être facile à faire appliquer.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Déjà, s'il y en a 631, cela m'impressionne beaucoup qu'il y ait 631 personnes qui ont pu se faire pincer. Je vais vous dire qu'au temps où j'étais député de Matane, je me suis fait pincer. Regardez dans les statistiques de 1974, j'en ai déjà eu une.

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

M. Desbiens: Je ne sais pas si ce n'est pas une réaction naturelle de n'importe qui, de presque la totalité des conducteurs ou conductrices.

Une voix: Je ne pense pas.

M. Desbiens: Non. Dès qu'il y en a un qui passe à côté, l'entraînement. (21 h 45)

Une voix: Moi, cela m'affaïsse.

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

M. Dufour: À la vitesse à laquelle je roule, ils ont une chance de passer.

Mme Harel: C'est une réaction et un comportement de matamore.

Une voix: C'est psychologique.

Mme Harel: C'est un comportement de

matamore...

M. Desbiens: ...cela aussi.

Mme Harel: ...qui consiste à vouloir dépasser celui qui nous dépasse.

Une voix: ...cow-boy.

Mme Harel: M. Lalande, combien y avait-il de femmes parmi les...

M. Lalande: C'étaient juste des hommes.

M. Dufour: Honnêtement, j'enlève mon pied de... C'est naturel. À la minute où...

Le Président (M. Saint-Roch): Pour être matamores il fallait que ce soit des hommes.

M. Desbiens: Parfois, cela m'arrive, je l'ai constaté...

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

M. Vaillancourt: Étant donné que le ministre s'est fait prendre on serait aussi bien d'enlever cela de la loi!

Une voix: Le ministre s'est dompté.

M. Dufour: Il s'est dompté.

M. Desbiens: J'en ai vu des femmes me tenir tête sur la route.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc, avez-vous un commentaire?

M. Desbiens: J'ai l'impression qu'ils vont régler cela après.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 340 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 341.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger."

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

M. Desbiens: Un conducteur de véhicule routier n'est pas obligé d'attendre s'il vient quelqu'un en sens inverse.

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a de l'espace. Si la bicyclette allait sur l'accote-

ment, à ce moment-là...

M. Desbiens: Mais il arrive que la bicyclette soit sur la voie elle-même, assez à droite, mais quand même sur l'asphalte.

M. Côté (Charlesbourg): Comme le dit Me Drolet, si c'est en sens inverse ce n'est pas un dépassement.

M. Desbiens: J'ai dit lorsqu'il s'en vient une autre voiture en sens inverse et qu'on veut dépasser.

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

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

Mme Harel: Si cela vaut pour les bicyclettes, est-ce que cela vaut pour les motocyclettes et les cyclomoteurs?

M. Côté (Charlesbourg): C'est seulement pour la bicyclette.

Mme Harel: Cela veut donc dire que les motocyclettes ont le même droit d'occuper tout l'espace de la voie de circulation que l'automobile.

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

M. Lalande: Oui, parce que c'est un véhicule routier. Il peut donc prendre tout l'espace.

Mme Harel: Il y a un peu d'éducation à faire là-dessus parce que vous avez sûrement remarqué combien les conducteurs sont impatients à l'égard des motocyclettes ou des cyclomoteurs qui occupent le milieu d'une voie de circulation, une impatience qui démontre vraiment que pour les conducteurs d'automobile c'est comme si cette voie était illégalement occupée. Les automobilistes klaxonnent jusqu'à ce que le cycliste se soit tassé sur l'accotement. Dans le Code de la sécurité routière, le motocycliste peut occuper totalement une voie du milieu.

M. Côté (Charlesbourg): De plus en plus, les indications que les clubs de motocyclistes donnent à leurs membres sont d'occuper le centre de la voie qui leur est réservée.

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

M. Dufour: Avez-vous dit tout à l'heure qu'une bicyclette serait un véhicule routier?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Lalande: Non. Une motocyclette est un véhicule routier de sorte qu'on doit lui donner le même espace que pour tout véhicule routier et c'est spécifique à la bicyclette. On n'a pas besoin de lui donner autant d'espace qu'à un véhicule routier, mais suffisamment d'espace pour être capable de dépasser.

Mme Harel: Avez-vous fait faire des sondages sur le comportement des automobilistes à l'égard des motocyclistes, sur le degré de sensibilité à l'égard de la sécurité routière? La régie fait-elle faire des sondages à l'occasion?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est assez étonnant. Ce que l'on dit, c'est qu'effectivement, il y a des sondages. Les sondages révèlent que ceux qui se conforment le moins aux règles de la sécurité routière, ce sont les cyclistes. C'est pourquoi, Vélo-Québec a insisté pour que les cyclistes soient considérés dans le Code de la sécurité routière, afin de mieux encadrer cette pratique, finalement.

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

Mme Harel: Je faisais référence aux sondages téléphoniques auprès d'un échantillonnage de la population pour mesurer l'état d'hostilité qu'un groupe manifeste, par exemple, à l'égard des motocyclistes ou vice versa, ou leur degré de sensibilité, par exemple, en regard des nouvelles dispositions qui sont plus sévères, mais qui démontrent aussi un intérêt plus évident à l'égard de la sécurité routière. Est-ce que vous faites faire des sondages à la régie?

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a une série de sondages internes faits par les gens de la régie. Effectivement, en ce qui concerne les cyclistes, on a fait un sondage, mais interne.

Mme Harel: Est-ce que vous en faites faire aussi sur les pénalités et l'accueil qui en est fait par la population? Vous avez certainement dû en faire faire sur la campagne "L'alcool au volant, c'est criminel", pour mesurer le degré d'efficacité que la campagne a pu avoir.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire que ce que fait la régie, c'est un sondage qui précède la campagne auprès de certains "focus groups", par exemple, pour

être capable de bien cerner... Ceux qui ont travaillé ardemment pendant les élections savent ce que cela veut dire.

Mme Harel: Quelle cible, quelle clientèle cible.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est une clientèle cible que l'on réunit, que l'on interroge sous toutes les coutures, pour être capable de savoir si tel ou tel thème va bien coller, être bien reçu, ou s'il signifie telle ou telle chose pour l'individu. En plus, ce que l'on ne fait pas pour les partis politiques, la régie a pris soin - probablement qu'elle est mieux pourvue financièrement que les partis politiques - de faire le point après la campagne de publicité pour savoir comment elle a été perçue.

Une voix: On a un moyen plus sûr que cela nous, c'est le vote à l'élection.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela signifie que l'article 341 est adopté?

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 342.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer en zigzag plusieurs dépassements successifs sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation à sens unique."

On a fait état cet après-midi de l'interdiction de zigzaguer sur une route.

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

M. Dufour: Vous établissez une règle qui dit que l'on ne peut pas faire de zigzag. Je comprends l'esprit de cet article. Quelqu'un ne pourrait pas le faire de façon continue. Si on examinait son comportement sur une distance de quelques kilomètres, on pourrait dire: Il a fait du zigzag. Vous comprenez ce que je veux dire.

M. Côté (Charlesbourg): En 1983, il y a eu 583 infractions de ce type. Il s'agit d'aller sur les routes pour s'apercevoir qu'effectivement...

M. Dufour: Oui, cela se fait.

M. Côté (Charlesbourg): ...il y en a un paquet qui sont dangereux.

M. Dufour: De gauche, à droite; de droite, à gauche.

M. Côté (Charlesbourg): Pour que les policiers en aient arrêté 583, je peux vous dire que...

M. Desbiens: Oui, sur toutes sortes de routes, intramunicipales et...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce qu'il faut lire l'article 342 comme étant "de circulation à sens unique"? Que ce soit deux voies ou plus, ces deux voies sont...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, en une direction.

Mme Harel: ...de circulation à sens unique. Les deux voies ou plus sont à sens unique. À ce moment-là, le dépassement...

M. Côté (Charlesbourg): Est permis.

Mme Harel: ...est permis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais pour qu'il y ait zigzag, il faudrait, dans un premier temps, passer par la gauche, revenir à droite, passer par la gauche, revenir à droite.

M. Dufour: Slalom.

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

Mme Harel: Est-ce qu'on n'a pas tantôt adopté une disposition qui faisait obligation de revenir à droite après avoir dépassé à gauche?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas un zigzag, c'est une valse.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 342 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 343.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ne peut franchir aucune des lignes de démarcation de voie suivantes pour effectuer un dépassement: 1^{re} une ligne continue simple; 2^e une ligne continue double; 3^e une ligne double formée d'une ligne discontinue et d'une ligne continue située du côté de la voie où circule le véhicule routier." 12 600 infractions en 1983.

Une voix: Cela ne me surprend pas.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, on joue avec la sécurité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 343 est adopté?

Mme Harel: Un instant.

M. Dufour: Il est technique celui-là. Il faut le lire tranquillement.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Il ne faut pas faire d'excès de vitesse.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous ferai remarquer, M. le député de Jonquière, que l'article 342 dit qu'il ne faut pas faire de zigzag non plus.

M. Dufour: Non, non. J'ai bien compris. Je regarde cela. Nous n'avons pas nécessairement de dessins, de pictogrammes devant nous, alors, il faut le lire tranquillement pour être bien sûr qu'on le comprend.

Mme Harel: Il y a une disposition qui dit: Nul ne peut conduire un véhicule à une lenteur susceptible de gêner ou d'entraver la circulation normale.

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

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, c'est la ligne continue, que tout le monde connaît, et la ligne double. C'est cela. La ligne double.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 343 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 344.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux vous dire qu'on en a à rattraper pour ce matin et pour cet après-midi?

M. Dufour: Il me semble qu'on fait des...

M. Côté (Charlesbourg): Article 344.

M. Dufour: L'article 330 qui est suspendu, l'est-il encore?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui! On préfère régler ce qu'on a en avant. On y reviendra. Ce sera plus simple ensuite. 344. "Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne visée à l'article 343, dans

la mesure où cette manoeuvre peut être effectuée sans danger, si la voie est obstruée ou fermée à la circulation, pour dépasser une machinerie agricole, un tracteur de ferme, un véhicule à traction animale, une bicyclette ou un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente."

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

M. Desbiens: Est-ce une reconduction?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Qu'est-ce que cela donne à l'application?

M. Desbiens: Je ne savais pas qu'on avait le droit de le faire, c'est dommage. Je n'y avais pas pensé.

M. Côté (Charlesbourg): 300 infractions en 1983.

M. Desbiens: Je ne pensais pas qu'on avait le droit de le faire, même pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je l'apprends moi aussi.

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

M. Dufour: Pourquoi êtes-vous obligé d'expliquer une machinerie agricole? Un tracteur de ferme, je pensais que c'était une machinerie agricole. Pour un véhicule à traction animale, peut-être que c'est moins vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Une machinerie agricole n'est pas immatriculée, alors qu'un tracteur de ferme est immatriculé.

M. Dufour: Et pour un véhicule à traction animale?

M. Côté (Charlesbourg): Là, c'est le cheval. Il n'y a pas de licence.

Une voix: Des charettes à boeuf.

Mme Harel: C'est une calèche.

M. Dufour: Non, mais il y a des voitures qui circulent ici à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, des calèches.

M. Lalande: C'est seulement un permis de la ville.

M. Dufour: C'est un permis de la ville, ce n'est pas un autre permis.

M. Desbiens: On a le droit quand même de doubler lorsqu'il n'y a pas de danger.

M. Dufour: Pour le panneau avertisseur de circulation lente, est-ce que le ministère a fixé des normes pour cela ou est-ce que quelqu'un peut décider qu'il se pose quelque chose en arrière? Est-ce réglementé?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le triangle. Le député de Dubuc a raison, c'est le triangle rouge.

Une voix: Ou jaune.

M. Dufour: Selon les normes du ministère.
(22 heures)

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

Mme Harel: Les 300 infractions étaient-elles en vertu de l'article 344 ou de l'article 343?

M. Lalande: L'article 344, c'est l'ancien article 349 qui est reconduit.

Mme Harel: Cela veut dire qu'il y a eu 12 600 infractions en regard de l'article 343 et...

M. Lalande: Qui est l'actuel article 348.

Mme Harel: L'infraction, en vertu de l'article 344, est de quelle nature? On dit: "dans la mesure où cette manoeuvre peut être effectuée sans danger". Est-ce parce qu'il y a danger?

M. Lalande: Il y avait danger, c'est cela.

Mme Harel: Un danger qui a provoqué un accident?

M. Lalande: Non, je ne pense pas. C'est un danger qui peut provoquer un accident.

M. Côté (Charlesbourg): Qui peut provoquer un accident.

Mme Harel: Qui peut provoquer.

M. Lalande: C'est celui qui est fatigué de suivre en arrière et qui a décidé de passer, ce qui était dangereux, de l'avis du policier.

Mme Harel: 300 infractions, c'est quand même...

M. Côté (Charlesbourg): C'est beaucoup, parce qu'il faut toujours que le policier soit là pour le constater.

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

M. Dufour: On voit souvent... Par exemple, il y a des véhicules qui sont vraiment lents, en montant une pente qui est assez longue et s'il y a de l'espace, de temps en temps, quand on suit, le gars nous avertit qu'on peut dépasser. A-t-on plus le droit de le faire dans des cas comme cela? Je ne vous cache pas qu'il y a des pentes dans lesquelles les gros véhicules lourds ne vont pas vite, mais on peut les passer en automobile et on ne les sent même pas.

Une voix: Ils nous signalent même cela...

M. Dufour: Ils nous le signalent. Est-ce que cela nous sécurise par rapport à cet article ou si un policier pourrait dire: Wo!

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question d'interprétation mais on est porté à croire que dans ces cas-là, il n'y a pas de problème. C'est une question de jugement.

M. Dufour: On sait bien que le conducteur d'un gros véhicule voit - il est surélevé - des choses qu'on ne voit pas.

Mme Harel: Vous permettez, M. le Président? Cela reste un peu discrétionnaire, étant donné qu'on le permet, le conducteur peut franchir, finalement, une ligne continue.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais dans des situations bien précises qui sont déterminées à l'article.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On sait qu'un véhicule agricole, par exemple, ce n'est pas très rapide. Je pense que pour un tracteur de ferme, c'est assez clair. Quant à la traction animale, à moins que ce ne soit devenu une piste de course, il y a de fortes chances que cela n'aille pas très vite non plus. Une bicyclette...

Mme Harel: Heureusement qu'il y a cette possibilité parce que cela pourrait même être néfaste à la circulation. Par ailleurs, le conducteur doit évaluer de faire cette manoeuvre au moment où il peut la faire. Le code lui permet de le faire, la loi le lui permet. Il y a comme un jugement qui s'exerce qui peut être différent du jugement que le policier va exercer. Finalement, c'est le policier qui a raison parce que c'est lui qui émet le billet de contravention, mais...

M. Lalonde: Je peux vous donner certaines statistiques là-dessus. Quand le billet est contesté - et cela est vrai pour

toutes les règles de circulation - si le policier n'est pas en cour, parce que souvent c'est son billet qui est déposé en cour, et si l'individu comparait pour se défendre, il y a une proportion assez importante de gens qui gagnent leur procès à ce moment-là, plus de 80 %. Si le policier est présent, c'est de l'ordre d'à peu près 50 % où l'individu va quand même avoir une défense qui va être acceptée par le juge. Il s'agit de ce genre de contestation: par exemple, le cas où il y aurait un véhicule lourd où le chauffeur indiquerait que vous pouvez passer. Je pense que ce serait une excellente défense de la part de l'individu de dire qu'il avait de bons motifs, à ce moment-là, et contester ce billet d'infraction. Comme on vous le dit, même en présence du policier, il y a 50 % des gens qui gagnent cette défense.

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

M. Desbiens: Je pense que le plus grand critère reste la prudence dans ce cas-là. Je m'en souviens - et cela arrive régulièrement sur une route comme les nôtres - je me suis fait prendre à un moment d'inattention. En fait, il ne faisait pas clignoter pour que je passe mais parce qu'il passait, il doublait. Je pense que c'est toujours la prudence qui reste le critère, car comme on le revoit souvent dans les articles, il faut s'assurer que c'est fait en toute sécurité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 344 est adopté?

M. Dufour: Un instant, M. le Président. Pourquoi...

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

M. Dufour: ...M. le ministre, ne prévoit-on pas que dans des cas extrêmes où on voit... Pourquoi laisse-t-on juste de la latitude aux policiers de pouvoir déterminer s'ils ont le droit ou pas? Même si c'est un véhicule lourd, il y a des fois que c'est en descendant, des fois, c'est en montant parce qu'ils n'ont pas la même portée, ils sont plus prudents. Je vous dis que, parfois, ils sont embarrassants parce qu'ils ne fonctionnent pas. Ce n'est pas parce qu'ils veulent nous rendre un mauvais service, c'est parce que la nature de ce véhicule fait qu'on ne peut pas le dépasser n'importe quand. Pourquoi n'aurait-on pas une méthode pour prévoir que, dans des cas où un véhicule... Là, on les nomme. C'est cela qui me dérange. On les cite nommément. On ne parle pas de véhicules lourds. C'est vraiment à la discrétion des policiers. Je trouve qu'on ne peut pas tout laisser à la discrétion dans une loi. Je comprends qu'il y a des points qui

sont... Mais on peut déterminer cela.

M. Lalande: Le cas de l'article 344 est vraiment prévu pour les véhicules à circulation lente. C'est un cas qui est particulier pour permettre probablement dans ces cas une plus grande discrétion que dans les autres cas. L'autre cas, c'est l'article précédent où on ne doit pas traverser les doubles lignes, etc. C'est applicable. Selon l'avis des corps policiers, c'est une cause dangereuse au moment où le véhicule lourd prend de l'accélération en descendant une côte et que vous dépassez dans ces conditions. C'est une des conditions les plus dangereuses et qui est complètement à prohiber.

M. Desbiens: C'est la loi de la gravité...

M. Lalande: Vous pouvez atteindre des vitesses qui sont nettement exagérées dans ces cas-là pour justement essayer de passer en avant pour vous prémunir pour la prochaine fois où cela ira plus lentement.

M. Dufour: Mais en montant.

M. Côté (Charlesbourg): En montant, très souvent, il y a...

Une voix: La troisième voie.

M. Côté (Charlesbourg): ...la troisième voie.

M. Dufour: Mais, des fois, il n'y en a pas. Honnêtement, je ne veux pas être chatouilleux, mais j'ai vu des cas...

Une voix: Cela ne monte pas vite.

M. Dufour: C'est parce que des embûches pour quelqu'un qui circule normalement sur la route provoquent chez le conducteur, assez souvent, de l'agressivité. C'est là que c'est dangereux. Il faut enlever cela autant que possible. Il y a des gens qui sont embarrassants sur la route, c'est incroyable! Volontairement ou pas, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas uniquement des camions lourds.

M. Dufour: C'est cela. Cela peut être des automobiles aussi. Mais c'est plus remarquable dans ces cas-là parce que, si je dépasse le gros véhicule en ayant vu tout cet article, j'ai l'impression que je serais mal pris pour aller me défendre en cour.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que, si vous dépassez un camion lourd dans une côte, donc, en montant, où il n'y a pas une troisième voie, vous êtes un conducteur

imprudent. Oui, parce qu'il y a de fortes chances que vous n'avez pas une visibilité assez sécurisante pour passer dans la côte en montant. Là où il y a une troisième voie, à ce moment-là, le camion se range et vous avez la possibilité de dépasser. Quant au phénomène de la descente, effectivement, le député de Desbiens avait raison...

M. Desbiens: De Dubuc.

M. Dufour: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que je dis là? Le député de Dubuc avait raison. Je pense qu'il faut tenir compte du phénomène d'accélération en descendant pour des véhicules lourds parce que cela nous met dans des situations assez précaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 344 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 345.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut effectuer un dépassement en empruntant la voie réservée à la circulation en sens inverse:

"1° à l'approche du sommet et au sommet d'une élévation ou dans une courbe, lorsqu'il ne peut voir à une distance suffisante les véhicules qui viennent en sens inverse;

"2° à l'approche et à l'intérieur d'une intersection, d'un passage à niveau, d'un tunnel ou d'un passage pour piétons dûment identifié."

C'est la reconduction de la disposition actuelle 346. Il y a eu 1034 infractions en 1983.

M. Dufour: Le seul point, c'est l'alinéa...

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

M. Dufour: ...1 où on dit: "lorsqu'il ne peut voir à une distance suffisante les véhicules qui viennent en sens inverse." Je pense que les véhicules qui viennent en sens inverse, c'est pratiquement de la redondance parce que, s'il ne peut pas voir à une distance suffisante, il ne voit pas. Ce n'est pas juste pour des véhicules. Cela peut être des animaux, cela peut être n'importe quoi. S'il ne voit pas suffisamment, il peut arriver n'importe quoi, même sur une route. Ce n'est pas nécessairement juste un véhicule.

Dans le fond, ce petit bout qui est en plus n'ajoute rien à mes yeux par rapport à la compréhension.

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

M. Desbiens: J'ai seulement une inquiétude, j'ai même une question, M. le Président. Il me semble que cela m'apparaît être une redondance, comme le dit mon collègue de Jonquière, dans ce sens que si, dans une courbe comme celle-là, il doit y avoir une ligne continue.

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

M. Côté (Charlesbourg): Placez-vous dans la situation où il y a de la neige sur la route, est-ce que vous pouvez juger de la ligne? Si à un moment donné, sur un chemin de gravelle - il en existe encore sur les routes numérotées au Québec, 500 kilomètres...

M. Desbiens: Il y a un tas de routes non numérotées.

M. Côté (Charlesbourg): C'est difficile de voir le nouveau pavage, au printemps, par exemple: Après l'hiver, avec le calcium, le marquage est disparu. En ce sens, cela crée...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 345 est adopté?

Une voix: Adopté.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. Le député de Jonquière mentionnait que la distance suffisante était peut-être un élément qui n'était pas nécessaire: finalement, il pouvait suffire de ne pas voir, tout simplement. Pourquoi avoir ajouté une distance suffisante: "lorsqu'il ne peut voir à une distance suffisante les véhicules qui viennent en sens inverse"? Lorsque le conducteur ne peut voir les véhicules qui viennent en sens inverse? excusez-moi, cela voudrait donc dire que l'interprétation serait que, s'il y a une distance suffisante et qu'il ne voit pas, il peut quand même s'aventurer. Ce n'est pas parce qu'il ne voit pas au moment où il n'y a pas d'automobiles, c'est parce qu'il faut qu'il prévoie une distance suffisante de ne pas voir. C'est bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vois pas ce que vous voulez dire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

député de Montmagny-L'Islet.

Mme Harel: C'est votre paragraphe 1^o.

M. Gauvin: Ce que je voulais ajouter sur cela, la distance suffisante, je pense que c'est bon que cela soit dans l'article, parce que c'est une question de jugement. Distance suffisante, en supposant qu'il en viendrait un, éventuellement.

Une voix: C'est seulement le temps.

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

Mme Harel: Je pense qu'en termes concis, vous venez de répondre à la question que je posais.

Une voix: L'expérience.

Mme Harel: Exercer son jugement, c'est qu'il faut que tu exerces un jugement, ce n'est pas parce que tu ne vois pas maintenant que le conducteur ne pourra pas pour tout de suite, qu'il ne s'aventurera pas. S'il a une distance suffisante qui lui permette de juger s'il y a une auto qui s'avance, il aura le temps.

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

M. Dufour: En principe, dans une courbe, il n'y a pas de dépassement. Mais là, vous établissez dans ce paragraphe que, dans une courbe, si quelqu'un voit suffisamment, il a le droit de dépasser. C'est cela que ça veut dire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Dufour: Bien oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend des lignes, on a adopté quand même des mesures auparavant.

M. Dufour: Oui, oui: "ou dans une courbe". Ne peut effectuer un dépassement en empruntant... Non mais, je comprends que... Mais cela est vrai, même pour un chemin droit. Même si vous avez des lignes discontinues, si vous ne pouvez pas passer, vous n'avez pas le droit de passer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mais on peut présumer que, dans une courbe, tu n'auras pas le droit de dépasser, parce que le marquage va l'interdire.

M. Dufour: Mais, règle générale, dans une courbe, on ne dépasse pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Bon, mais là, vous dites: À l'approche du sommet ou au sommet d'une élévation ou dans une courbe, lorsqu'il ne peut voir à une distance suffisante le véhicule qui vient en sens inverse. Cela veut dire que si, dans la courbe, je calcule que j'ai une distance suffisante et que je ne vois pas d'automobile, je passe.

M. Gauvin: Si vous n'avez pas de ligne. Les lignes sont établies de cette façon.

M. Lalande: Je ne comprends plus rien.

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

Mme Harel: Le député de Jonquière, je m'en rends compte depuis le début de l'étude du Code de la sécurité routière aurait fait un extraordinaire avocat de la défense, parce qu'il détecte toujours les éléments dans une disposition qui permettent une défense, parce que là, évidemment, cela serait la défense qui serait invoquée: il voyait à une distance suffisante, n'est-ce pas? Quelle sorte d'infraction il y a, si quelqu'un est arrêté pour avoir dépassé comme cela et que le policier dit que la distance n'était pas suffisante, mais que le conducteur dit que, vraiment, il avait une distance suffisante? (22 h 15)

M. Lalande: Il y a deux critères conjonctifs qui s'ajoutent: celui de la distance suffisante et celui des véhicules qui s'en viennent. C'est la conjonction des deux qui fait qu'on a une infraction.

Mme Harel: Qui fait la collision.

M. Lalande: Probablement.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: S'il n'y a pas collision, il peut y avoir infraction. Il y a eu 1034 infractions.

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Il n'y a pas d'accident ou de collision. Le policier dit: Vous n'aviez pas le temps de le voir venir et le conducteur lui répond: J'en avais amplement le temps.

M. Lalande: Il dit: Il n'y avait pas de distance suffisante et des véhicules s'en venaient. Est-ce bien cela?

Mme Harel: La distance, c'est aussi le temps de voir.

M. Lalande: Oui.

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

M. Desbiens: Je ne comprends vraiment pourquoi on permet un dépassement dans une courbe.

M. Lalande: Cela peut être à l'amorce d'une courbe. À un moment donné, au départ ou à la sortie d'une courbe, vous n'êtes pas toujours en mesure d'évaluer vraiment si vous êtes à l'intérieur ou sorti de la courbe. C'est simplement pour évaluer. C'est un élément de prudence indiquant que vous dépassez en prenant des risques. Au fond, c'est ce qui est soulevé à l'intérieur de cela.

M. Desbiens: Si c'était toujours interdit de doubler dans une courbe...

M. Côté (Charlesbourg): Cela réglerait le problème.

M. Desbiens: ...cela règle les problèmes.

M. Dufour: C'est défendu, mais ce n'est pas défendu.

M. Côté (Charlesbourg): Les procureurs sont à m'expliquer les courbes internes, les visions internes, les visions externes. Je vais vous conter ma vision à moi d'une courbe.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Un tableau.

Mme Harel: C'est celle qu'on ne manque pas.

M. Côté (Charlesbourg): Je faisais le financement du Parti libéral en 1978, durant les années difficiles, vous connaissez cela? Effectivement, je suis passé dans une courbe, parce que j'avais une bonne visibilité, la courbe interne me permettait d'avoir un champ de vision extraordinaire. Quelques secondes plus tard, je me suis ramassé dans la courbe externe, car celui qui me précédait avait décidé de virer sans signaler. Donc, interdiction en tout temps de dépasser dans une courbe.

Mme Harel: Disons que c'est suspendu.

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'a pas de bon sens.

Mme Harel: À moins qu'il y ait d'autres motifs.

M. Côté (Charlesbourg): On ne peut jamais dépasser dans une courbe, cela n'a pas de bon sens.

Mme Harel: S'il y a eu 1034 infractions...

M. Desbiens: Parfois, c'est vrai qu'on a

une bonne vision.

M. Paradis (Matapédia): C'est bien indiqué "à l'approche d'une courbe", M. le ministre. Des fois, il y a une ligne pointillée et, à l'approche...

M. Dufour: Non, non, ce n'est pas ce qui est marqué.

M. Paradis (Matapédia): Bien oui.

M. Desbiens: Non.

M. Dufour: "À l'approche du sommet et au sommet d'une élévation".

M. Desbiens: "Ou dans une courbe".

M. Dufour: Ce n'est pas à l'approche, c'est dans une courbe.

M. Paradis (Matapédia): Oui, oui, à l'approche d'une courbe.

M. Desbiens: Non, non.

M. Paradis (Matapédia): Ou à l'approche d'une courbe.

M. Dufour: Cela prend une courbe pas prononcée du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Une courbe qui n'est pas prononcée. C'est cela, effectivement, ces cas-là.

Mme Harel: Il y a des pointillés dans les courbes⁷

M. Lalande: Ah oui! Bien sûr.

Une voix: C'est une courbe...

M. Coté (Charlesbourg): C'est ce que cela vise. Semble-t-il que c'est ce que cela vise.

M. Lalande: Si c'est une courbe où il y a une ligne solide, là on ne peut pas passer.

M. Gauvin: On retrouve des situations de ce genre. Cela peut s'appeler conduite dangereuse. Le policier peut prétendre que le conducteur a été imprudent, qu'il a fait une conduite dangereuse car il a mal évalué les distances. Cela se produit.

M. Côté (Charlesbourg): Un petit dessin...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...qu'on m'a fait. Effectivement, vous pouvez avoir d'un

côté une ligne continue qui interdit le dépassement, mais la vision de l'autre côté, en sens inverse, avec une ligne pointillée vous permettant un dépassement, effectivement cela existe dans les courbes et cela couvrirait ces cas-là.

Je me rappelle en avoir vu. C'était probablement mon cas à Sainte-Thérèse-de-Gaspé en...

Une voix: En 1974.

M. Côté (Charlesbourg): Mon problème, c'est que le gars demeurerait dans la courbe.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci fait que l'article 345 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 346.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut effectuer un dépassement par la droite, sauf pour dépasser un véhicule qui effectue ou est sur le point d'effectuer un virage à gauche ou un véhicule qui se dirige vers une voie de sortie d'un chemin à accès limité."

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

M. Dufour: Cela veut dire, M. le ministre, que celui qui en suit un autre qui ne veut pas céder le chemin, il est pris. Il ne peut pas passer à droite. Donc, il est pris pour suivre tout le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a l'air assez populaire parce qu'il y a 1500 accusations d'infractions.

M. Dufour: Il y a du monde qui vont manger du fer certainement à des places. Vous comprenez le petit problème? En tout cas...

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

Mme Harel: M. le Président, quelle est l'interprétation d'"un véhicule qui se dirige vers une voie de sortie d'un chemin à accès limité"? Donc, nécessairement, il faut que ce soit un virage à gauche?

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute, Pas nécessairement à gauche, mais cela peut être l'autoroute.

Mme Harel: Est-ce que l'autoroute est un chemin à accès limité?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Un exemple: la sortie de Granby à gauche, lorsque vous allez sur l'autoroute 20 vers Montréal. Il y a d'autres sorties d'autoroute. Il y a un Métropolitain, par exemple.

Mme Harel: Est-ce que c'est là la définition d'un chemin à accès limité?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Un chemin à accès limité peut être une sortie d'autoroute?

M. Lalande: Oui, quand il y a des rampes d'accès et de sortie.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 346 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 347.

M. Côté (Charlesbourg): "En aucun cas, le conducteur qui effectue un dépassement ne peut quitter la chaussée."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 347 est adopté? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: C'est lorsqu'il fait son dépassement à droite? C'est pour éviter le dépassement à droite, c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans les deux sens, autant à gauche qu'à droite. Vous remarquerez que c'est l'article 347 du code actuel qu'on a scindé en deux et qu'on retrouve ici ce qui était à la fin de l'article 347 du code actuel. Cela signifie à la fois les deux, à gauche et à droite.

M. Desbiens: Ce n'est pas souvent que cela se produit à gauche, mais à droite, cela arrive assez souvent. Être presque arrêté pour faire un virage à gauche ou arrêté complètement, cela arrive souvent. À ce moment-là, je passe sur l'accotement pour le doubler. Je n'ai pas le droit?

M. Dufour: Surtout si vous touchez du gravier. S'il n'y a pas de gravier...

M. Desbiens: L'accotement de gravier.

M. Côté (Charlesbourg): L'accotement de gravier. C'est défendu.

M. Dufour: Si vous demeurez sur l'asphalte.

M. Desbiens: Il y a beaucoup de gens qui font cela.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, ce qui est dangereux, c'est le gravier.

M. Dufour: Si quelqu'un va à une vitesse très réduite, cela arrive, et s'il a complètement le contrôle de son véhicule, il va se faire arrêter quand même⁷.

M. Desbiens: Oui, quand on fait cela...

M. Dufour: Je comprends ce que vous dites que lorsque quelqu'un va à une vitesse assez rapide et qu'il s'en va sur le gravier, il peut prendre le champ.

M. Desbiens: S'il va trop vite, il est obligé de le faire.

M. Dufour: Là vous dites: en aucun cas. Même s'il a complètement la maîtrise du véhicule, s'il va très lentement, vous dites qu'il n'a pas le droit?

Une voix: C'est un de mes "chums" qui a été pris. C'est un avocat. Il ne le savait pas.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

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

M. Côté (Charlesbourg): On va faire parler l'expérience. Ce n'est pas la mienne, cette fois-ci, c'est celle de M. Lalande.

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

M. Lalande: C'est simplement pour dire que tous les dépassements vers la droite, quand on est sur l'accotement ou sur le gravier ou quoi que ce soit, c'est un endroit où on n'est jamais supposé circuler, de sorte que celui qui circule sur la voie de droite, peut décider, à un moment donné, de se coller à droite. S'il y a quelqu'un à droite, il n'est pas susceptible de savoir que quelqu'un se trouve là. C'est le danger qu'il y a de rouler à droite en dehors de la chaussée, de sorte qu'on ne peut pas s'attendre qu'il y ait quelqu'un là. S'il décidait de se ranger, il pourrait ainsi provoquer des accidents.

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

M. Desbiens: Cela ne convainc pas, M. le Président. Mon expérience va devoir cesser, à ce que je vois. Cela se produit

habituellement. Un exemple. Lorsque je m'en vais chez moi, c'est régulier et je ne suis pas le seul à faire cela, il y a un rang transversal qui est très achalandé. Les voitures s'arrêtent et elles indiquent qu'elles tournent à gauche habituellement... Si quelqu'un fait comme vous dites, il va signaler qu'il va s'accoter à droite.

Une voix: Cela arrive assez souvent.

M. Desbiens: Oui, c'est cela.

M. Lalande: Il y a des gens qui indiquent qu'ils tournent à gauche et qui peuvent tourner à droite. Plus que cela, il y a des dépassements vers la droite...

Une voix: Je ne parlerai pas devant ma collègue.

M. Lalande: ...et des gens qui, en plus de cela, ont l'habitude de klaxonner quand ils dépassent à droite et en dehors de la chaussée. Quand ils klaxonnent comme cela, c'est une indication à celui qui circule normalement qu'il faut peut-être qu'il se tasse et c'est à ce moment-là qu'il peut créer des infractions.

M. Côté (Charlesbourg): On vient d'adopter l'article 346 qui parle du virage à gauche.

M. Desbiens: Ça va. Je comprends les raisons. Je ne sais pas si les amendes sont très sévères. C'est une chose qui, dans certains cas...

Mme Harel: Est-ce que ce sont des raisons de sécurité routière?

M. Desbiens: M. le ministre, je vais vous demander de faire un cadeau.

M. Côté (Charlesbourg): Un cadeau?

M. Desbiens: D'arranger l'intersection.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez mettre cela dans vos priorités. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 347 est adopté? Avec quatre voix, oui? J'appelle l'article 348.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut effectuer un dépassement dans les cas suivants: 1° le conducteur d'un véhicule venant de l'arrière a déjà signalé son intention d'effectuer un dépassement ou a déjà entrepris cette manœuvre; 2° la visibilité est insuffisante pour permettre de s'engager sur l'autre partie de la chaussée sans danger; 3° sur une chaussée à

circulation dans les deux sens, lorsque l'autre partie de la chaussée n'est pas libre sur une distance suffisante pour effectuer sans danger le dépassement et le retour à la droite."

C'est la reconduction de l'article 341 actuel. En 1983, on a eu 300 infractions de cette nature.

M. Dufour: Quand vous parlez des infractions, est-ce que ce sont des infractions seulement pour le ministère ou dans les municipalités?

M. Latande: Le ministère de la Justice, la Sûreté du Québec seulement.

M. Dufour: Ce n'est pas beaucoup pour le nombre total des infractions. Je suis certain que 300 infractions c'est juste pour dire qu'il y a quelque chose dans les statistiques. Je suis certain que cela se fait des milliers de fois.

M. Lalande: Vous pouvez calculer trois fois plus. De la façon dont cela se divise, un tiers des infractions est donné par la Sûreté du Québec, un tiers par la police de Montréal et l'autre tiers est donné dans les 179 municipalités du Québec qui ont des corps de police.

M. Desbiens: Sans compter ce qui n'est pas vu.

M. Dufour: On voit cela régulièrement sur les autoroutes, on vient pour passer et le camion passe. Ce sont des sauvages.

M. Desbiens: C'est un danger.

M. Dufour: C'est certainement un danger.

M. Côté (Charlesbourg): On me signale que le chiffre de 300 n'est peut-être pas révélateur à cause du jugement que devra poser le policier pour décider en vertu de quel article il poursuit. Il peut poursuivre en vertu des lignes doubles ou d'autres critères, d'autres articles.

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

Mme Harel: Oui, parce que le policier aurait pu, à ce moment-là, mettre des amendes en vertu d'autres dispositions.

Mais on parle du conducteur d'un véhicule venant de l'arrière. Donc, celui qu'il veut dépasser, et qui ne peut pas le faire, il est devant. Il voit que celui qui est derrière a déjà signalé et le signallement se fait par en avant. Je pensais que le signallement de virage se faisait juste par en arrière.

Une voix: On doit toujours regarder dans son miroir.

M. Côté (Charlesbourg): Les clignotants... Je commence à clignoter à cette heure-là.

Mme Harel: Vous avez l'air d'avoir eu une grosse fin de semaine.

M. Dufour: On peut vous permettre d'aller vous reposer, M. le ministre. Nous, on en a pour la nuit.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, j'ai rencontré des représentants de taxis. J'ai aussi été à la Commission de transport de la communauté urbaine et j'ai soupé avec des gens de Saint-Rodrigue dans mon comté et ils m'accueillent toujours à chaque année, à Noël, avec beaucoup de satisfaction.

Mme Harel: Cela a l'air de vous avoir fatigué pas mal.

M. Dufour: Ils vous ont pris pour le Père Noël.

M. Côté (Charlesbourg): Le père est fatigué pas mal!

M. Dufour: On peut vous permettre d'aller vous reposer, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, je m'étais fixé un quota. J'aurais, bien sûr, aimé m'en aller un peu plus tôt moi aussi, mais comme on a posé beaucoup de questions cet après-midi, on devra continuer jusqu'à minuit.

Mme Harel: Quelle était la question?

M. Dufour: Il n'y a pas juste la personne qui effectue un dépassement et qui a déjà signalé son intention, mais le conducteur pourrait être déjà sur la voie de gauche pour faire son dépassement. Il y a deux choses à retenir dans cela. Le conducteur d'un véhicule venant de l'arrière a déjà signalé son intention, le type suit, il décide qu'il clignote pour dépasser. Il n'a pas le droit de s'engager ou il est déjà sur la ligne et là son intention est manifeste. Il est dessus. Autrement dit, il faut toujours qu'il s'assure que personne n'est sur la voie de gauche, très près ou en arrière et qui clignote pour dépasser. C'est vraiment de la sécurité "sécuritaire".
(22 h 30)

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

M. Desbiens: Qui est sur la voie de gauche, en arrière ou qui signale, même s'il est encore complètement derrière lui, s'il signale pour effectuer le dépassement, c'est

cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 348 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 349.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux signifier aux membres de la commission qui sont présents assidûment, qu'à la fin de la commission, on leur fera passer un test.

Une voix: Un test de conduite.

M. Côté (Charlesbourg): Un test de conduite. L'article 349, M. le Président?

Mme Harel: Ah! Parce qu'il y a une machine qui circule...

M. Lalonde: Un simulateur.

Mme Harel: Un simulateur. Oui, ce serait une bonne idée de le faire venir au Parlement, n'empêche!

M. Dufour: Un simulateur de quoi? D'accident?

Mme Harel: Le simulateur permettrait aux gens, même ici, qui ne sont pas convaincus, de le devenir. Cela pourrait avoir un effet bénéfique sur l'opinion publique.

M. Dufour: Je suis allé à l'exposition et j'ai accepté de me plier à cela.

M. Desbiens: Combien avez-vous eu?

M. Dufour: Je n'ai pas eu d'accident. J'étais attaché.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il vous ont fait essayer cela à l'arrière?

M. Dufour: Pourquoi? Est-ce qu'il y a deux sièges dans cela? Il n'y a qu'un siège.

Virages

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 349.

M. Dufour: M. le ministre, on va vous le faire essayer.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 349 est adopté? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: J'essaie de le comprendre, M. le Président.

M. Dufour: C'est cela, il faut essayer de le comprendre.

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

Mme Harel: Donc, c'est la priorité aux piétons?

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: Est-ce que c'est l'article qui donne la priorité aux piétons? Priorité aux piétons et aux cyclistes selon que c'est un véhicule routier ou une bicyclette, mais les conducteurs de bicyclette et de véhicule routier doivent accorder la priorité aux piétons. Évidemment, cela ne tient pas compte de la signalisation, parce que le piéton aura à respecter la signalisation dans un autre article que l'on va voir un peu plus tard, j'imagine.

M. Lalande: Malgré cela, les piétons ont toujours priorité de passage.

M. Dufour: Il faut aussi tenir compte des cyclistes. J'imagine que les cyclistes circulent en ligne droite. Ce sont ceux qui vont en ligne droite. Ils ne peuvent pas casser la ligne quand ils passent à côté.

Mme Harel: Il y a priorité de passage. J'imagine que l'on va voir dans un autre article les indications de priorité aux piétons sans signalisation que les conducteurs sont censés respecter. Vous avez certainement entendu parler du décès d'un journaliste de Radio-Canada qui était en poste à Ottawa. Il s'est retrouvé à Montréal, à la maison de Radio-Canada, sur Dorchester et il a fait comme il faisait toujours à Ottawa. Il a emprunté le passage à piétons. Il s'est fait happer par une automobile.

M. Côté (Charlesbourg): On va voir les dispositions quant aux piétons aux articles 444 et suivants.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 349 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 350.

Mme Harel: Attendez, M. le Président.

Mes collègues...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière me fait un signe affirmatif.

Mme Harel: ...ont-ils quelque chose à dire sur la priorité aux piétons?

M. Dufour: Non.

Mme Harel: Non? Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. J'appelle maintenant l'article 350.

M. Dufour: Il y a toute une éducation à faire là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): J'avais cru voir qu'il faisait des signes de la tête.

M. Dufour: Effectivement, je pense que l'on a un grand cheminement à faire de ce côté.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui s'apprête à effectuer un virage à gauche doit céder le passage à tout véhicule - routier ou cycliste - qui circule en sens inverse et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manoeuvre."

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

M. Dufour: Quand on examine les articles l'un à la suite de l'autre, on dirait qu'il y a comme une répétition. Il me semble qu'il y a des choses élémentaires que l'on répète. Tout à l'heure, j'ai posé la question. Si quelqu'un donne la priorité au piéton ou au cycliste qui traverse, il doit s'assurer qu'il circule en ligne droite. On arrive avec un article et on dit la même chose. S'il veut virer à gauche, il faut qu'il s'assure que celui qui s'en vient...

Une voix: Non, en sens inverse.

M. Côté (Charlesbourg): Pour répondre au député de Jonquière, il n'y a pas redondance dans ce cas-ci. C'est qu'on ajoute la bicyclette. Il y a eu, en 1983, 742 infractions dans ce cas-là. Ce n'est quand même pas négligeable.

M. Desbiens: À l'article 349, ce sont des véhicules ou bicyclettes aussi.

M. Dufour: Là, en virant à gauche, il n'est pas à une intersection.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: À l'article 349, on dit qu'il était à une intersection. Maintenant, il n'est pas à une intersection, il doit donc être doublement prudent,

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

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

Mme Harel: À l'article 360, il faut céder le passage à un autre véhicule. À l'article 349, il faut céder le passage aux piétons et aux cyclistes. C'est un élément nouveau, finalement, d'assujettir le cycliste à cette disposition. Ce sera quelque chose à faire passer dans les moeurs des cyclistes.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Il y a beaucoup d'éducation à faire de ce côté. Je pense qu'il y aura une sensibilisation à faire et on devra se servir de tous les clubs de cyclistes, s'ils peuvent exister, pour faire cette éducation. Mais, puisqu'il faut le faire, il faut commencer une de ces bonnes journées.

M. Dufour: Même si ce n'était pas écrit, je conseillerais à un cycliste qu'il est mieux de céder le passage.

M. Lalande: Il a raison. C'est une cause d'accident importante.

Mme Harel: Il y a certainement des moyens. Je pense à des émissions comme Passe-Partout qui est l'une des émissions les plus populaires, regardée sans exception par tous les enfants du Québec, qu'ils soient d'Abitibi ou de la Gaspésie en passant par Montréal; une émission qui porterait sur la sécurité à bicyclette aurait un énorme succès.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a, en principe, une émission encore plus populaire que celle-là. C'est le programme de la RAAQ et du ministère de l'Éducation du Québec, qu'on enseigne à l'école, de la prématernelle jusqu'au secondaire. C'est une entente entre le ministère de l'Éducation et la Régie de l'assurance automobile qui existe depuis deux ans.

Mme Harel: Est-ce en opération actuellement?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 350 est adopté?

Mme Harel: C'est étonnant quand même que...

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

Mme Harel: Est-ce donné par des policiers pour la jeunesse ou par les enseignants eux-mêmes?

M. Lalande: Par les enseignants eux-mêmes, c'est dans le volet de la santé, dans les cours de la prématernelle jusqu'au secondaire. Aux niveaux de la prématernelle et de la maternelle, c'est avec un ensemble de jeux. C'est l'enseignement de la sécurité routière qui est donné par les enseignants eux-mêmes, mais ce sont des programmes qui ont été préparés par la Régie de l'assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): La Régie de l'assurance automobile a d'ailleurs déjà prévu, dans des endroits publics, des séances de sensibilisation...

Mme Harel: C'est une bonne idée.

M. Côté (Charlesbourg): ...aux vélos. Il y aurait tout d'abord de l'information quant à l'infraction, sans donner l'infraction pendant un certain temps et, au bout de quatre semaines, s'il y a constat, il y aurait signification d'infraction.

Mme Harel: On voit de plus en plus le port du casque de sécurité chez les jeunes enfants. C'est assez récent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce qu'on va retrouver cet élément dans...

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Est-ce qu'il deviendra obligatoire?

M. Lalande: Oui. On va obliger le port du casque pour le cyclomoteur et pour la moto.

Mme Harel: Le cyclomoteur, mais pas la bicyclette.

M. Lalande: Non.

Mme Harel: Malgré que le port du casque chez un enfant qui est porté derrière une bicyclette d'adulte est certainement...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce obligatoire sur une bicyclette?

M. Lalande: Non, ce n'est pas obligatoire.

M. Côté (Charlesbourg): Même pour les enfants?

M. Lalande: Non.

M. Dufour: Il y en a qui le font, pourtant.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Dufour: Tantôt, ils vont obliger le port d'épaulettes, de coudes et de crisières.

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

M. Desbiens: Est-ce que, avec ces systèmes de protection et de casque, il n'y a pas danger de créer un faux sentiment de sécurité, un peu comme cela se fait au hockey où, avec tout l'équipement qu'on a aujourd'hui, on se passe la hache sur la tête, aller et retour?

M. Dufour: Les Nordiques font cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un "Bleuet" qui parle!

M. Desbiens: On est tellement bien protégé qu'on ne fait plus attention.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 350 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 351.

M. Côté (Charlesbourg): "Le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à droite à une intersection doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, se ranger à l'extrême droite de la chaussée ou dans l'espace réservé à cette fin par une signalisation appropriée, tourner court et ne pas empiéter sur la gauche ou le centre de la chaussée sur laquelle il s'engage."

M. Dufour: Est-ce que vous pensez, M. le ministre, que c'est toujours possible? Je regarde les véhicules lourds qui traversent aux intersections. Je vous dis qu'ils empruntent chez le voisin. Je suis convaincu que ce n'est pas applicable, car ils prennent tout le chemin. Ils font bien, car, sans cela, ils...

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne tourneraient pas.

M. Dufour: ...arracheraient tout. De la façon donc l'article est rédigé, il n'y a presque pas de "revenez-y"; c'est la loi! Ce n'est pas ce qui se passe en réalité.

M. Lalande: On dit bien, s'il peut le faire sans danger, se ranger à l'extrême droite de la chaussée. Il est évident que,

pour un véhicule qui a un long empattement comme les véhicules lourds, il faut absolument qu'il puisse emprunter, en tout cas de l'avant, l'intérieur, autrement il risque d'attenter à la vie des plantes.

M. Dufour: Cela va plus loin que cela, M. Lalande.

M. Lalande: Des plantes, car cet après-midi, on s'interrogeait sur la vie humaine.

M. Dufour: Lisons l'article ensemble. "...s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, se ranger à l'extrême droite de la chaussée", ce n'est pas toujours possible, car ces grands véhicules se tassent parfois vers la gauche; ils ne vont pas vers la droite. "...ou dans l'espace réservé à cette fin" - il n'y a pas nécessairement un espace réservé à cette fin - "par une signalisation appropriée".

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a: "sans danger". À mon sens, sans danger permet aux routiers de manoeuvrer.

M. Dufour: Je ne suis pas convaincu de cela.

Mme Harel: Pourquoi avoir remplacé, comme c'est le cas, l'expression sans risque par sans danger? Il peut prendre des risques, mais faut-il que le risque soit sans danger?

M. Côté (Charlesbourg): On avait les deux dans le code, sans risque et sans danger. On a uniformisé et on a employé sans danger partout. Partout, on a employé sans danger, qui signifiait pour nous sans risque. Il n'y avait pas de risque à utiliser sans danger.

Une voix: Il n'y a pas de danger à utiliser sans risque non plus.

Mme Harel: Est-ce que la même application est donnée pour les rédacteurs?

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 351 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 352.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée où la circulation se fait également dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré

qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite de cette dernière". Mon Dieu que c'est "sexy"!

M. Dufour: C'est bien écrit par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui!

M. Dufour: C'est du français.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est bien écrit, est-ce que l'article 352 est adopté?

M. Dufour: Non, attendez un instant!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Le président met de la pression.

Le Président (M. Saint-Roch): Non, je réagis simplement aux réactions du député de Jonquière.

M. Dufour: Il ne faudrait pas qu'il nous fasse prendre des risques.

Le Président (M. Saint-Roch): Soyez assuré que je vais le faire sans danger.

Mme Harel: Évitez surtout de mettre en état de danger.

M. Dufour: Oui.

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

M. Desbiens: Est-ce que la même règle s'applique à l'intérieur des cités et des villes, par exemple, à un feu de circulation? Ce n'est pas connu de tous les gens, car il y en a qui restent, au lieu de s'approcher jusqu'au centre, ils attendent à l'entrée de...

M. Côté (Charlesbourg): Cela s'applique sur un chemin public.

M. Desbiens: Tout chemin public.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une reconduction du texte actuel.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 352 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: En plus de ce que vous

dites le, les règles où on dit qu'il doit signaler à l'approche, etc., c'est ailleurs dans le...

M. Desbiens: Non.

M. Dufour: Est-ce à d'autres endroits qu'on oblige cela? Comme on le voit là... (22 h à 5)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il faut être capable de se comprendre. Éventuellement, on va être obligé de mettre des sigles aux articles pour bien savoir où on va.

M. Desbiens: Des pictogrammes.

M. Côté (Charlesbourg): Des pictogrammes.

M. Dufour: C'est parce que cela me frappe. J'imagine qu'il y a d'autres endroits... Peut-être qu'on en parle ailleurs. J'ai lu toute la loi, mais je ne vous cache pas que je ne le sais pas. Je ne le sais plus au moment où je parle de cela. S'il fait toute cette démarche, qu'il suit son raisonnement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on fait état, à ce moment-ci, à la sixième ligne: "après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger." Il signale donc son intention de.

M. Dufour: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Dufour: Pourtant, je n'ai pas veillé avec l'âge d'or en fin de semaine.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 352 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 353.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite et le plus près possible de la ligne médiane."

Mme Harel: Est-ce que c'est l'article 354?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 353.

Mme Harel: L'article 353.

M. Côté (Charlesbourg): On peut l'adopter pour passer à l'article 354.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela signifie que l'article 353 est adopté? Non?

M. Desbiens: M. le Président...

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

Mme Harel: Je trouvais que le ministre ne pouvait pas...

M. Desbiens: Là vraiment, je...

Mme Harel: Alors, c'est l'article...

M. Côté (Charlesbourg): À chacun son club de l'âge d'or.

Mme Harel: J'en ai justement fait un en fin de semaine.

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

M. Desbiens: Je trouve vraiment que l'article 352 ou celui-ci aurait pu contenir... Les deux pourraient se jumeler. Non? Sur une chaussée à circulation dans les deux sens...

Une voix: C'est à deux voies.

M. Desbiens: Sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens. Quelle est la différence? Je comprends qu'il peut y avoir plus de voies et c'est tout. C'est la seule différence qu'il y a entre les deux articles.

M. Lalande: Mais cela dépend de l'infraction. C'est pour permettre d'être capable de porter deux infractions qui sont différentes selon que c'est à deux voies ou selon que c'est la circulation dans les deux sens. Ce sont deux situations distinctes. Il doit être capable de porter deux infractions distinctes. En mettant cela dans le même article, on n'aurait pas pu faire la distinction entre les deux infractions.

M. Desbiens: Est-ce que c'est parce qu'il y a des infractions différentes pour cela?

M. Lalande: C'est le même montant

d'amende dans les deux cas.

Mme Harel: Il peut y avoir deux infractions...

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

Mme Harel: ...pour le même événement? Non.

M. Lalande: Non.

Mme Harel: Non.

M. Lalande: Ce sont deux situations différentes. À l'article 352, c'est dans les deux sens et à l'article 353, c'est deux voies ou plus de circulation.

M. Desbiens: Dans les deux sens aussi? La différence est dans le nombre de voies, point.

M. Lalande: Oui, oui.

M. Desbiens: Pourquoi ne l'inclut-on pas dans le même article? Les pénalités sont les mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 353, c'est trois voies. Ce sont des routes à trois voies comme sur le boulevard Sainte-Anne.

M. Desbiens: C'est quatre voies, le boulevard Sainte-Anne. Vous voulez dire deux voies dans chaque sens?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Le boulevard Sainte-Anne a quatre voies. Je n'ai jamais vu une route à trois voies.

Une voix: Le boulevard Sainte-Anne a juste une voie.

M. Desbiens: Trois voies.

M. Côté (Charlesbourg): C'est de façon que l'individu qui veut tourner à gauche ne demeure pas sur la voie de droite, mais se range sur la gauche pour ensuite tourner, laissant la voie de droite à l'individu qui continue son chemin.

M. Desbiens: Oui, mais j'imagine que dans l'exemple que vous mentionnez, il doit y avoir une ligne continue, deux voies à droite et une voie à gauche? Une voie à gauche en sens inverse? C'est comme cela?

M. Lalande: Dans la région de Montréal...

Le Président (M. Saint-Roch): M.

Lalande.

M. Lalande: ...c'est la situation de la route à Delson et à Sainte-Catherine dans l'ouest de Montréal où vous avez trois voies. Vous devez vous mettre au centre, dans la deuxième voie - la voie du centre - pour être capable de tourner à gauche. C'est l'exemple des trois voies. En deux mots, vous ne pouvez pas partir de la voie de droite et traverser deux voies. Vous allez vers la voie du centre et vous tournez vers la gauche.

Mme Harel: Sinon, c'est une infraction.

M. Lalande: Oui, c'est cela.

Mme Harel: Est-ce qu'elle est fréquente cette infraction?

M. Lalande: 69 infractions en 1983.

Mme Harel: Évidemment, ce sont seulement celles qui sont émises par le Procureur général et non par les villes.

M. Lalande: Vous multipliez toujours par trois.

Mme Harel: Parce que cela pourrait...

M. Lalande: Alors 210 à peu près, si vous voulez.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 353 est adopté?

M. Desbiens: Avant de...

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

M. Desbiens: Je ne vois toujours pas la différence. Je comprends qu'il y a des différences dans le nombre de voies, mais qu'est-ce que cela veut dire pour l'application de l'article?

M. Côté (Charlesbourg): Me Drolet va vous signifier que c'est une question de médiane.

Une voix: À mettre sur la voie.

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

M. Drolet: À l'article 353, on vous parle des chaussées à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, alors que vous avez un véhicule sur une telle chaussée, vous voulez tourner sur une autre chaussée où il y a plus de deux voies de circulation. Si vous remarquez, la fin de l'article est aussi un peu différent. Dans le cas de l'article 352, on vous dit que vous tournez et vous allez

occuper la partie droite de la chaussée où vous tournez, tandis qu'à l'article 353, on vous dit d'aller à la droite, mais le plus près possible de la ligne médiane et non pas à l'extrême droite de la chaussée, puisque vous avez plus de deux voies de circulation dans les deux sens.

M. Desbiens: Je vois bien qu'il y a une ligne médiane qui n'existait pas dans l'autre. On vous fait confiance.

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

M. Dufour: Il y a un point que j'aimerais éclaircir. Quand il y a un arrêt où il y a des feux rouges ou jaunes qui nous obligent à faire un arrêt complet, même sur un "cédez", on est obliqué de faire un arrêt complet - peut-être un peu moins long qu'un arrêt complet. Si c'est une route, on dit: "après s'être assuré qu'il n'y a pas de danger". Est-ce que la loi ne devrait pas prévoir que le véhicule doit s'immobiliser complètement avant de tourner à gauche? Cela me semble différent de tout ce qu'on voit en pratique. Cela veut dire que l'automobiliste - ce sont des routes à circulation un peu plus rapide que la moyenne - s'assure, il regarde, il a vu, il n'a rien vu, il tourne à gauche. Mais dans la plupart des endroits, on nous oblige à faire des arrêts complets avant de tourner à gauche. Dans ces cas-là, non. Pourquoi est-ce différent? Je ne dis pas que ce n'est pas correct, mais à mes yeux cela me semble un accroc par rapport à ce qu'on a l'habitude de lire.

M. Lalande: Vous avez toujours l'article 310 qui vous dit que s'il y a un arrêt à faire, vous devez donc arrêter et tourner. S'il n'y a pas d'arrêt à faire, vous pouvez tourner sans avoir à arrêter, mais après avoir indiqué votre intention de tourner et vous être assuré qu'il n'y a pas de danger.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Jonquière trouve réponse à sa question à l'article 360 qui dit ceci: "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident." Il y a donc obligation d'arrêt.

M. Dufour: Ah, c'est cela? Dans le cas qui nous préoccupe, la personne est sur une route à circulation rapide. Même s'il y a un feu de circulation, quelqu'un pourrait tourner à gauche après s'être immobilisé. Il regarde, il ne voit rien, il s'engage, il n'y a aucun

danger. Je pense que c'est clair. Pourtant la loi oblige la personne d'attendre que le feu de circulation lui permette de passer.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Dans un cas comme cela, il n'y a pas de feu de circulation, mais il y a une vitesse qui est beaucoup plus rapide. Quand il y a un feu de circulation, il y a une chose certaine. Quand il est rouge, les gens doivent s'arrêter, il n'est pas question de passer. Quand la lumière est verte, ils sont obligés de s'assurer qu'il n'y a quand même rien. Cela donne un droit de passage, mais pas d'une façon inintelligente. Je pense que la personne est obligée, même si c'est un feu vert, de regarder, de ne pas prendre trop de chance. Dans ce cas, c'est une route qui était assez rapide, mais là il y a vraiment une différence par rapport aux situations que je décris. Cela ne vous fait pas de problème vous autres? C'est correct. Je me fie à votre expérience.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 353 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 354.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à circulation dans les deux sens, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à circulation à sens unique doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de la ligne médiane de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la gauche de cette dernière."

M. Dufour: Pourquoi y a-t-il un article spécial pour quelqu'un qui veut s'engager sur une route à sens unique? Cela change quoi par rapport si elle n'est pas à sens unique? Unique veut dire qu'il a le droit de circuler. Quel élément nouveau apportons-nous là-dedans? Je ne comprends pas.

M. Desbiens: Je n'en vois pas l'utilité. C'est la même règle qu'à l'article 352 finalement.

Mme Harel: Il faut qu'il aille à la gauche, n'est-ce pas?

M. Desbiens: Pourquoi, M. le Président?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut serrer à gauche. C'est cela que ça veut dire?

M. Laiande: Il doit serrer à gauche avant de tourner. Il doit signaler son intention et quand c'est libre, tourner.

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

M. Dufour: C'est bien moins dangereux.

M. Desbiens: Je crois, M. le Président, que c'est la distinction qu'on a voulu m'expliquer tantôt et que je pense que je comprends maintenant; c'était de serrer la voie de gauche. Encore là, c'est encore serrer la voie de gauche. Pourquoi toujours serrer la voie de gauche en tournant quand il y a deux voies?

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

M. Drolet: Par rapport à l'article 352, vous avez ici un virage sur une chaussée où vous avez un sens unique de circulation. À ce moment, vous devez, lorsque vous tournez à gauche, serrer à la gauche sur la ligne médiane là où vous circulez et serrer à gauche lorsque vous tournez sur l'autre chaussée et non pas aller à la droite de cette chaussée parce que là vous avez un sens unique vers la gauche. C'est ça. Vous tournez à gauche sur une route à sens unique alors que si elle était dans les deux sens de la circulation, il vous faudrait aller jusque vers la voie de droite.

M. Desbiens: Je comprends cela. D'accord, mais si je compare à l'article 353, ce sont des quatre voies, deux voies dans un sens, deux voies dans l'autre. C'est cela en fait, à l'article 353, qui fait la différence avec l'article 352, si j'ai bien compris votre affaire de médiane. Il faut coller encore sur la voie de gauche, c'est-à-dire sur la ligne médiane...

M. Drolet: C'est exact,

M. Desbiens: ...non pas aller sur l'autre voie, la quatrième, si je peux dire, celle du fond. Je voudrais savoir le pourquoi de cela? Pourquoi cette obligation? On arrive sur deux voies finalement; on a une ouverture sur deux voies, pourquoi choisir celle de gauche, pourquoi obliger celle de gauche?

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous sortez du pont Jacques-Cartier, vous montez sur Papineau - est-ce Papineau? - avant d'arriver sur Sherbrooke, ce n'est pas Papineau, c'est Delorimier, vous arrivez sur

Sherbrooke et pour virer sur Sherbrooke, tous ceux qui sont collés sur la gauche doivent virer et prendre la première voie de circulation à gauche de la bande centrale et ceux qui sont en double doivent prendre la voie de droite. C'est ce que cela explique.

M. Desbiens: Les deux tournent ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, (23 heures)

M. Lalande: En d'autres mots, vous ne pouvez pas passer, ici, de la gauche et aller vers la droite.

Mme Harel: Mettons que vous êtes au boulevard des Capucins et que vous allez du côté de Charest, le boulevard des Capucins descend. C'est la pente, c'est la route qui descend vers le boulevard Charest pour aller vers l'Ancienne Lorette. Cela m'étonne toujours de voir cette infraction où vous avez la voie de gauche, mais la voie plutôt... Comment dit-on quand il y a deux voies d'accès du côté droit, celle qui est à gauche, mais à droite...

M. Dufour: Un tableau!

Mme Harel: Un pictogramme. Beaucoup de conducteurs veulent tourner sur le boulevard Charest à gauche, de façon à aller emprunter l'autoroute qui mène vers l'Ancienne-Lorette ou vers l'aéroport. Ceux qui continuent tout droit mais qui sont sur la voie qui devrait servir à faire le virage à gauche sont-ils passibles d'une infraction?

M. Drolet: Non, si ce n'est pas une voie réservée pour les virages à gauche.

Mme Harel: Il faut qu'il y ait une signalisation de voie réservée pour qu'il y ait infraction?

M. Drolet: Oui, avec flèche, souvent, sur la chaussée ou encore un panneau au-dessus de la chaussée qui indique le virage à gauche.

Mme Harel: Ah! oui. Le conducteur qui, lui, circule sur la voie de droite, à droite, c'est donc une circulation à quatre voies, deux vers la gauche et deux vers la droite, celui qui était à la droite de la voie de droite et qui veut tourner à gauche, peut-il le faire?

M. Drolet: Il est en infraction.

Mme Harel: Il est en infraction, en vertu de...

M. Drolet: De ces articles. Il faut qu'il se rapproche de la ligne médiane pour

tourner à gauche.

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

M. Desbiens: M. le Président, je reviens à mon...

Mme Harel: Excusez-moi, M. le député de Dubuc. C'est une infraction qui est assez courante et qui...

M. Drolet: Vous tournez en double. On appelle cela tourner en double.

Mme Harel: C'est cela, tourner en double, qui est interdit ici.

M. Drolet: En fait, ce qu'on interdit, c'est que lorsque vous tournez à gauche, c'est d'aller prendre la voie complètement à droite vers l'Ancienne-Lorette. Autrement dit, c'est d'aller chercher la dernière voie du fond. On vous oblige à tourner et à serrer le plus près possible du terre-plein.

Mme Harel: C'est pour l'article 354. L'article 353, c'est le virage en double qui est interdit.

M. Desbiens: Non. L'article 353, c'est ce qui fait qu'on a...

M. Drolet: L'article 353, ce n'est pas le virage en double qui est interdit. Habituellement, c'est la signalisation qui va vous l'indiquer. À l'article 353, on vous dit, lorsque vous tournez à gauche, de serrer le terre-plein ou la voie la plus près du terre-plein ou la voie où vous vous engagez. Alors, je serre à gauche; je ne m'en vais pas chercher la troisième voie, la voie d'extrême droite de la chaussée que je veux emprunter. L'article 354 décrit le cas spécial où vous provenez d'un chemin; vous tournez sur un chemin à sens unique.

Mme Harel: C'est seulement à des fins d'amendes, parce qu'avec le "no fault", il n'y a pas de responsabilité à attribuer à l'un ou l'autre des conducteurs en regard de ce qu'il a fait ou n'a pas fait par rapport à ces dispositions de la loi.

M. Dufour: C'est en fonction de la sécurité. Il n'est pas nécessaire d'avoir un accident.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, c'est toujours le même niveau d'amende dans tous les cas qu'on voit actuellement. Semble-t-il que pour être capable de bien définir l'objet de l'infraction, il faut le définir comme cela. Voilà. On m'indique également qu'il y a quand même une question de fluidité de la circulation et effectivement,

pour être dans la circulation assez souvent, c'est vrai.

M. Desbiens: Les trois articles, finalement, en fait, ce que cela veut dire, c'est de toujours coller sa gauche.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 354 est adopté?

M. Desbiens: Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 355.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à circulation à sens unique, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une autre chaussée à sens unique doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la gauche de cette dernière."

M. Lalande: Ce sont toutes des voies à sens unique. Tout est à sens unique.

M. Dufour: Au lieu d'écrire que la circulation est dans le même sens, vous avez écrit "sens unique".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 355 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Les examens pour obtenir le permis de conduire peuvent porter sur toutes ces dispositions. Évidemment, quand c'est écrit, on a toujours l'impression que la réalité est différente de celle que l'on pratique couramment, de façon usuelle.

M. Lalande: Effectivement, il y a aussi le **Guide de la route illustré**, qui nous présente toutes les hypothèses de situations dans lesquelles on peut... C'est ce qui est effectivement enseigné dans les écoles de conduite et elles sont évaluées conformément à cela aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Si on avait le guide avec nous, ce serait bien plus simple.

Mme Harel: Il est illustré?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: On aurait moins de questions à poser.

M. Côté (Charlesbourg): Moins de raisons de poser de questions.

M. Desbiens: On pourrait peut-être suspendre la séance et l'envoyer chercher.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire qu'il y aurait moins de questions, mais, du moins, il y aurait moins de raisons d'en poser. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 355 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 356.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation à sens unique, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à une intersection doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, se ranger à l'extrême gauche de cette chaussée ou dans l'espace réservé à cette fin et indiqué par une signalisation appropriée."

Dans le code actuel, on a uniquement changé "sans risque" pour "sans danger".

Mme Harel: C'est dans le cas d'une chaussée à deux voies ou plus. Ce sont, à proprement parler, trois et quatre voies.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 356 est adopté? M. le député de Oubuc.

M. Desbiens: Cela veut dire qu'il peut y avoir juste une voie. Cela se retrouve seulement en ville. De toute façon, habituellement, il y a des indications sur la chaussée.

M. Côté (Charlesbourg): Sainte-Catherine.

M. Desbiens: Cela veut dire qu'il peut y avoir juste une voie pour tourner à gauche parce que l'on dit toujours de coller à gauche. J'essaie de comprendre cela. Il me semble qu'il y en a plus d'une, parfois. Est-ce que deux véhicules peuvent s'engager sur deux voies différentes et tourner à gauche ensemble?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est possible. Vous en avez un exemple sur le boulevard Hamel, lorsque vous voulez vous engager sur Marie-de-l'Incarnation.

M. Desbiens: D'accord. Cela veut dire

que celui qui veut tourner à gauche n'est pas nécessairement obligé d'être dans la voie de gauche. Ce n'est pas vrai en toutes circonstances.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous refaire le dessin? Je pense que, comme moi, ils vont comprendre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Drolet, ce sera fantastique pour le **Journal des débats**, mais vous pouvez toujours y aller.

M. Doyon: Document déposé.

M. Drolet: Il peut y avoir des situations où, comme ici, vous avez un sens unique, deux voies de circulation et vous tombez sur deux voies. Ici, il y a un sens unique. Il peut arriver, par exemple ici, que l'on autorise ce véhicule à tourner dans cette direction et celui-là dans cette direction. À ce moment-là, effectivement, il ne faut pas que ce véhicule prenne la dernière voie de circulation qui se trouve réservée pour ceux qui viennent ici recouper. Cela se produit souvent en milieu urbain.

Mme Harel: À Montréal?

M. Desbiens: On va être obligé d'aller vivre à Montréal! Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 356 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 357.

M. Côté (Charlesbourg): "Sur une chaussée à circulation à sens unique, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée où la circulation se fait dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite de cette dernière."

J'ai presque envie de vous dire que c'est d'être gauche que de ne pas comprendre!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 357 est adopté?

Mme Harel: L'article 357 est à l'inverse de l'article 356. On pourrait emprunter la voie de droite dans l'exemple que donnait M. Drolet.

M. Dufour: C'est à droite de la gauche et, là, c'est la gauche de la droite. À gauche de la gauche.

M. Drolet: Ce n'est pas tout à fait cela, parce que vous tournez sur un chemin où la circulation se fait dans les deux sens. C'est pour cela qu'on vous envoie sur la voie de droite.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a bien du sens.

Mme Harel: Évidemment, cela a bien du sens, oui. Il faut dire que c'est préférable!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 357 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 358.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais engager Me Drolet pour faire la circulation à Québec. Article 358. "Sur une chaussée à circulation à sens unique, le conducteur d'un véhicule routier qui veut effectuer un virage à gauche à l'intersection d'une chaussée à deux sens ou plus de la circulation dans les deux sens doit, après avoir signalé son intention et s'être assuré qu'il peut le faire sans danger, s'approcher de l'extrême gauche de la chaussée sur laquelle il circule, continuer en ligne droite jusqu'à la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et effectuer le virage à gauche dès que la voie est libre, pour s'engager sur l'autre chaussée, à la droite et le plus près possible de la ligne médiane."

M. Drolet: C'est tellement compliqué que...

M. Côté (Charlesbourg): ...la police n'a pas compris!

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

Une voix: Il n'y a même pas de question, M. le Président.

Mme Harel: C'est même trop compliqué pour en poser!

Le Président (M. Saint-Roch): J'essaie de prévenir les questions. M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: C'est la même distinction entre l'article 358 et l'article 357, si je comprends, qu'entre l'article 353 et l'article 352.

M. Drolet: C'est cela.

M. Dufour: Mais, s'il n'y a pas de question, j'en aurais peut-être une.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas que vous vous sentiez obligé d'en poser.

M. Dufour: Non, cela va. Je ne me sens pas obligé, c'est que je voudrais bien être clair. Il s'en va sur un sens unique; il veut virer à gauche et il y a deux voies ou il y en a quatre?

M. Desbiens: Deux dans un sens et deux dans l'autre.

M. Bradet: Avec les deux autres, cela fait six.

M. Dufour: Oui, c'est vrai, on ne sait jamais. S'il y en avait quatre d'un bord et quatre de l'autre, cela ne me dérangerait pas trop. Mais on dit: "le plus près possible de la ligne médiane". La ligne médiane, c'est la ligne du centre. Cela voudrait dire qu'il pourrait être dans la voie...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cellè-là, à gauche complètement.

Une voix: À gauche de la droite.

M. Dufour: Pourquoi n'irait-il pas sur la droite? Pourquoi n'irait-il pas le plus à droite possible plutôt qu'à gauche?

Le Président (M. Saint-Roch): C'est parce qu'il serait moins libéral.

Une voix: Il est dans le fossé.

M. Dufour: Je ne sais pas si je comprends bien.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'il tourne à gauche.

M. Dufour: Oui, mais même s'il tourne à gauche, il pourrait être à gauche et à droite.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet, est-ce qu'on pourrait avoir un pictogramme?

M. Drolet: On pourrait utiliser le même que tout à l'heure, mais avec deux ou trois voies de circulation dans les deux sens. Je n'avais fait que deux voies de circulation.

M. Dufour: J'imagine que...

M. Drolet: Mais on pourrait en mettre trois ou quatre.

M. Dufour: Cela circule comme ça et comme ça. Je n'ai aucune préparation. La voiture veut tourner sur ce côté-ci. Est-ce que j'ai bien compris le sens de l'article? Est-ce que c'est dans un sens unique? (23 h 15)

M. Drolet: On part d'un sens unique et on s'en va dans une voie à plusieurs voies de circulation dans les deux sens.

M. Dufour: D'accord. Cela va. Vous l'envoyez dans cette direction-ci. L'automobiliste qui vient ici, vous l'envoyez là.

M. Drolet: Oui. Il doit être à gauche complètement avant d'effectuer son virage.

M. Dufour: Et vous l'envoyez ici.

M. Drolet: C'est cela.

M. Dufour: Pourquoi ne l'envoyez-vous pas là?

M. Drolet: À droite complètement, mais...

M. Dufour: Parce que c'est la médiane ici.

Une voix: C'est la voie qui s'en vient.

M. Drolet: Le plus près de la ligne médiane.

Une voix: ...à droite.

M. Drolet: Exact. Pour laisser la voie de droite libre à ceux qui tournent à droite en venant en sens inverse.

M. Dufour: Ceux-là qui viennent ici...

Une voix: C'est la mauvaise médiane.

M. Dufour: Oui, mais c'était un sens unique cela. Il ne peut pas virer là.

M. Drolet: Votre route à sens unique d'où vous tournez peut arrêter à cet endroit et vous pouvez avoir un sens unique dans l'autre sens.

M. Dufour: Vous nous compliquez la vie pas mal.

M. Drolet: Dans le milieu urbain, c'est assez compliqué, la circulation, à bien des endroits. Il y a des ingénieurs qui travaillent longtemps pour faire des...

M. Dufour: Je suis moins familier avec cela que si cela arrête... C'est surprenant que vous l'envoyiez sur cette route, j'aurais pensé qu'automatiquement vous l'enverriez le plus centré possible pour lui donner plus de chance en même temps...

M. Drolet: À ce moment, vous occupez au moins deux voies de circulation si vous l'envoyez à droite complètement, parce que la voie la plus près de la ligne médiane ne sert pas davantage.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 358 est adapté?

Mme Harel: Adopté.

Signaux de circulation

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 359.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît."

M. Dufour: Quand vous parlez d'un feu rouge, est-ce le feu clignotant ou si c'est la lumière conventionnelle?

M. Côté (Charlesbourg): La lumière de circulation.

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

M. Desbiens: À moins d'une signalisation contraire à un feu rouge, quelle sorte d'autre signalisation contraire que...

M. Côté (Charlesbourg): Cela signifie qu'il peut y avoir un feu rouge, une flèche qui vous permet de tourner.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 359 est adopté?

M. Dufour: Je ne sais pas s'il y a de l'abus concernant les contraventions parce qu'on ne voit pas toujours la ligne d'arrêt. De temps en temps l'automobile est engagée sur la ligne de piétons et il y en a un autre en arrière qui l'empêche de reculer pour respecter la ligne.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a beaucoup d'abus effectivement puisqu'il y a eu 9274 infractions.

Mme Harel: Qui portaient sur le fait de ne pas arrêter ou qui portaient sur le fait d'empiéter sur la ligne du passage pour piétons? L'infraction était de ne pas s'immobiliser non pas... Le fait d'empiéter sur la ligne du passage pour piétons, est-ce que cela donne lieu à une infraction distincte? C'est la même infraction que le fait de ne pas s'immobiliser à un feu rouge. Vous n'êtes pas en mesure de distinguer, j'imagine, parmi les 9000 si c'était plus pour empiéter sur le passage pour piétons ou pour...

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

M. Desbiens: Les 9000 infractions que vous mentionnez, est-ce pour avoir passé outre à un feu rouge?

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

M. Desbiens: Ce n'est pas strictement la ligne d'arrêt...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si je comprends le sens de ce qu'on me dit, ce n'est pas uniquement un dépassement d'arrêt, mais davantage d'avoir circulé sur un feu rouge.

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

Mme Harel: J'imagine que le ministre a pris connaissance d'une lettre aux lecteurs qui lui était adressée, qui a été publiée et qui portait sur un dépassement de feu comme cela. Avez-vous pris connaissance, d'une lettre aux lecteurs dans **La Presse** ou **Le Devoir**? J'ai l'impression que c'est plutôt **La Presse**. Je crois que c'était samedi ou dimanche, cette semaine. La lettre vous était adressée. Elle a dû être publiée. Elle devait être dans le courrier du ministère. On y racontait que la personne s'était engagée sur un feu jaune, étant entendu qu'elle avait l'impression que, si elle faisait un arrêt, la voiture qui la suivait allait lui rentrer dedans, la frapper. Alors, elle s'est engagée en étant certaine que c'était un feu jaune. C'est ce qu'elle prétend toujours. Un policier l'a interceptée pour lui donner un billet pour le motif que c'était un feu rouge.

M. Dufour: Ils ont le droit. Cela se fait souvent, régulièrement.

M. Lalonde: Excellent moyen de défense.

Mme Harel: Excellent moyen de défense?

M. Côté (Charlesbourg): Je lui répondrai qu'elle a une bonne cause.

Mme Harel: Cela veut donc dire qu'il faudrait qu'elle conteste devant les tribunaux. On voit assez fréquemment les autos empiéter sur le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt. Je ne suis pas nécessairement une bonne conductrice quant au respect des limites de vitesse, mais je trouve que c'est une question de civisme. Cette disposition qui consiste à arrêter de façon à ne pas empiéter sur le passage pour piétons n'est pas très pratiquée au Québec et elle n'est pas du tout appliquée dans une ville comme Montréal. Je ne sais pas si c'est le cas à Québec aussi. Les gens ne le font peut-être pas à Québec, parce qu'ils craignent de voir quelqu'un qu'ils connaissent emprunter le passage pour piétons et se le faire reprocher. Mais, dans l'anonymat des grandes villes, cela finit par devenir une sorte de concurrence féroce entre les automobilistes et les piétons.

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

M. Côté (Charlesbourg): On vous a cité tantôt au-delà de 9000 infractions. Mais on me signale que c'est uniquement pour la Sûreté du Québec. Comme la Sûreté du Québec est principalement dans des endroits où il y a peu de feux rouges, on me signale qu'il y aurait environ 20 000 infractions dans la ville de Montréal, et peut-être 20 000 dans les autres municipalités du Québec, pour passage à des feux rouges. C'est quand même considérable. Cela fait 50 000 infractions dans tout le Québec pour passage sur feux rouges.

M. Desbiens: C'est très dangereux.

Mme Harel: Ce n'est même pas l'arrêt, l'arrêt stop, c'est le feu rouge.

M. Lalonde: Les trois principales infractions qu'on retrouve au Code de la sécurité routière sont les feux rouges, les arrêts-stops, et la vitesse. Cela va chercher 95 % des infractions au Code de la sécurité routière.

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

M. Dufour: Quand vous parlez de la ligne d'arrêt, cela veut dire que l'automobile peut arrêter sur le feu rouge, mais elle est avancée un peu. Ce n'est pas ce dont vous parlez. Vous parlez de quelqu'un qui passe sur un feu rouge.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ce qu'on veut dire. Lorsqu'on donne les 20 000

infractions, les 29 274, c'est vraiment quelqu'un qui est passé sur un feu rouge.

M. Desbiens: Mais, comme le mentionnait ma collègue, à Montréal, sur les lignes d'arrêt pour laisser le passage aux piétons, il n'y a pas...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Ce n'est pas appliqué. Pourtant, vous mentionniez des villes comme Vancouver, à un autre moment en commission, où les piétons eux-mêmes arrêtent aux feux de signalisation et ont un comportement de respect des feux de signalisation, ce qui n'est pas du tout le cas à Montréal, du moins. Est-ce qu'il y a une infraction pour un piéton qui contrevient au feu de signalisation?

M. Dufour: Il va y en avoir une.

M. Lalonde: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il va y en avoir.

Mme Harel: Est-ce qu'il y en avait déjà?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne pourrais pas vous dire. Je sais que...

M. Lalonde: Oui, elles sont reconduites.

M. Dufour: Est-ce qu'on a vu cela aujourd'hui?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Lalonde: Non, c'est à l'article 444.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 444 qui traite des piétons.

Le Président (M. Saint-Roch): Un peu plus loin dans la soirée.

M. Côté (Charlesbourg): On me confirme qu'il y en a actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 359 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Desbiens: Il n'y en aura plus d'après ce que je peux voir.

Mme Harel: Adopté. Non?

M. Dufour: Je veux que ce soit clair. Si c'est la ligne, il n'est pas obligé. S'il arrête à la lumière, oui, il y a quelquefois des lignes sur la chaussée, l'automobile

dépasse un peu, il arrive quelqu'un, il n'y a pas de contravention qui sont données pour cela.

M. Lalande: C'est l'appréciation qu'en fait l'agent de la paix. Si quelqu'un s'avance de quelques centimètres au-delà de la ligne et qu'il arrête quand même, il arrête quand même sur le feu rouge; cela ne fera probablement pas l'objet d'une contravention. S'il arrête la longueur d'une voiture passé la ligne d'arrêt à la lumière rouge, cela sera probablement une infraction. Ce qui est essentiellement repris ici, c'est quand les gens brûlent les feux rouges.

M. Dufour: D'accord.

Mme Harel: Le fait de ne pas immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons, d'empiéter, cela peut aussi avoir des conséquences sur la sécurité. Il faut voir à ce moment-là combien les foules se déplacent entre les véhicules sur des rues un peu achalandées, commerciales.

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où la règle est dans la loi si les policiers commencent à l'appliquer je pense que les conducteurs vont se conformer. Dans la mesure où ce n'est pas appliqué, c'est très important pour les gens qui sont aux feux, de gagner 3 ou 4 pouces; cela permet de doubler l'autre pour prendre l'avant de la file. Tout cela fait appel au comportement des individus.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 359 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 360.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident." 129 infractions.

M. Dufour: Qu'est-ce qu'il peut arriver...

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

M. Dufour: ...avec une "signalisation contraire"?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le sens de signalisation. Cela peut être le policier qui dirige la circulation. Cela couvre cette situation. Ou c'est souvent quand un policier s'installe, aux heures de circulation, ou quand il y a un bris.

M. Desbiens: Cela veut dire que les statistiques mentionnées tantôt dépassent 50 000 facilement, incluant celles du feu rouge permanent. Vous avez mentionné que cela représentait les vitesses, feu rouge et...

M. Lalande: ...les arrêts-stops.

M. Côté (Charlesbourg): Les arrêts-stops.

M. Desbiens: Arrêts-stops, 95 %. Mais avez-vous la distinction pour feu rouge comme tel, le pourcentage que cela peut représenter?

M. Lalande: Selon la hiérarchie, je peux dire que sont les excès de vitesse, les feux rouges et les arrêts-stops.

Mme Harel: D'abord les excès de vitesse?

M. Lalande: Oui.

M. Desbiens: Mais cela revient à ce qu'on dit depuis cet après-midi: excès de vitesse. Quant à mot c'est de savoir qu'est-ce qui est vraiment un excès de vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Selon les limites de la loi, c'est...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 360 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 361.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, à moins qu'il n'y soit engagé ou en soit si près qu'il lui serait impossible d'immobiliser son véhicule sans danger. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît." C'est la même disposition que le feu rouge, mais c'est pour le jaune.

M. Desbiens: Cela répond au cas de tout à l'heure.

M. Côté (Charlesbourg): Cela répond au cas de tout à l'heure. Ce n'était pas un feu rouge, c'était un feu orange.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 361 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Cela va valoir pour la bicyclette maintenant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que c'était déjà en vigueur, la disposition concernant la bicyclette?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose que dans les cas précédents. La disposition était là pour la bicyclette mais il n'y avait pas d'infraction. Maintenant on crée l'infraction si la bicyclette ne respecte pas cela.
(23 h 30)

Mme Harel: Dans le texte actuel, on parle seulement de véhicule routier. On ne parle pas de bicyclette.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas...

Mme Harel: Est-ce que les amendes sont...

M. Côté (Charlesbourg): ...j'espère que sur le feu rouge, cela a été interdit. Sur le jaune, cela était permis.

Mme Harel: Est-ce que le quantum des amendes va être différent, par ailleurs, si l'infraction est commise par un conducteur de bicyclette plutôt que par un conducteur d'automobile?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'était cette règle au départ. On l'avait toujours évalué de 30 à 60 alors qu'on l'a rabaisé de 15 à 30. Alors, on va le suivre tout le long.

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

M. Desbiens: Peut-être pour le bénéfice de ma collègue. M. le ministre nous expliquait au cours de l'après-midi, je pense, que c'est une demande de Vélo-Québec afin de faire inscrire dans le code routier des mesures portant sur la sécurité à bicyclette...

Mme Harel: Oui.

M. Desbiens: ...ainsi que des amendes rattachées à cela afin de donner plus de sérieux à leur message éducatif.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas une infraction. C'est quand même bizarre, comme logique, qu'on puisse le faire sur un feu rouge et que sur le feu jaune, il n'y ait pas d'infraction.

Mme Harel: En 1981, je me demande s'ils ont fait un examen aussi minutieux que nous pouvons le faire maintenant du Code de la sécurité routière.

M. Desbiens: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que cela a été un examen très minutieux, très très minutieux.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Tout cela pour vous dire qu'il peut toujours nous en échapper.

Mme Harel: Cela nous incite à encore plus de prudence.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement. D'ailleurs, c'est ce que j'ai remarqué depuis le début de la journée.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 361 est adopté?

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

Mme Harel: Adopté.

M. Desbiens: C'était le même ministre actuel qui est... Non?

M. Côté (Charlesbourg): M. Ciaccia.

M. Desbiens: Ah oui! C'est vrai. C'était M. Ciaccia.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 362.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on m'explique pour avoir une décision assez claire, c'est que l'article 397 du code actuel était tellement large que c'était une infraction, finalement. L'article 362: "À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit diminuer la vitesse de son véhicule et doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route."

M. Dufour: Ce qui m'embarrasse un peu dans cet article, c'est que vous expliquez qu'il doit diminuer la vitesse. Cela pourrait arriver que quelqu'un n'aille pas trop vite et vous lui demandez encore de diminuer. Une bicyclette ne fait pas toujours d'excès de vitesse non plus. Il me semble que des fois, vous ouvrez et que, d'autres fois, vous fermez bien dur. Cela me dérange un peu. Si quelqu'un ne va pas vite, pourquoi lui demandez-vous encore sa vitesse? Quelqu'un pourrait circuler presque à un pas de marche et comme l'article est libellé, il faut qu'il diminue encore.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas nécessairement dire que...

M. Dufour: Non?

M. Côté (Charlesbourg): ...comme l'article est libellé, il faut qu'il diminue. Cela s'adresse à celui qui va vite.

M. Dufour: Ce n'est pas comme cela que c'est écrit.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été très appliqué, M. le député de Jonquière, il y a eu sept infractions.

M. Dufour: Je comprends qu'il reste encore une latitude pour celui qui applique...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là...

M. Dufour ...les règlements.

M. Côté (Charlesbourg): ...je dois vous dire que les policiers ont ralenti l'application de l'article.

M. Dufour: Parce qu'il n'était pas applicable ou parce qu'ils faisaient des moyens de pression.

M. Côté (Charlesbourg): C'était en 1983.

M. Dufour: Ah bon!

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

M. Desbiens: C'est bien pour les véhicules déjà engagés sur le feu jaune. C'est pour les véhicules déjà engagés dans l'autre sens parce que... C'est un peu, finalement, la règle des arrêts aux quatre coins. Le premier qui est arrivé...

M. Côté (Charlesbourg): Il peut y en avoir un rouge dans l'autre sens.

M. Desbiens: Oui, normalement, c'est

ce qui arrive. C'est entre deux, finalement. Celui qui est sur la jaune... Je me pose toujours une question. Pourquoi n'est-ce pas rouge des deux côtés ou jaune des deux côtés? Pourquoi met-on un rouge à côté?

M. Côté (Charlesbourg): Un rouge a la priorité sur un jaune.

M. Drolet: Le jaune a la priorité sur le rouge.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a un qui donne la priorité à l'autre. Le jaune a la priorité sur le rouge.

M. Desbiens: S'il y en a deux qui arrivent en même temps, le jaune a le droit de passage en premier, alors que, pour quatre coins, c'est premier arrivé, premier servi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Desbiens: S'ils arrivent tous les deux ensemble, il ne faut pas qu'ils partent tous les deux ensemble, quand même.

M. Dufour: Au fond, quand on lit l'article, il n'y a aucune place pour le jugement. Il dit qu'il doit diminuer la vitesse et qu'il doit, après avoir cédé le passage, poursuivre sa route. En fait, il me semble qu'il doit y avoir une explication quelque part. S'il faut laisser le passage, il faut bien que la personne qui conduit ait fait un raisonnement quelque part. Donc, on l'exige. On dit: Tu vas diminuer ta vitesse même si tu n'en as pas le goût et même si tu ne vas pas vite. J'en vois des feux jaunes et des feux rouges qui clignent. Quand je passe...

Une voix: Vous ralentissez?

M. Dufour: Je ralentis, mais il peut arriver que je sorte d'une intersection et que je n'aille pas vite. Le feu est au coin de la rue suivante. La personne n'a pas ralenti; elle va à une vitesse normale, peut-être à 20 ou 25 km/h. Par ce qui est écrit, cela veut dire qu'il faut qu'elle diminue encore la vitesse. C'est écrit: "diminuer la vitesse", il n'y a pas de choix. Donc, je ne suis pas sûr qu'elle doit diminuer de vitesse; c'est une bicyclette, voyons!

Une voix: Ah non! peut-être pas à bicyclette.

M. Dufour: Oui, mais c'est écrit pour les deux.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est une bicyclette à dix vitesses... Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Y a-t-il si peu d'infractions? Cela n'a pas été appliqué. En comparaison avec l'infraction qui consiste à passer outre à une lumière jaune... Il y a quand même quelques milliers d'infractions, je pense, à l'article 361.

M. Lalonde: À l'article 361, c'est pour le feu jaune.

M. Côté (Charlesbourg): Article 642.

Mme Harel: Article 642. On nous dit qu'il y a eu seulement sept infractions.

M. Lalonde: Quand le feu est clignotant. Effectivement, quand le feu est clignotant, vous avez une priorité de passage sur le feu rouge clignotant, par ailleurs.

M. Dufour: Le feu jaune.

M. Lalonde: Le feu rouge. Là, on doit arrêter.

M. Dufour: D'accord.

M. Lalonde: Dans ce sens, le feu jaune a une priorité de passage.

M. Dufour: C'est comme un arrêt et un "cédez".

M. Lalonde: Non. Au fond, il faut juste ralentir. Évidemment, dans un cas où l'on roule déjà à basse vitesse, il s'agit de maintenir la basse vitesse. Vous voyez, l'appréciation que l'agent de la paix en fait, c'est qu'il ne donne pas beaucoup d'infractions pour cela.

Mme Harel: Ce n'est pas un arrêt-stop, le feu clignotant jaune, c'est un signallement pour ralentir. C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait n'être qu'un clignotant jaune sans clignotant rouge dans l'autre sens.

M. Dufour: Aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que cela incite à la prudence. C'est une règle de prudence, même pour le conducteur d'une bicyclette.

Mme Harel: Finalement, il doit donc céder le passage aux piétons comme aux cyclistes et aux véhicules. Cela peut vouloir dire qu'il doit peut-être...

M. Côté (Charlesbourg): Arrêter.

Mme Harel: ...s'arrêter.

M. Dufour: Oui. C'est faire plus une

question de jugement.

Mme Harel: Évidemment, je n'ai pas en tête l'ensemble des infractions pour les diverses dispositions du code, mais, à première vue, il semble qu'il y a beaucoup moins d'infractions quand les piétons sont en cause. C'est comme s'il y avait moins d'application des dispositions du code quand cela concerne les piétons que lorsque cela concerne un véhicule, en regard de la circulation automobile et de celle d'autres véhicules routiers.

M. Lalonde: Comme le disait M. le ministre, les statistiques que nous vous donnons, ce sont toujours celles reliées à la Sûreté du Québec; donc, on pense aux grandes voies, aux chemins publics et non pas à l'intérieur des villes, ou exceptionnellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 362 est adopté? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Les feux clignotants jaunes et rouges, est-ce que les municipalités doivent obtenir l'autorisation du ministère pour les installer?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Desbiens: Au ministère de la Justice non plus?

M. Dufour: Si c'est à l'intérieur d'une municipalité, non.

M. Desbiens: Si c'est sur une route, d'accord. Donc, c'est cela, la raison. Si c'est sur une route du ministère des Transports, mais dans une municipalité...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: ...a-t-il besoin d'une autorisation?

M. Côté (Charlesbourg): Si la route est numérotée, elle est à nous. Oui, cela prend une autorisation.

M. Desbiens: Celle que j'ai à l'esprit n'est même pas numérotée, mais c'est une route du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Si elle est entretenue par le ministère, cela prend l'autorisation du ministère.

M. Desbiens: Cela prend l'autorisation du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Définitivement.

M. Dufour: Si elle est entretenue par le ministère, vous dites que cela prend une autorisation.

M. Desbiens: Même si elle est à l'intérieur de la municipalité.

M. Dufour: Par exemple, dans un rang, le ministère donne des subventions pour l'entretien d'hiver; l'été, c'est le ministère. S'il y a un feu clignotant, est-ce le ministère qui donne l'approbation? J'ai un peu de réticence par rapport à cela.

M. Lalande: S'il entretient les chemins d'hiver, c'est une autre affaire.

M. Dufour: Le rang, l'été, est entretenu par le ministère.

M. Coté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: L'hiver, il y a une subvention qui est donnée à la municipalité pour l'entretenir. S'il y a un feu clignotant, comme mon collègue le demande, je ne suis pas sûr qu'il va y avoir...

M. Coté (Charlesbourg): C'est l'entretien d'été qui compte.

M. Dufour: Donc, ce serait le ministère qui dit oui dans ces cas.

M. Coté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Desbiens: Il faut que la municipalité demande l'autorisation au ministère.

M. Coté (Charlesbourg): C'est nous qui l'installons,

M. Desbiens: Si vous dites oui, vous l'installez.

M. Coté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Si vous dites non et que la municipalité l'installe quand même?

M. Coté (Charlesbourg): On l'enlève. Dites-nous où vous en avez vu un, on va y aller.

M. Dufour: On est pas ici pour agir en délateur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 362 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 363.

M. Coté (Charlesbourg): "À moins d'une

signalisation contraire, face à un feu vert, clignotant ou non, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route.

M. Dufour: Est-ce qu'on voit un article quelque part où on parle des feux verts clignotants? C'est assez nouveau dans le fond, les feux verts qui clignotent et qui permettent de faire un virage à gauche. Cela ne fait pas longtemps que...

Une voix: Le feu vert clignotant, c'est la priorité de passage.

M. Dufour: C'est la priorité de passage, mais s'il n'y en a pas, est-ce qu'on est obligé de faire un arrêt?

M. Coté (Charlesbourg): Non. Sauf que le feu vert clignotant, en règle générale, arrive toujours après une lumière rouge; donc, vous êtes arrêté.

M. Dufour: Il y en a un ici pas loin, sur la colline parlementaire, en face...

M. Coté (Charlesbourg): On me dit qu'on voit les deux cas. Le plus fréquent, c'est d'abord le feu rouge, un clignotant vert, puis vert. C'est ce qui est plus fréquent, mais on voit quand même à l'occasion, vert, clignotant vert et feu rouge.

M. Dufour: À quel endroit dans la loi, ici, dites-vous que le clignotant vert donne priorité au virage à gauche?

M. Coté (Charlesbourg): C'est dans les normes générales sur la signalisation routière.

Mme Harel: Qui sont édictées par règlement.

M. Dufour: Pourquoi, dans la plupart des cas, vous l'inscrivez dans la loi. Il me semble que c'est un cas qui mériterait d'être écrit quelque part. Il y en a un ici pas loin pour ceux qui voyagent, sur la colline parlementaire il y a un clignotant vert.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Charlevoix. Non, je m'excuse. M. le député de Jonquière.

M. Coté (Charlesbourg): Effectivement, vous soulevez un point qui est intéressant. À l'article 364, on parle de flèche verte et on parle de clignotant ou non; dans ce cas-ci, ce sont les clignotants verts. On ne l'a nulle part établi très clairement, autrement que dans la signalisation à ce qu'on me dit. On peut faire une vérification et il y aurait

peut-être lieu d'avoir les éléments qu'il faut quant à la flèche verte et au clignotant, de manière très spécifique, dans le code. Effectivement, c'est un élément de circulation et de sécurité très important.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.
(23 h 45)

M. Desbiens: Cela paraît un peu bizarre. Quand on a le feu vert clignotant, cela veut dire que, dans l'autre sens, c'est rouge et que personne n'est supposé être engagé là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Ou un virage à gauche.

M. Desbiens: Ils ont traversé sur l'orange, comme vous l'avez dit tantôt.

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

M. Lalande: Ils n'ont pas le droit de s'engager...

M. Desbiens: Et on n'a pas le droit de les tuer?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 363 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): 364?

Le Président (M. Saint-Roch): 363.

Mme Harel: On était à l'article 363?

M. Dufour: On tient pour acquis ce que vous nous avez dit concernant la lumière verte clignotante qui pourrait faire l'objet d'un...

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier et on reviendra avec cela demain en commençant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 363 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 364.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une signalisation contraire, face à une flèche verte, clignotante ou non, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, circuler dans le sens indiqué par la flèche." C'est normal. C'est la flèche.

M. Desbiens: Pourquoi pas les deux, encore là? Qu'est-ce qui justifie deux articles différents pour cela?

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'autre, c'était...

M. Dufour: Un feu vert. Là, c'est une flèche.

M. Côté (Charlesbourg): ...le feu vert. Ici, c'est la flèche.

M. Dufour: À la recherche de l'indien.

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

M. Middlemiss: Il y a une différence entre une flèche et une lumière clignotante.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui.

M. Desbiens: Pourquoi ne pas avoir écrit les deux dans le même? C'est la même réglementation.

M. Middlemiss: Cela aurait "flashé".

M. Desbiens: Ce n'est pas pour rien qu'ils ont créé "et" dans la langue française.

M. Middlemiss: Les flèches peuvent aller dans les deux sens aussi.

M. Desbiens: Peut-être qu'on étire...

M. Dufour: Oui, oui. Une flèche, c'est pour indiquer la direction.

Mme Harel: Cela peut être un...

M. Dufour: Le feu vert, c'est pour aller à droite ou à gauche, et même tout droit.

M. Middlemiss: Le clignotant, c'est toujours à gauche.

M. Côté (Charlesbourg): C'est seulement pour le "reculons" que la flèche ne fonctionne pas.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 364 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 365.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsque des signaux lumineux de circulation sont installés au-dessus de voies de circulation, le conducteur d'un véhicule routier ne peut circuler que sur les voies au-dessus desquelles le permet une flèche verte."

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

Mme Harel: C'est beaucoup utilisé maintenant pour faire la circulation sur les ponts. Est-ce que la régie a des statistiques concernant les accidents survenus à cause de l'insouciance des flèches? Vous savez que, sur le pont Jacques-Cartier ou sur le pont Champlain, des médecins de départements de santé communautaire de la région de Montréal sont allés déposer un cercueil, il y a peu de temps de cela, deux semaines, pour faire état d'un problème - je crois que c'était 17 ou 18 accidents qui étaient survenus toujours au même endroit ou presque. Est-ce que ce n'était pas lié à...

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'était davantage relié, comme le soulignait le député de Taillon cet après-midi, à la signalisation. D'ailleurs, le député de Taillon rendait hommage au gouvernement fédéral à qui appartient le pont pour la nouvelle signalisation qui était plus incitative à l'observance de ce qui se passe. Finalement, c'est le gouvernement fédéral qui avait décidé d'une nouvelle signalisation sur le pont Jacques-Cartier, puisque le pont Jacques-Cartier appartient au gouvernement fédéral.

M. Desbiens: Le député de Taillon avait dit qu'il s'était enfin réveillé.

M. Côté (Charlesbourg): Enfin réveillé?

Mme Harel: Ce qui a amené les problèmes soulevés par les départements de santé communautaire, est-ce que ce n'est pas justement une circulation en sens inverse sur des voies réservées? Non? Les voies réservées jusqu'à maintenant ont-elles provoqué des problèmes qui ont été portés à la considération de la régie?

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

M. Côté (Charlesbourg): On m'indique que ce n'était pas à cause de la signalisation, c'est que les gens étaient déportés en sens inverse à cause d'une courbe. C'était ce que les gens déplorait plutôt que la mauvaise signalisation, dans ce cas précis.

Mme Harel: Et l'usage de la voie réservée pour les autobus en sens inverse de la circulation.

M. Côté (Charlesbourg): Par exemple sur Champlain.

Mme Harel: Oui, et sur Jacques-Cartier, le matin pour monter vers le centre-ville et à l'inverse le soir pour

descendre sur la rive sud, est-ce que tout cela a été appliqué sans qu'il y ait de problèmes portés à la considération de la régie?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le pont Champlain, ce qu'on m'indique, c'est qu'il n'y a pas de feux, ce sont des cônes qui bloquent la voie, donc il n'y a pas de problème majeur de ce côté.

Mme Harel: Il ne s'est présenté aucun problème?

M. Côté (Charlesbourg): C'est fermé, donc c'est accès aux voies.

Mme Harel: Aux voies?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Et sur Jacques-Cartier?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le même sens que la circulation, sur Jacques-Cartier. Champlain est à sens contraire à la circulation, alors que Jacques-Cartier est dans le même sens que la circulation.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 365 est adapté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 366.

Mme Harel: Mon expérimentation m'apparaît un peu confuse ce soir, j'irai vérifier.

M. Côté (Charlesbourg): "Même si un feu de circulation le permet, le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager dans une intersection quand le véhicule ne dispose pas à l'avant d'un espace suffisant pour ne pas bloquer l'intersection. Dans ce cas, le conducteur doit immobiliser son véhicule avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser."

M. Desbiens: C'est le coin de Saint-Cyrille à 4 h 30 ou 5 heures.

Mme Harel: Il est passible, à ce moment-là, d'une amende s'il s'avance. Est-ce que c'est appliqué?

M. Côté (Charlesbourg): 22.

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

M. Desbiens: 22.

Mme Harel: C'est bien en deçà...

M. Desbiens: 22 infractions dans une année.

Mme Harel: ...Certainement, du nombre de conducteurs qui empiètent comme cela sur l'intersection.

M. Côté (Charlesbourg): Je viens de trouver des statistiques, pour l'année 1984, fort révélatrices. En ce qui concerne la ville de Montréal, c'est encore plus considérable qu'on ne l'avait dit tout à l'heure. Pour les excès de vitesse, il y a eu 87 104 infractions. Dans le cas de phares, feux défectueux y compris..., il y a eu 64 000 avis de 48 heures, dont 58 000 ont été réglés dans les délais de 48 heures. Il y a eu 48 876 infractions pour des feux rouges, c'est considérable. Il y a eu 47 099 infractions pour arrêt obligatoire.

Une voix: Dans Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Alors que pour la Sûreté du Québec, pour des excès de vitesse, il y a eu 243 000 infractions. Pour défaut du port de la ceinture de sécurité, il y a eu 36 432 infractions et pour l'arrêt obligatoire, 23 386 infractions. Conduite sans permis, c'est assez révélateur: 20 689 infractions. Dépassement interdit: 15 140 infractions. Non-respect de la signalisation: 12 577 infractions. Croyez-le ou non, véhicules non immatriculés: 10 981 infractions. On peut faire une photocopie et la remettre demain.

M. Dufour: J'imagine que dans les véhicules non immatriculés, il doit y avoir des automobilistes ou des propriétaires de véhicule qui gardent dans les cours des véhicules qui ne sont pas immatriculés, mais ils n'ont pas enlevé les pneus. Cela me semble gros comme nombre.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, c'est à titre indicatif.

M. Dufour: Oui.

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

Mme Harel: Oh la la la!

M. Desbiens: M. le Président, je reviens avec les 22 cas d'infractions à l'article 366.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Il me semble qu'à l'intérieur d'une demi-heure, au coin de Saint-Cyrille et de la Couronne il doit en passer cinq fois comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): On est sur la Sûreté du Québec.

M. Desbiens: Sur la Sûreté du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Les chiffres qu'on donne dans ce cas-ci sont uniquement pour la Sûreté du Québec. Donc, il n'y a pas juridiction à l'intérieur de la ville de Québec et de la ville de Montréal puisque ce sont les corps policiers municipaux qui le font.

M. Desbiens: D'accord.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 366 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 367.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'un feu de circulation installé à une intersection est défectueux ou inopérant, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit se comporter comme si l'intersection était réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, sauf si une signalisation appropriée remplace le feu de circulation."

M. Desbiens: Est-ce qu'il y aurait un meilleur moyen? C'est sauf dans les villes où cela prend certainement un policier pour faire la circulation; autrement c'est le meilleur moyen de régler cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 367 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Dufour: J'ai vu qu'on avait regardé quand même tous les éléments qui parlaient des feux de circulation ou à peu près; ou on achève de voir les feux de circulation. On n'a pas parlé de la possibilité de tourner à droite sur un feu rouge...

M. Côté (Charlesbourg): C'est non.

M. Dufour: ...avec un arrêt complet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est non.

M. Dufour: Qu'est-ce qui empêche le

ministre de légiférer là-dessus quand on sait que cela existe dans d'autres endroits?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu des études faites aux États-Unis qui témoignent très bien de problèmes majeurs.

Mme Harel: Ah oui?

Une voix: C'est au début du cahier.

Une voix: C'est Paul Zador.

M. Côté (Charlesbourg): M. Paul Zador. C'est lui qui a fait cela?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est M. Paul Zador. Je ne sais pas si vous le connaissez? Moi je viens de faire sa connaissance.

M. Dufour: Je ne sais pas ce qu'ils "z'adorent".

M. Côté (Charlesbourg): Je peux peut-être vous lire de petites notes qui peuvent être intéressantes pour tout le monde. "Une étude réalisée auprès de six États américains, New-Jersey, Oklahoma, Caroline du Sud, Tennessee, Virginie et Wisconsin entre les années 1974 et 1977 et publiée en 1980 permet de faire ressortir les données suivantes: 20 % de plus de collisions automobile dans les États où la réglementation permet les virages à droite aux feux rouges et 57 % de plus d'accidents impliquant les piétons. Ces chiffres sont toutefois plus élevés en milieu urbain qu'en milieu rural. Le virage à droite sur feu rouge permet de réaliser des économies de carburant. Les chercheurs en viennent à la conclusion que les résultats de cette étude permettent de dire que malgré les économies d'essence et de temps réalisées, la population paie pour le nombre plus élevé d'accidents, soit 20 %. Les économies réalisées ne peuvent être comparables avec les coûts qu'ils occasionnent, soit 20 000 rapports de police par année et 1400 délits de piétons par année." C'est quand même assez impressionnant comme statistiques.

M. Dufour: Je comprends que cela est impressionnant, mais en Ontario où cela est permis depuis de nombreuses années... mais peut-être font-ils respecter les règlements plus que nous autres. Ce n'est pas un jugement de valeur que je porte là. J'ai horreur quelquefois de nous comparer avec les autres provinces, mais dans ce cas-là il me semblait que ceux qui ont circulé dans d'autres provinces, qui ont vu comment cela fonctionnait... moi cela ne m'a pas causé de problèmes. Je donne des exemples. Par exemple, à des feux de circulation, en pleine

nuit, à 3 heures du matin, il n'y a aucune circulation, la personne est là et elle attend, elle attend quoi? Je ne le sais pas. Elle attend pour passer.

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y, M. Vézina.

M. Dufour: C'est comme un abus.

M. Vézina (Jean-P.): Me permettez-vous un commentaire, M. le député?

M. Dufour: Oui.

M. Vézina: C'est que lorsque c'est permis de tourner à droite sur un feu rouge, les gens regardent du côté gauche pour voir s'il y a un véhicule qui s'en vient, et là ils s'engagent sans penser au piéton qui est sur le trottoir et qui allait traverser et qui a le droit de passage. Alors, quand on dit qu'aux États-Unis, cela augmente le nombre d'accidents de 57 % chez les piétons, M. le ministre aurait pu ajouter aussi qu'il y a 30 % de ce groupe qui sont des enfants. Alors, on se dit qu'à ce moment-ci, au moment où on introduit un code un peu plus sévère, introduire une mesure avec laquelle on prendrait probablement des années à se familiariser et au prix de beaucoup de victimes et de beaucoup d'accidents mortels même, je pense que c'est à bien y penser. Surtout qu'on s'aperçoit qu'aux États-Unis, même s'ils permettent ce virage, ils l'interdisent de plus en plus avec des panneaux de signalisation ou des passages en Y. On est en train d'essayer de contrer la permission par d'autres moyens.

M. Dufour: Il reste que vous ne m'avez pas répondu en ce qui concerne l'Ontario. Cela aurait pu être une réponse beaucoup plus près...

M. Côté (Charlesbourg): En Ontario, cela fait 20 ans. Le comportement de l'anglophone sur la route est exemplaire par rapport au tempérament latin que nous avons. Je pense que cela se traduit dans toutes les statistiques sur la circulation. Il y a aussi une application beaucoup plus serrée en Ontario. Je ne dis pas que cela ne viendra pas un jour, mais je pense qu'il faut passer par une étape d'application et de respect plus important de notre réglementation et de nos lois.

M. Dufour: Mais l'Américain, c'est un anglophone, que je sache.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que l'on se dissocie beaucoup des statistiques américaines? Finalement, l'anglophone, cela dépend s'il est

de souche britannique ou... J'ai l'impression que c'est une question de culture. Est-ce que que l'on se distingue beaucoup des statistiques américaines? Non. On se distingue des statistiques ontariennes en pire. Mais qu'en est-il des américaines?

M. Lalande: Par exemple, on a des comparaisons sur les dépassements de vitesse permise. Comme le ministre vous l'a mentionné, selon les États, il y a une fluctuation de...

M. Côté (Charlesbourg): 56 % à 25 % de dépassements des limites de vitesse. Cet après-midi, on en a discuté. Chez nous, sur l'autoroute, c'est 85 % de dépassements des limites de vitesse.

M. Lalande: Avec les accidents, on se distingue nettement.

M. Côté (Charlesbourg): On se distingue de manière négative, avec les accidents.

Mme Harel: Cela peut dépendre de bien des facteurs, par ailleurs, l'état de la route...

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, Mme la députée. J'attire l'attention des membres...

Mme Harel: Oui. C'est tellement intéressant.

Le Président (M. Saint-Roch): ...de la commission. À moins d'un consentement unanime...

Mme Harel: Pour continuer? Non?

Le Président (M. Saint-Roch): ...je me verrai dans l'obligation...

M. Dufour: Même avec le consentement, j'ai l'impression que l'ordre de la Chambre...

Le Président (M. Saint-Roch): Il n'y a pas consentement? Je me vois dans l'obligation d'ajouter les travaux de la commission de l'aménagement et des équipements sine die.

(Fin de la séance à 0 h 2)