



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

127 — Code de la sécurité routière (3),

126 — Loi modifiant la Loi concernant les  
environs du parc du Mont-Sainte-Anne et

153 — Loi concernant la Loi sur la conservation et la mise  
en valeur de la faune et la Loi sur les parcs (1)

Le vendredi 5 décembre 1986 — No 31

Président : M. Pierre Lorrain

---

QUÉBEC

**Table des matières**

Projet de loi 127 - Code de la sécurité routière	CAE-1639
Règles concernant les véhicules et leur équipement	CAE-1639
Dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules	CAE-1642
Dispositions relatives aux systèmes de freinage et d'immobilisation des véhicules	CAE-1654
Dispositions relatives à divers autres équipements	CAE-1657
Dispositions pénales	CAE-1668
Signalisation routière	CAE-1677
 Projet de loi 126 - Loi modifiant la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne	 CAE-1696
Remarques préliminaires	CAE-1696
Étude détaillée	CAE-1701
 Projet de loi 153 - Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les parcs	 CAE-1701
Remarques préliminaires	CAE-1701
M. Hubert Desbiens	CAE-1702
Étude détaillée	CAE-1704
Pouvoir d'inspection	CAE-1706
Les auxiliaires	CAE-1709
Véhicule ou aéronef saisi	CAE-1710
Rapport d'un agent	CAE-1711

**Autres intervenants**

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

Mme Louise Harel

M. Georges Vaillancourt

M. Francis Dufour

M. Réjean Doyon

M. Yvon Picotte

Mme Cécile Vermette

\* M. Georges Lalande, Régie de l'assurance automobile du Québec

\* Mme Rachel Journeault-Turgeon, idem

\* M. Jean-P. Vézina, idem

\* M. Michel Drolet, idem

\* Mme Anne-Marie Bilodeau, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

**Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762**

**Dépôt légal**

**Bibliothèque nationale du Québec**

**ISSN 0823-0102**

Le vendredi 5 décembre 1986

Étude détaillée des projets de loi 127, 126 et 153

(Onze heures trente-sept minutes)

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

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

M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements ce matin?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Paradis (Matapédia) sera remplacé par M. Messier (Saint-Hyacinthe). C'est tout, merci beaucoup.

Projet de loi 127

**Le Président (M. Saint-Roch):** Merci, M. le secrétaire. J'appelle maintenant l'article 210.

Règles concernant les véhicules et leur équipement

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, l'article 210 se lit comme suit: "Les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis du numéro d'identification apposé par le fabricant, lequel doit informer la régie des composantes des numéros apposés sur les véhicules routiers.

"La régie peut également apposer un numéro d'identification sur un véhicule routier sur paiement des frais fixés et aux conditions établies par règlement." C'est la reconduction de l'article 248 actuel.

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

**Mme Harel:** Oui. C'est donc à la discrétion du propriétaire du véhicule que de demander à la régie d'immatriculer le véhicule. Cela demeure à la discrétion du propriétaire.

**M. Lalande (Georges):** C'est cela.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** L'identification...

**Mme Harel:** Non, excusez-moi, d'identifier le véhicule.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...le numéro d'identification.

**Mme Harel:** Excusez-moi.

**M. Lalande:** C'est le numéro de série.

**Mme Harel:** Oui, le numéro de série. Dans le cas de la bicyclette, il n'y a pas nécessité de l'immatriculer. Non, il n'y a pas de plaque minéralogique.

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

**Mme Harel:** M. le Président, on doit donc lire l'article comme obliqueant un fabricant de véhicules routiers et non pas de bicyclettes à informer la régie des composantes des numéros, n'est-ce pas? Donc, le fabricant n'est pas obligé de le faire pour ce qui est des bicyclettes, mais seulement pour...

**M. Lalande:** Non. Les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis d'un numéro d'identification.

**Mme Harel:** Oui.

**M. Lalande:** Le deuxième paragraphe spécifie les cas où un véhicule est démonté et remonté complètement, de toutes pièces, et qui n'a pas de numéro de série. À ce moment-là, c'est la Régie de l'assurance automobile elle-même qui appose le numéro de série sur le véhicule.

**Mme Harel:** On doit donc lire qu'il y a un règlement qui détermine que, lorsque c'est un véhicule routier qui est remonté... Le règlement le prévoit expressément pour ce type de véhicule qui est refait.

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

**Mme Harel:** Quand même, à la dernière ligne du premier paragraphe, on ne fait mention que des véhicules routiers, non pas des bicyclettes. Donc, le fabricant doit mettre un numéro d'identification sur la bicyclette.

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

**Mme Harel:** Mais le fabricant n'est pas obligé d'informer la régie en ce qui concerne

les bicyclettes de ce numéro.

M. Lalande: Simplement pour les véhicules routiers.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 210 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 211.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une approbation préalable de la régie, nul ne peut modifier, rendre illisible, effacer, remplacer ou enlever le numéro d'identification d'un véhicule routier ou d'une bicyclette." C'est une rectification.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 211 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 212.

M. Côté (Charlesbourg): "En outre de l'équipement prescrit au présent titre, les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis de tout accessoire et équipement qu'une loi ou un règlement en vigueur au Québec oblige un fabricant à apposer." Le texte proposé a pour but que tous les véhicules routiers et les bicyclettes, plutôt que les seuls véhicules automobiles, soient munis des équipements que la loi leur rend obligatoires.

Le but, c'est une conséquence de notre décision de reconnaître certains droits à la bicyclette et que la bicyclette aussi se conforme à certaines règles. Dans le cas des bicyclettes, les 48 heures prévalent aussi.

Mme Harel: C'est donc dire qu'il y aurait des accessoires obligatoires par la loi; pas seulement par règlement, par la loi. On va le voir plus loin.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 212 est adopté?

Mme Harel: Loi ou un règlement, est-ce que vous allez aussi définir: par règlement? Actuellement, il n'y a pas de règlement...

M. Lalande: Actuellement, on reprend ce qui est. Ce qu'on dit, dans la loi, il y a une définition. Ce qui est permanent, par exemple, concernant la fixation, les endroits où placer les feux de signalisation, les réflecteurs et tout... Dans le règlement sur la vérification mécanique, il y a certaines précisions qui sont amenées là.

Mme Harel: Elles sont en vigueur maintenant.

M. Lalande: Elles sont en vigueur maintenant. Il y a une possibilité de 48 heures, par exemple, s'il manque un réflecteur sur une bicyclette ou sur un véhicule. On peut lui donner la possibilité d'y remédier dans les 48 heures.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 212 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 213.

M. Côté (Charlesbourg): "Tout équipement visé au présent code doit être tenu constamment en bon état de fonctionnement." C'est la dernière phrase qui est reproduite, ici, de l'article 254.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 213 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 214.

M. Côté (Charlesbourg): "À moins d'une approbation préalable de la régie, il est interdit d'apporter à un véhicule routier destiné à circuler sur un chemin public des modifications au châssis, des modifications à la carrosserie ou à un mécanisme si elles sont susceptibles de diminuer la stabilité ou le freinage du véhicule ou toute autre modification pouvant convertir un tel véhicule en un autre type de véhicule."

Il est clair que tes dispositions proposées ont pour but de rendre les dispositions actuelles applicables à tout véhicule routier plutôt qu'au seul véhicule automobile. C'est le même principe que l'on reproduit. Finalement, cela vise toujours la sécurité publique, parce que quelqu'un pourrait modifier certaines parties du véhicule et mettre en danger la sécurité publique. Tout véhicule modifié, par le fait même, devra passer par la vérification mécanique.

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

Mme Harel: M. le Président, on a vu beaucoup se développer, particulièrement, dans certains quartiers de Montréal, je pense au plateau Mont-Royal, près du parc Lafontaine et du carré Saint-Louis, l'usage d'une seule roue, d'un unicycle. Cela ne serait pas couvert par cette disposition, ce genre de bicyclettes très hautes qui sont quasiment des perches sur lesquelles...

**M. Lalande:** Les vélocipèdes.

**Mme Harel:** Oui, les vélocipèdes. Cela ne serait pas couvert par cette disposition.

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

**M. Lalande:** Non. À moins que ce ne soit assimilable à une bicyclette, ce seraient les règles de la bicyclette. Là, il y a évidemment une latitude d'interprétation peut-être, mais...

**M. Côté (Charlesbourg):** Y a-t-il une définition de bicyclette qui oblige à avoir deux roues?

**M. Lalande:** Je pense que ce devrait être assimilé à la bicyclette, finalement, parce que c'est là sécurité au fond.

**Mme Harel:** Donc, ce n'est pas couvert. Ici, à l'article 214, cela ne traite que des véhicules routiers et cela ne comprend pas les bicyclettes.

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

**Mme Harel:** C'est cela. C'est un véhicule motorisé. La régie peut l'approuver, parce que cela peut se faire, j'imagine, pour participer à des foires, à des encans ou à des compétitions.

**M. Lalande:** Oui, mais de façon assez générale, sans participer à des compétitions, ce sont des gens qui vont remonter le véhicule. Ils vont mettre des roues, ce que l'on appelle "big foot", rehausser le véhicule, le châssis, faire des arrangements pour le véhicule, relever l'arrière du véhicule et tout, pour donner une allure aérodynamique ou quoi que ce soit. C'est pour cela qu'on oblige qu'il y ait une vérification mécanique, parce que cela peut changer la stabilité du véhicule. Par exemple, les quatre-par-quatre surélevés que l'on voit.

**Mme Harel:** Cela va me permettre à ce moment-ci d'interroger le ministre sur une recommandation qui est faite par le département de santé communautaire des hôpitaux du Québec à l'homologue fédéral du ministre, M. Crosbie, en ce sens d'exiger que les automobiles soient munies de dispositifs à allumage automatique des phares, pour obliger les manufacturiers d'automobiles à munir les véhicules de dispositifs à allumage automatique des phares.

Selon les départements de santé communautaire qui ont entrepris une grande campagne, qui ont intensifié la campagne contre les accidents routiers, il semble que cela pourrait diminuer considérablement les conditions qui prêtent, surtout dans une

région nordique... En fait, ils expliquent abondamment qu'exiger des feux de jour dans plusieurs autres régions nordiques a eu un effet assez substantiel sur la diminution des accidents. Je crois savoir qu'ils ont écrit au ministre québécois à cet effet.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Je les ai même rencontrés.

**Mme Harel:** Ah!

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

**M. Côté (Charlesbourg):** J'ai rencontré les représentants du département de santé communautaire à au moins deux reprises. Cela valait le coup puisque, comme ils ont fait leur cheval de bataille de la réduction de 50 % des accidents au cours des cinq prochaines années, c'est un objectif qui concorde en tout point avec la volonté de la Régie de l'assurance automobile et aussi la volonté gouvernementale, puisque tout le monde y gagnera, finalement.

On a passé en revue un certain nombre de propositions des départements de santé communautaire et bien sûr qu'ils ont fort bien compris que dans ce cas-là la balle n'était pas dans le camp du Québec, mais davantage dans le camp fédéral, puisque c'est le gouvernement fédéral qui peut intervenir quant aux équipements indispensables aux normes de construction de véhicules automobiles. Mais, de ce que je sais, le gouvernement fédéral a déjà pris la décision d'obliger les nouvelles voitures à être munies de phares automatiques et, finalement, à partir de 1989 les nouveaux véhicules devront être munis de ces phares.

**Mme Harel:** Alors, la décision est prise?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui,

**Mme Harel:** Et les véhicules devront dorénavant...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Les nouveaux véhicules, j'imagine.

**M. Côté (Charlesbourg):** Les nouveaux véhicules. Par contre, j'ai rencontré moi-même les gens de l'Université de Sherbrooke qui ont inventé un mécanisme qui permet d'ajuster à cela les véhicules actuels à un coût très minime et de faire en sorte que plusieurs personnes se trouvent en situation d'économie, puisque des phares allumés vont avoir une répercussion très sensible sur la batterie. Dans ce sens-là, je fais examiner la possibilité de montrer la voie au ministère

des Transports et de munir tous les véhicules du ministère des Transports de ce petit instrument qui ne prend pas beaucoup de place, mais empêche beaucoup de désagrément.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 214 est adopté? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai un complément d'information puisqu'on est dans un... J'ai une note que me transmet M. Vézina qui est fort intéressante. Dans le contexte, je peux peut-être la lire, parce que cela va situer tout le monde sur ce qui peut se passer: Les études sur les causes d'accidents démontrent que près de 45 % des accidents sont causés par des erreurs de perception et d'appréciation de la part des conducteurs. Parmi ces erreurs, on retrouve souvent le fait de ne pas avoir vu l'autre véhicule ou d'avoir mal jugé de sa vitesse. Aussi, la notion de visibilité du véhicule a souvent été énoncée comme problème.

La mesure reconnue la plus efficace pour rendre les véhicules plus visibles est la conduite avec les phares allumés durant le jour. Depuis 1960, plusieurs organismes dans différents pays prônent une telle mesure. En termes d'impact sur la réduction des accidents, il n'est pas possible d'obtenir une donnée statistique valable à cause des différents facteurs impliqués. Cependant, en Suède et en Finlande, où cette mesure est obligatoire, on a observé une réduction des accidents de l'ordre de 15 % à 20 %. En 1982, au Canada, moins de 14 % des conducteurs circulent le jour avec les phares allumés. En janvier 1984, un article sur le sujet a été largement diffusé dans Madame au foyer et il a suscité beaucoup d'intérêt. Au Québec, il semble y avoir de plus en plus de conducteurs qui allument leurs phares et, effectivement, c'est le cas. Pour être très précis quant à la position de Transports Canada que je peux transmettre à ce moment, d'ici à trois ou quatre semaines, une proposition de directive sera publiée obligeant les manufacturiers à équiper les nouveaux véhicules dès septembre 1988, donc les modèles en vente en 1989. La population et l'industrie ont donc 90 jours pour réagir. La directive officielle définitive est prévue pour janvier 1987. En général, cette directive donne six mois aux manufacturiers pour s'y conformer. Nous sommes donc sur la bonne voie et c'est assez intéressant.

Mme Harel: ...l'utilisation des feux de jour, c'est cela? Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 214 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 215.

**Dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules**

M. Côté (Charlesbourg): "Tout véhicule automobile autre qu'une motocyclette et qu'un cyclomoteur doit être muni d'au moins:"

1° - je pense que l'on va prendre le temps d'adopter chaque élément pour mieux s'y retrouver - "deux phares blancs, simples ou jumelés, placés à l'avant, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre."

Mme Harel: L'élément nouveau, je pense que c'est "aussi espacés que possible l'un de l'autre". C'est cela?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le premier élément est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'élément 2.

M. Côté (Charlesbourg): "2° deux feux de position jaunes ou blancs, placés à l'avant, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre;"

Au lieu des blancs, ici ce sont des jaunes. Ce sont les feux de position.

Mme Harel: M. le Président, je dois vous dire que la seule distinction avec le texte actuel, c'est "aussi espacés que possible l'un de l'autre"?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Alors, peut-être la seule explication qu'on pourrait demander, c'est pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi? C'est pour éviter que les gens les rapprochent l'un de l'autre.

Mme Harel: Ah!

**Une voix:** C'est pour mieux circonscrire le contour du véhicule.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le deuxième élément est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais faire lecture des éléments, madame. D'accord.

"3° deux feux de position rouges, placés à l'arrière, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre;

4° deux feux de freinage rouges, placés à l'arrière, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre;

5° deux feux de changement de direction, jaunes ou blancs, placés..."

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

M. Vaillancourt: J'aurais une question à poser. "Deux feux de freinage rouges, placés à l'arrière, à la même hauteur." Est-ce que c'est obligatoire, la lumière qu'on voit au centre de la vitre en arrière?

M. Côté (Charlesbourg): On va le voir plus tard. C'est le cyclope comme on l'appelle communément.

M. Vaillancourt: Cela vient plus loin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vaillancourt: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): "5° deux feux de changement de direction, jaunes ou blancs, placés à l'avant, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre;

6° deux feux de changement de direction, rouges ou jaunes, placés à l'arrière, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre;"

Avec ces litanies, cela me rappelle certaines journées que j'ai passées à l'église du temps où on pratiquait encore de manière très intense. Ora pro nobis.

7° un feu de position latéral jaune, placé sur chaque côté, le plus près possible de l'avant;

8° un feu de position latéral rouge, placé sur chaque côté, le plus près possible de l'arrière;"

Mme Harel: M. le Président, je pense que c'est le seul élément nouveau: le feu latéral de chaque côté? Les numéros 7 et 8, ce sont les deux éléments nouveaux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les deux éléments nouveaux.

Mme Harel: C'est la législation fédérale qui était déjà à cet effet.

M. Côté (Charlesbourg): "9° un feu de recul blanc, placé à l'arrière;

10° un feu blanc, placé de façon à éclairer la plaque d'immatriculation arrière.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules routiers, les feux visés aux paragraphes 3e, 4e et 6e doivent être apposés à l'arrière du dernier véhicule."

C'est à l'arrière du dernier véhicule, puisqu'il pourrait y avoir une remorque.

Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, vu qu'on a commencé à adopter paragraphe par paragraphe, on va pratiquer ora pro nobis. Est-ce que le troisième paragraphe est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Ora pro nobis.

Le Président (M. Saint-Roch): Le quatrième?

M. Côté (Charlesbourg): Ora pro nobis.

Le Président (M. Saint-Roch): Le cinquième?

M. Côté (Charlesbourg): Ora pro nobis.

Le Président (M. Saint-Roch): Le sixième?

M. Côté (Charlesbourg): Ora pro nobis.

**Une voix:** Orate pro nobis.

Le Président (M. Saint-Roch): Le septième?

M. Côté (Charlesbourg): Orate pro nobis.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Les huitième, neuvième et dixième?

M. Côté (Charlesbourg): Orate, pourvu qu'il en existe.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble de l'article 215 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 216.

M. Côté (Charlesbourg): "En outre des feux prescrits à l'article 215, tout véhicule automobile et tout ensemble de véhicules routiers, autres qu'un véhicule de promenade ou un taxi, mesurant en quelque endroit que ce soit plus de 2,03 mètres de largeur, doivent être munis: 1° à l'avant, de deux feux de gabarit jaunes, placés à la même hauteur et à au plus 150 mm des extrémités

supérieures droite et gauche du véhicule; "2° à l'arrière, de deux feux de gabarit rouges, placés à au plus 150 mm des extrémités supérieures droite et gauche du véhicule; 3° à l'arrière, de deux réflecteurs rouges, placés de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre; 4° à l'avant, de trois feux d'identification jaunes, placés horizontalement au centre et aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés d'au moins 150 mm et d'au plus 300 mm l'un de l'autre; 5° à l'arrière, de trois feux d'identification rouges, placés horizontalement au centre et aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés d'au moins 150 mm et d'au plus 300 mm l'un de l'autre.

"Lorsque les feux d'identification visés au paragraphe 5° sont placés au niveau le plus élevé d'un véhicule, il n'est pas nécessaire que les feux de gabarit visés au paragraphe 2° soient placés à la hauteur prescrite."

Mme Harel: M. le Président, c'est une concordance avec la réglementation fédérale. Est-ce bien cela?

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

Mme Harel: C'est un ajustement avec la loi fédérale.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 216 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 217.

M. Côté (Charlesbourg): "Les feux d'identification jaunes d'un ensemble de véhicules routiers doivent être placés aussi près du sommet du véhicule remorquant que la structure permanente de ce véhicule le permet." C'est une modification de forme par rapport à l'article 198 actuel.

Mme Harel: On va voir le feu rouge plus loin, c'est cela? Maintenant, vous faites deux articles différents, parce qu'il peut y avoir deux infractions différentes?

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine. On fait la distinction entre jaune et rouge, parce qu'il peut y avoir deux infractions.

Mme Harel: Deux infractions?

M. Lalonde: Dans la hiérarchie des couleurs, les feux bleus sont réservés seulement à la police; les feux rouges aux véhicules d'urgence et les feux jaunes aux véhicules de service, aux garages, etc. Évidemment, le sommet de la hiérarchie

inclut les autres. Les policiers peuvent avoir le bleu, le rouge et le jaune, s'ils le désirent.

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

Mme Harel: Vous dites que les feux d'identification ne valent que pour les véhicules de service?

M. Lalonde: C'est cela, oui, les feux jaunes.

Mme Harel: Vous ne le mentionnez pas précisément. Alors, c'est tout véhicule routier qui pourrait se munir de cet accessoire. Il y a des restrictions...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon (Rachel): Concernant les feux d'identification, il y a un article plus loin qui prévoit quels sont les véhicules qui peuvent être munis de tel ou tel feu, comme M. Lalonde le mentionnait.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 217 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 218.

M. Côté (Charlesbourg): "Les feux d'identification rouges d'un ensemble de véhicules routiers doivent être placés aussi près du sommet de la remorque ou de la semi-remorque que la structure permanente de ce véhicule le permet." C'est la même chose, finalement. C'est la couleur qui fait la différence.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 218 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 219.

M. Côté (Charlesbourg): "Les trois feux d'identification rouges et les deux réflecteurs rouges d'un véhicule automobile et d'un ensemble de véhicules routiers n'ayant que la cabine du conducteur comme superstructure, doivent être placés horizontalement à l'arrière de la plate-forme ou entre les deux feux arrière exigés pour tous les véhicules, à l'exception des feux de gabarit rouges qui, dans ce cas, ne sont plus prescrits dans la mesure où les feux arrière sont placés à au



moins 150 mm des extrémités droite et gauche du véhicule."

Il n'y a pas de changement par rapport à l'article 199 actuel.

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

**Mme Harel:** Il y a une loi qui existe sur la sécurité des véhicules automobiles, n'est-ce pas?

**M. Lalonde:** Au fédéral.

**Mme Harel:** C'est la loi fédérale, c'est cela, d'accord.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 219 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.  
(12 heures)

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 220.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Toute remorque et toute semi-remorque d'une longueur de 1,8 mètre ou plus doivent, en outre des feux et réflecteurs prescrits par les articles 215 et 216, être munies:

"1° d'un feu de position latéral jaune placé sur chaque côté, le plus près possible de l'avant;

"2° d'un feu de position latéral rouge placé sur chaque côté, le plus près possible de l'arrière."

Le texte proposé supprime le terme "camion" qu'il y a à l'article 201 du code actuel, puisque l'addition des paragraphes 7 et 8 de l'article 215 du projet de loi rend inutile cette mention. De plus, le texte proposé fait la concordance qui s'impose avec la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 220 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 221.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les phares antibrouillards dont peut être muni un véhicule routier doivent être conformes aux normes établies par règlement et être placés à l'avant de celui-ci, à une même hauteur qui ne doit pas être supérieure à celle des phares blancs."

**Une voix:** Vous en avez passé un.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je vais avoir un ticket pour excès de vitesse, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je vais vous donner seulement un 48 heures, M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je me rends compte, M. le Président, que vous êtes un agent de la paix qui avez du jugement.

L'article 221. "En outre des feux prescrits à l'article 215, un véhicule de promenade autre qu'une motocyclette et qu'un cyclomoteur et tout autre véhicule de même configuration fabriqués à compter du 1er janvier 1987 doivent être munis d'un feu de freinage rouge, placé à l'arrière, sur l'axe vertical central du véhicule, à une hauteur égale ou supérieure à celle des feux de freinage prescrits au paragraphe 4° de l'article 215."

Le texte proposé est de droit nouveau. Il tient compte des récentes modifications apportées à un règlement de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

**M. Vaillancourt:** M. le Président.

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

**Une voix:** C'est le cyclope.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est exactement cela, c'est le cyclope.

**M. Vaillancourt:** Cela s'appelle cyclope?

**M. Côté (Charlesbourg):** Cyclope.

**M. Vaillancourt:** Cyclope.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Vaillancourt:** Comme dans l'Odyssée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'on vise, c'est une certaine uniformité dans les cyclopes et un certain positionnement de même nature. Il y a une prolifération de cyclopes actuellement qui font appel à un sens artistique très développé, qui n'est pas nécessairement un sens très sécuritaire.

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

**M. Vaillancourt:** Cela veut dire que ce sera obligatoire seulement pour les voitures de 1986 et plus.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...fabriquées à compter de 1987.

**M. Vaillancourt:** Mais il y en a actuellement.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ce sont les gens qui l'ont... Pour les nouveaux

véhicules, effectivement, il y a l'obligation. Quant aux autres, il y aura une disposition qu'on verra tantôt et qui va obliger certains véhicules à s'en munir.

M. Vaillancourt: Ce sera obligatoire à partir de 1987, mais cela existe sur les autos de 1985, je pense...

**Une voix:** Pour les modèles américains, il y a une loi...

M. Côté (Charlesbourg): Là-dedans comme dans autre chose, on est en retard. Aux États-Unis, on exigeait le cyclope et, comme les États-Unis déversent passablement de voitures chez nous, celles qui sont sur la route maintenant sont des voitures qui viennent des États-Unis. On s'ajuste à la loi américaine de façon qu'il y ait uniformité dans toute l'Amérique du Nord.

M. Vaillancourt: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): On me soumet ici un détail assez précis qui dit que le Québec améliore le produit américain du fait que les Américains mettaient peut-être un peu trop d'intensité dans les cyclopes et que cela pouvait aveugler la personne qui Pavait en plein visage.

Mme Harel: Notre retard nous permet bien souvent des avances d'ailleurs dans bien des domaines, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme en politique, quelquefois, il faut reculer pour mieux avancer.

Mme Harel: Voilà! Je ne vous le fais pas dire.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 221 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous parle par expérience.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 222.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 222. "Les phares antibrouillards dont peut être muni un véhicule routier doivent être conformes aux normes établies par règlement et être placés à l'avant de celui-ci, à une même hauteur qui ne doit pas être supérieure à celle des phares blancs."

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 222 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 223.

M. Côté (Charlesbourg): "Les feux de recul d'un véhicule automobile doivent demeurer éteints lorsque le véhicule est en marche avant."

C'est une modification de forme et cela reprend l'essence du paragraphe 1 de l'article 203.

**Une voix:** C'est drôlement aveuglant s'ils restent ouverts.

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

Mme Harel: Quel est l'usage que l'on fait de cette disposition? Pourquoi avoir légiféré sur cette question? Est-ce que cela ne va pas de soi que, lorsqu'on est en marche avant, les feux de recul soient éteints?

M. Vézina (Jean-P.): Cela va de soi effectivement mais, quand il y a une défectuosité et que les feux arrière restent allumés, il y a possibilité pour l'agent de la paix de donner un avis de 48 heures. Cela éblouit drôlement les feux arrière. C'est cela, n'est-ce pas?

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

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 223 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 224?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 224 reprend le deuxième alinéa de l'article 201 et se lit comme suit: "Le ministre des Transports peut autoriser, aux conditions établies par règlement, l'installation et l'utilisation de phares blancs à l'arrière de certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers."

Mme Harel: C'est le ministre lui-même?

M. Côté (Charlesbourg): J'en suis étonné.

Mme Harel: Comment se fait-il?

M. Côté (Charlesbourg): On va réussir à faire la lumière sur cet article.

Mme Harel: Le ministre lui-même qui autorise, est-ce que c'est par décret

ministériel?

**M. Côté (Charlesbourg):** Comme vous le savez, les permis spéciaux de transport sont signés de la main même du ministre. Ce n'est pas de droit nouveau. C'est ce qui fait probablement que le ministre des Transports a quelque 40 000 documents à signer par année.

**Mme Harel:** De sa main ou j'imagine qu'il a un tampon?

**M. Côté (Charlesbourg):** Le ministre des Transports actuel n'accepte pas d'utiliser le tampon...

**Une voix:** Ce n'est pas un "tamponneux".

**M. Côté (Charlesbourg):** Le ministre des Transports signe tout lui-même.

**Mme Harel:** Soit 40 000 documents dans une année.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Il y a 365 jours dans l'année; cela lui fait une moyenne d'environ 115 à 120 documents par jour, en plus des lettres et des cartes de souhaits à ses électeurs.

**M. Côté (Charlesbourg):** Et des cartes de fête à chacun de mes membres et des cartes de fête à chacun des fonctionnaires du ministère des Transports, signées de ma main. Alors, vous savez maintenant à quoi sont occupées mes fins de semaine, quand j'en ai.

**Mme Harel:** C'est pourquoi, pendant la période de questions en Chambre, vous avez l'air tant occupé.

**M. Vaillancourt:** Est-ce que c'est compris dans les 40 000 documents, M. le ministre?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, pas les cartes de fête aux employés, puisque j'ai pris les statistiques de mon prédécesseur. Il y aura donc amélioration sensible de la performance du ministre des Transports.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Ayant fait le pont...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est une augmentation d'environ 20 %, M. le Président...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Ayant fait le pont avec l'utilisation des phares blancs, est-ce que l'article 224 est adopté?

**Mme Harel:** J'aimerais savoir quelles sont les catégories de véhicules qui sont utilisés.

**M. Côté (Charlesbourg):** Une grue.

**Mme Harel:** Ah!

**M. Lalande:** Des véhicules de travail.

**Mme Harel:** D'accord.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais si vous me demandez, depuis que je suis en fonction, si j'en ai signé, je ne pourrais pas vous le dire.

**Mme Harel:** Pourquoi n'est-ce pas la régie qui les autorise? C'est vétuste comme pouvoir. Évidemment, tout cela est réglementé. Les conditions sont établies par règlement, mais de passer par le ministre... vraiment!

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Mme la députée de Maisonneuve, lorsque je vous disais tout à l'heure que je ne me souvenais pas d'en avoir signé, j'avais raison. Finalement, le règlement peut autoriser la régie à les signer, mais le cadre qui permet la signature, est autorisé par le ministre.

**Mme Harel:** C'est une délégation de pouvoir.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Le ministre délègue le pouvoir à la régie.

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

**Mme Harel:** Mais, est-ce que c'est une délégation de pouvoir légale?

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

**M. Lalande:** Le ministre peut, aux conditions qui sont établies par règlement...

**Mme Harel:** D'accord.

**M. Lalande:** C'est dans le cadre...

**Mme Harel:** Il ne délègue pas de façon absolue.

**M. Côté (Charlesbourg):** Et c'est en vertu de la Loi sur le ministère des Transports.

**Mme Harel:** D'accord. Non pas comme

cela a été le cas avec la Commission des transports du Québec, avec une délégation, c'est ce qui était considéré comme étant trop discrétionnaire. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 224 est adopté. Article 225?

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un véhicule routier qui circule en dehors d'une cité ou d'une ville et dont la largeur excède 2 mètres, doit contenir les lampes, réflecteurs et fusées éclairantes prescrits par règlement." Dans ce cas-ci, c'est une modification de forme. C'est la suppression des termes "torches et lanternes" qui sont finalement désuets.

**Mme Harel:** C'est beau, par ailleurs, n'est-ce pas? Des fusées éclairantes, c'est le nouvel accessoire, j'imagine?

**Mme Journeault-Turgeon:** C'est un terme plus général qui permet d'englober cela.

**Mme Harel:** On continue d'utiliser des lanternes et des torches, mais on les appelle les fusées éclairantes?

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

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 225 est adopté? M. le député d'Orford.

**M. Vaillancourt:** Quelle est la largeur maximale permise qu'un véhicule peut avoir pour circuler?

**Mme Harel:** Une remorque.

**M. Vaillancourt:** Un camion ou une remorque. Est-ce huit pieds?

**M. Côté (Charlesbourg):** Je ne peux pas vous le dire. M. Lalande vous donnera très certainement les largeurs, mais je peux vous dire que chaque année il y a toujours des pressions pour qu'on élargisse la possibilité de transporter, à titre d'exemple, des maisons mobiles. Les constructeurs de maisons mobiles viennent nous voir chaque année pour avoir l'autorisation de circuler avec un véhicule qui débordé des largeurs habituelles et c'est toujours le ministre qui doit autoriser le décret à son corps défendant, si jamais il arrive quelque chose. Alors, cela prend du jugement et du beau temps.

**M. Vaillancourt:** Les largeurs et les longueurs, quant à y être.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers. Section II: Les dimensions... Donc, c'est: "3. La dimension maximale en longueur de tout véhicule routier et de tout ensemble de véhicules routiers, chargement compris, est de 1° 12,5 mètres pour tout véhicule automobile dont la distance mesurée entre le centre de rotation de l'axe du dernier essieu et la partie extrême arrière du véhicule est de cinq mètres ou moins; 2° 18,5 mètres pour un autobus articulé; 3° 23 mètres pour tout ensemble de véhicules routiers dont la distance entre la partie arrière de la cabine du tracteur ou du véhicule-tracteur et la partie extrême arrière de l'ensemble de véhicules est de 19 mètres ou moins; 4° 23 mètres pour tout ensemble de véhicules routiers dont la distance entre le centre du pivot de la sellette d'attelage de la première semi-remorque et la partie extrême arrière de l'ensemble - Comment - ....

**M. Vaillancourt:** ... Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...de véhicule est de 16,75 mètres ou moins; "D'ailleurs, je m'aperçois que le député d'Orford met à notre connaissance sa vaste expérience dans le transport des arbres de Noël aux États-Unis, une période que nous connaissons actuellement." 5° 21 mètres pour tout ensemble de véhicules routiers non visés au paragraphe 3° ni au paragraphe 4°; 6° 27,5 mètres pour tout ensemble de véhicules routiers composé d'un véhicule-tracteur et d'une remorque spécialement conçue pour le transport de poteaux et qui peut être utilisée pour le transport d'autres choses telles que des tuyaux, des pièces de charpente, des pièces de structure ou d'autres matériaux du même genre; 7° - et on achève - 36,5 mètres pour tout ensemble de véhicules routiers sur un chemin public qui appartient à la classe "Spéciale"; 8° 11 mètres pour tout véhicule automobile non visé au paragraphe 1°.

À l'article 10: "La dimension maximale en largeur de tout véhicule routier et de tout ensemble de véhicules routiers, chargement compris, est de 2,6 mètres."

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 225 est adopté. J'appelle l'article 226.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, l'article 226: "Les véhicules d'urgence peuvent être munis de feux rouges clignotants ou pivotants.

"Les véhicules de police peuvent être munis de feux bleus clignotants ou pivotants."

**Mme Harel:** Ce sont des "feux bleus."  
(12 h 15)

**M. Côté (Charlesbourg):** Excusez, de "feux bleus"<sup>11</sup>.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 226 est adopté? J'appelle maintenant l'article 227.

**M. Côté (Charlesbourg):** Les véhicules de service, les véhicules d'équipement, les véhicules utilisés pour le déneigement ou pour l'entretien des chemins, les véhicules pour lesquels les conditions de délivrance d'un permis spécial de circulation l'exigent ainsi que les véhicules satisfaisant aux critères établis par règlement peuvent être munis de feux jaunes clignotants ou pivotants.

Pour l'application du présent article, un véhicule de service est un véhicule automobile agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers et un véhicule d'équipement est un véhicule automobile servant au transport de l'équipement qui y est fixé en permanence et comportant l'espace pour le chargement."

Le texte proposé supprime le véhicule d'escorte de l'énumération, car celui-ci n'est plus mentionné normalement au code. Le texte proposé ajoute à l'énumération le véhicule routier qui doit être muni de feux jaunes clignotants pour respecter les conditions d'un permis spécial de circulation, ainsi que le véhicule routier qui satisfait aux critères établis par règlement.

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

**Mme Harel:** M. le Président, quel était le véhicule d'escorte? Quelle en était l'utilisation? Quel était l'usage qu'on faisait d'un véhicule d'escorte?

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

**M. Lalande:** De façon particulière, c'est dans les cas de permis spéciaux de transport, par exemple, pour le transport des maisons mobiles ou des maisons qui ne suivent pas les normes. On a besoin en avant et en arrière d'une escorte.

**Mme Harel:** D'accord.

**M. Côté (Charlesbourg):** À titre d'exemple, un exemple bien précis, le transport de la toile olympique.

**Une voix:** Dans le comté de Maisonneuve.

**Mme Harel:** Bien oui, dans le beau comté de Maisonneuve, en face de chez moi.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 227 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 228.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Lorsque les conditions de délivrance d'un permis spécial de circulation exigent qu'un véhicule routier soit muni d'un feu jaune clignotant ou pivotant, ce véhicule doit en être muni pour toute la durée du permis spécial de circulation et le feu doit être utilisé conformément aux conditions qui apparaissent au permis."

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

**Mme Harel:** Les conditions pour la délivrance du permis spécial de circulation, on les voit plus loin dans le code ou...

**Une voix:** C'est prévu par règlement.

**Mme Harel:** C'est prévu par règlement.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 228 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 229

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les autobus ou minibus affectés au transport d'écoliers au sens d'un règlement pris en vertu de la Loi sur les transports doivent être munis de deux affiches portant l'inscription "Écoliers", placées l'une à l'avant et l'autre à l'arrière du véhicule, Ils doivent également être munis de feux intermittants placés à l'avant et à l'arrière du véhicule.

"Les feux et les affiches doivent être conformes au règlement pris en vertu de la Loi sur les transports.

"Les affiches doivent être enlevées ou recouvertes lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour effectuer un transport visé à l'article 454 ou à l'article 461."

Je vous dirai qu'au printemps dernier, lorsque nous avons apporté certains amendements, on a touché au transport scolaire pour faire en sorte que l'autobus scolaire soit considéré douze mois par année au lieu de dix mois, comme c'était le cas auparavant, de façon qu'un autobus scolaire qui transporterait, par exemple, des enfants qui, l'été, vont dans un camp de vacances et qui sont par conséquent mineurs, soit visé par la sécurité, toute l'année.

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

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Quelle est la pratique à l'égard du nombre d'enfants qui peuvent être admis dans un autobus scolaire ou du nombre de sièges occupés? J'ai été très surprise - ma fille maintenant voyage par autobus scolaire - de constater qu'il y avait plus de deux enfants par siège, par banc, c'est-à-dire que la pratique courante était, d'installer au moins trois enfants là où il n'y avait que deux sièges.

M. Côté (Charlesbourg): On va revoir cela dans le code éventuellement. On va voir chacune des dispositions.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 229 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 230.

M. Côté (Charlesbourg): "Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis d'au moins: 1° un phare blanc à l'arrière; 2° un feu rouge à l'arrière; 3° deux feux rouges de changement de direction, blancs ou jaunes, à l'avant et deux feux de changement de direction, rouges ou jaunes, à l'arrière; 4° un feu de freinage rouge à l'arrière."

Mme Harel: En fait, le ministre voit rouge, mais les feux de changement sont soit blancs ou jaunes, ou rouges ou jaunes. En lisant, vous avez mentionné qu'il s'agissait de deux feux de changement rouges. Mais, en fait, ils peuvent être blancs ou jaunes, selon l'endroit où ils sont installés, en avant ou en arrière. Je mentionnais simplement que vous voyiez beaucoup rouge.

M. Côté (Charlesbourg): C'est probablement mon subconscient qui m'a fait parler en me disant que le rouge est toujours la bonne direction.

Mme Harel: Ah! Ah! Ah!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 230 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 231.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'une motocyclette est équipée d'une caisse adjacente, cette dernière doit être munie d'un feu rouge à l'arrière, placé le plus près possible de l'extrémité droite de la caisse."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 231 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 232.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute bicyclette doit être munie d'au moins: 1° un réflecteur blanc à l'avant; 2° un réflecteur rouge à l'arrière; 3° un réflecteur jaune à chaque pédale; 4° un réflecteur jaune fixé aux rayons de la roue avant; 5° un réflecteur rouge fixé aux rayons de la roue arrière."

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

M. Vaillancourt: Quelle différence y a-t-il entre un réflecteur jaune à chaque pédale et un réflecteur ambre à chaque pédale? Dans le texte actuel, c'est ambre.

Mme Harel: Parce que le mot "ambre"...

M. Vaillancourt: Est-ce que c'est la même couleur?

Mme Harel: Oui. Cela signifie jaune. C'était plus utilisé auparavant, je pense que c'est un mot plus vétuste. C'est cela?

Mme Journeault-Turgeon: Je vais répondre à M. le député.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Journeault-Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Dans certains articles, on utilisait le mot "ambre" et dans d'autres, le mot "jaune". Étant donné que la couleur jaune est le ton ambre, on a voulu uniformiser et on a utilisé le mot "jaune".

M. Vaillancourt: C'est la même couleur. Cela veut dire que toutes les bicyclettes qui existent actuellement n'auront pas besoin de changer de couleur; c'est déjà jaune. Merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, M. le Président...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...on a adopté un terme que tout le monde comprend.

Mme Harel: On épargne, quand même, dans l'utilisation du vocabulaire.

**M. Lalande:** C'est un anglicisme, c'était "amber", au fond. C'est "amber" que l'on traduisait par "ambre".

**Mme Harel:** Ah bon!

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est l'inverse, on y gagne.

**Mme Harel:** On y gagne en précision.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 232 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 233.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 233 est adopté?

**Mme Harel:** Oui. C'est le texte actuel. Il y a simplement le retrait de "chemin public" parce qu'on trouve cela déjà dans l'article 1.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est vrai aussi dans le cas de l'article 232, pour le terme "chemin public".

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 233 est adopté?

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 234.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Tout véhicule routier, autre que ceux spécifiquement mentionnés au présent chapitre, doit être muni de deux phares blancs à l'avant et de deux feux rouges à l'arrière." Encore là, c'est l'expression qui circule "sur un chemin public" qui est supprimée.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 234 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 235.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Les phares blancs prescrits au présent chapitre doivent

être solidement fixés au véhicule et ajustés de façon à donner, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, un éclairage permettant au conducteur du véhicule de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 m.

"Toutefois, l'éclairage doit permettre au conducteur d'un cyclomoteur de distinguer une personne ou un objet à une distance de 90 m et au conducteur d'une bicyclette à une distance de 10 m."

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

**Mme Harel:** On sait qu'en ce qui concerne les véhicules routiers toutes ces questions relatives aux accessoires sont déjà définies dans la loi sur les véhicules routiers. En fait, il y a des ajustements que l'on fait, que l'on reprend dans le Code de la sécurité routière. En regard des bicyclettes, est-ce par règlement qu'il y avait jusqu'à maintenant des indications d'accessoires obligatoires? C'est dans le code. Le code contenait déjà cette disposition quant à un phare blanc. Est-ce que toutes les bicyclettes en sont munies par les fabricants? Lorsqu'il y a achat d'une bicyclette, doit-il y avoir ajout de cet accessoire pour la rendre conforme?

**M. Lalande:** Pour circuler la nuit, évidemment.

**Mme Harel:** À votre connaissance, les bicyclettes sont-elles en général munies de ce phare blanc? Vous considérez, comme moi qu'en général les bicyclettes ne le sont pas?

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

**M. Lalande:** Mais elles ne circulent pas la nuit, de façon générale, les bicyclettes. C'est quand elles circulent la nuit... Ce qu'on ajoute de nouveau, c'est le "visible à dix mètres". Que ce ne soit pas un dynamo, en d'autres mots, que ce ne soit pas un éclairage, comme le disait le ministre, de "Q-tips" ou de deux watts qui n'éclaire pas assez loin.

**Mme Harel:** Habituellement, les fabricants de bicyclettes n'installent pas un éclairage suffisant pour circuler à la brunante ou à la noirceur. À votre connaissance, cette obligation qui était déjà faite au code est-elle respectée? Va-t-elle donner lieu à une infraction maintenant? Va-t-elle donner lieu à un 48 heures ou à une amende?

**M. Lalande:** Auparavant, elle donnait bien aussi à une infraction qui était de 25 %.

Mme Harel: Cela n'était pas très appliqué, par exemple.

M. Lalande: Non.

Mme Harel: Elle donnait lieu à une amende ou à un 48 heures?

M. Lalande: Un 48 heures et une amende, si on ne se conformait pas dans les 48 heures. Les 48 heures, c'est toujours pour permettre de se conformer.

Mme Harel: D'accord. Mais c'est compliqué, les 48 heures. La personne peut dire qu'elle ne se promènera plus la nuit, en regard de cette obligation.

M. Lalande: Par cette notion des 48 heures, l'infraction est créée au moment où quelqu'un est arrêté, alors qu'il circule la nuit et que ce n'est pas allumé. Toute la notion des 48 heures est pour permettre d'y remédier dans un délai de 48 heures et, si on n'y remédie pas dans les 48 heures, l'infraction...

M. Côté (Charlesbourg): L'infraction est commise.

Mme Harel: Il faut quand même se rendre compte, avec toutes ces nouvelles dispositions au code... non pas ces nouvelles dispositions, mais cette nouvelle application des dispositions déjà contenues au code concernant les bicyclettes... Ce ne sont pas, j'imagine, les conducteurs de véhicules routiers qui vont nécessairement avoir à changer de comportement maintenant. Ce sont surtout les conducteurs de bicyclettes et...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a de l'éducation à faire...

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a beaucoup d'éducation à faire.

Mme Harel: Oui. On dit que l'enfer est pavé de bonnes intentions. Il n'y a personne qui conduit une bicyclette - j'en conduis une - ou qui la fait conduire à ses enfants en voulant les mettre dans des conditions dangereuses, sauf que c'est toujours une chance que l'on prend pour une occasion qui est toujours vue comme étant une occasion qui n'aura pas de suites.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut voir cela sous l'angle de la visibilité. Finalement, c'est un peu cela. L'objet de l'article, c'est qu'il faut que ces personnes soient, avec la bicyclette, visibles le plus souvent possible de façon que la voiture puisse éviter

l'accident.

Mme Harel: Y a-t-il un taux élevé d'accidents provoqués par ce problème de visibilité? Peut-on avoir des chiffres à cet égard?

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

M. Vézina: Non, madame, mais j'avais des statistiques sur un problème plus général. Vous savez que le bilan routier s'est drôlement amélioré depuis le début de 1986. Par ailleurs, en ce qui concerne les victimes décédées ou blessées, on s'aperçoit que chez les cyclistes cela a augmenté de 11 %, et cela avait déjà augmenté en 1985. Les associations de cyclistes nous demandent d'être beaucoup plus sévères par rapport à ce problème. Le problème fondamental chez les cyclistes, les études qu'on a faites nous démontrent que c'est le comportement des cyclistes qui est en cause. Alors, on fait de l'éducation au niveau scolaire surtout, mais, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas la possibilité, premièrement, d'intervenir par l'entremise nécessairement des agents de la paix, je pense que cela est voué à l'échec. Tant et aussi longtemps qu'il n'y aura personne pour faire respecter les règlements...

(12 h 30)

Vous le disiez vous-même, je pense, auparavant, que c'est la possibilité d'être pris, d'être intercepté qui fait qu'on respecte ou qu'on ne respecte pas les règlements. Chez les cyclistes, c'est plus vrai, je pense, que chez tous les usagers de la route. Alors, Vélo-Québec, qui représente quand même beaucoup de cyclistes au Québec, se dit tout à fait d'accord avec ce qu'il y a dans le Code de la sécurité routière: Enfin, voilà un outil sur lequel on va pouvoir construire dorénavant! C'est cela qui est le problème à l'heure actuelles le nombre de cyclistes tués ou blessés dans des accidents augmente considérablement.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Avant d'arriver à l'article suivant, M. le Président, comme vous le savez fort bien, le **Petit Robert** dit toujours la vérité et on a pris soin de vérifier ambre. À la page 57, cela peut être: ambre gris ou ambre jaune. C'est pour cela que la précision est fort intéressante, ambre gris ou ambre jaune.

Mme Harel: L'origine est-elle anglaise<sup>9</sup>

M. Côté (Charlesbourg): Non, arabe.



**Mme Harel:** Arabe.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Comme vous voyez, le Petit Robert comme le grand sont très cultivés.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 236.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Alors, l'article 236.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 236, M. le Président. "Lorsque deux phares blancs sont installés sur un véhicule, ils doivent être placés à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 236 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 237.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 237 reproduit substantiellement l'article 217 actuel; il se lit comme suit: "Les phares, les feux et les réflecteurs visés au présent chapitre doivent être visibles d'une distance d'au moins 150 m et conformes aux normes établies par règlement.

"Ils doivent être dégagés de toute matière obstruante en diminuant l'efficacité."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 237 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 238.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un agent de la paix peut exiger du conducteur d'un véhicule routier le nettoyage des phares, feux et réflecteurs du véhicule, lorsque l'état de saleté ou une matière obstruante en diminue l'efficacité.

"Le conducteur doit se conformer à cette exigence."

Alors, le texte proposé est de droit nouveau. Pour des raisons de sécurité, l'agent de la paix pourra exiger du conducteur d'un véhicule routier le nettoyage des phares, feux et réflecteurs. C'est une disposition que nous avons déjà adoptée dans des parties antérieures du code concernant la plaque.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 238 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 239.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Aucun véhicule routier, à l'exception de ceux visés aux articles 226 - les véhicules d'urgence - et 227 - les véhicules de service, - ne peut être muni de feux clignotants ou pivotants."

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 239 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 240.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un agent de la paix est autorisé à faire enlever, aux frais du propriétaire d'un véhicule routier, un feu clignotant ou pivotant dont est muni ce véhicule contrairement au présent code.

"L'agent de la paix délivre un reçu à la personne en possession du véhicule et remet ensuite le feu à la régie."

**M. Vaillancourt:** Est-ce que la régie en reçoit beaucoup de ces feux?

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

**M. Côté (Charlesbourg):** On me dit qu'effectivement il y a eu plusieurs cas. Auparavant - j'avais vu les plaintes - c'est qu'on gardait tout le mécanisme au complet. Il y a eu réajustement; maintenant, c'est uniquement la coupole qui est gardée, soit le feu rouge, le feu bleu ou le feu jaune. Mais il y a effectivement un certain nombre de cas. Cela se voit principalement dans des agences de sécurité qui tentent d'avoir ces feux pour se donner une certaine apparence. Semble-t-il que les livreurs aussi ont fait certaines tentatives à ce niveau.

**M. Vaillancourt:** Ils n'en ont pas le droit.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non.

**M. Vaillancourt:** Les agents de sécurité en ont-ils le droit?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. On a dit tout à l'heure, souvenez-vous, que le bleu, c'était pour la police, le rouge, pour les véhicules d'urgence et le jaune, pour les véhicules de service. Donc, la police pouvait avoir les trois, alors que le garage, le jaune, ne peut avoir les deux autres.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 240 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 241.

**Dispositions relatives  
aux systèmes de freinage et  
d'immobilisation des véhicules**

M. Côté (Charlesbourg): "Pour l'application du présent chapitre, les mots "véhicule automobile" ne comprennent pas la motocyclette et le cyclomoteur." Je pense que cela va de soi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 241 est adopté?

Mme Harel: 241?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

Mme Harel: Oui, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 242.

M. Côté (Charlesbourg): "Sous réserve des articles 243 à 247, tout véhicule routier doit être muni d'au moins un système de freins suffisamment puissant pour immobiliser rapidement le véhicule en cas d'urgence et le retenir quand il est immobilisé." Le texte proposé précise la notion de bon état de fonctionnement. Le véhicule routier doit s'immobiliser rapidement en cas d'urgence et il doit être retenu quand il est immobilisé.

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

Mme Harel: M. le Président, cela ne faisait pas partie des dispositions qu'on a vues précédemment, les différents dispositifs de sécurité qu'on devait voir, en fait, sur une automobile? On a vu précédemment des dispositions où on a fait la liste de tous les accessoires qui devaient être installés sur un véhicule routier. Est-ce la même chose?

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

M. Lalande: Il y a cinq grandes composantes sécuritaires sur le véhicule. Il y a les équipements que nous avons vus tout à l'heure et qu'on appelle les accessoires. On verra les autres systèmes, tels le système de freinage, le système de pneumatique, de suspension et de stationnement qui sont les autres.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 242 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 243.

M. Côté (Charlesbourg): "Les véhicules automobiles et les ensembles de véhicules routiers doivent être munis d'au moins un système de freins de service permettant d'appliquer sur chaque roue portante une force de freinage suffisante pour immobiliser rapidement le véhicule en cas d'urgence et d'un système de freins de stationnement permettant de le retenir quand il est immobilisé". Finalement, cela fait une distinction entre les deux systèmes qu'on appelle le système à bras et le système à pied.

**Une voix:** Il ne doit pas freiner sur trois roues.

Mme Harel: Tout cela est un ajustement avec les dispositions en vertu de la loi sur la sécurité des automobiles?

M. Lalande: Sur la sécurité des véhicules.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 243 est adopté. J'appelle l'article 244.

M. Côté (Charlesbourg): "Les remorques et les semi-remorques faisant partie d'un ensemble de véhicules routiers et dont la masse, charge comprise, est de 1300 kilogrammes ou plus ou dont la masse excède de 50 % et plus la masse du véhicule remorqueur, doivent être munies d'un système de freins indépendant permettant l'application d'une force de freinage sur chaque roue portante.

"Le présent article ne s'applique pas à une remorque utilisée pour des fins agricoles et appartenant à un agriculteur au sens de l'article 16."

Dans ce cas précis, cela veut dire que les grosses remorques doivent avoir un système indépendant de freinage.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 244 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): L'exception, c'est l'agriculteur.

Mme Harel: Qui ne l'utilise pas sur un chemin public.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais qui peut, à l'occasion, emprunter le chemin public pour se rendre de son domicile à un champ.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle Particle 245.

M. Côté (Charlesbourg): "Les remorques et les semi-remorques, autres que celles visées à l'article 244 - ce qu'on vient donc d'adopter - circulant sans être équipées d'un système de freins indépendant pouvant immobiliser le véhicule en cas de séparation entre la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur, doivent être munies de chaînes, de câbles ou de tout autre dispositif de sûreté suffisamment solides et agencés de telle sorte que la remorque ou la semi-remorque et le véhicule remorqueur, advenant un bris dans les dispositifs d'attelage, demeurent reliés." C'est la chaîne de sécurité.

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

M. Vaillancourt: Cela existe actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que toutes ces conditions sont établies dans un règlement?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Journeault-Turgeon.

M. Côté (Charlesbourg): Ici, c'est le règlement qui devient loi.

Mme Harel: On dit dans le commentaire que le règlement ne contenait qu'un petit nombre d'articles, alors vous avez préféré légiférer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Évidemment, par ailleurs, en légiférant, cela rend plus rigide. Nécessairement, il ne peut pas y avoir de modifications aussi fréquentes que dans un projet de règlement.

Mme Journeault-Turgeon: Cela permet de compléter le texte de la loi, parce que c'est très lié ici aussi. C'est tout simplement pour compléter les données.

Mme Harel: Il n'a pas de changement technologique.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, peu importe, que cela soit dans le règlement ou dans la loi, cela prend la chaîne.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 245 est adopté?

Mme Harel: Adapté.

M. Côté (Charlesbourg): Même là on s'attache!

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 246.

M. Côté (Charlesbourg): "Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis d'au moins deux systèmes de freins agissant l'un sur la roue avant, l'autre sur la roue arrière et qui peuvent être actionnés indépendamment. Le système agissant sur la roue arrière peut également agir sur la roue avant.

"Ces systèmes doivent être suffisamment puissants pour immobiliser le véhicule rapidement en cas d'urgence et le retenir lorsqu'il est immobilisé."

Mme Harel: Dans le cas des motocyclettes et des cyclomoteurs, ce sont des indications qui sont exigées des fabricants.

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

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 246 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 247.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute bicyclette doit être munie d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane." L'expression "être en bon état de fonctionnement" est imprécise. Elle n'ajoute rien concernant la norme édictée à cet article. C'est pourquoi elle est supprimée et c'est le but de l'article.

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

Mme Harel: C'est également une condition que doit remplir le fabricant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 247 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 248.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut conduire un véhicule routier dont le système de freins a été modifié ou altéré de façon à

en diminuer l'efficacité." Si jamais c'était fait, il faudrait revenir faire une vérification mécanique et cela prendrait le certificat du mandataire de la régie qui a fait les vérifications.

Mme Harel: Le texte propose, je pense, la suppression de la bicyclette? Dans le texte actuel, on parle de...

M. Côté (Charlesbourg): L'expression "ensemble de véhicules routiers". On dit "Le texte proposé supprime l'expression "ensemble de véhicules routiers". Cette notion est incluse dans la notion de "véhicules routiers". C'est "ensemble de..."

Mme Harel: Oui, mais un peu plus haut on dit: "Le texte supprime l'interdiction de conduire une bicyclette dont le système de freins est altéré."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Peut-on conduire une bicyclette même si le système de freins est modifié?

Mme Journeault-Turgeon: On a l'obligation, pour tous les équipements qui apparaissent sur une bicyclette ou un véhicule routier, de les garder en bon état de fonctionnement. Ici, c'était pour s'ajuster à la réalité. Il doit être très peu fréquent qu'on modifie le système de freins d'une bicyclette.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 248 est adopté?

Mme Harel: L'article précédent tient lieu d'obligation.

Mme Journeault-Turgeon: D'une façon générale, on a, au tout début de la section, l'obligation d'avoir l'équipement en bon état.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 249.

M. Côté (Charlesbourg): "Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un système de freins d'un véhicule routier ou d'une bicyclette est défectueux ou inopérant, peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce que la situation soit corrigée."

L'agent peut conduire un véhicule, qui ne répond donc pas aux conditions qu'on vient d'évoquer, dans un garage pour le faire réparer.  
(12 h 45)

Mme Harel: Habituellement, "convena-

ble" fait référence aux bonnes moeurs. Mais en droit, "convenable" fait référence à quel critère?

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

M. Lalande: L'endroit convenable pourrait être une fourrière municipale ou un endroit comme un garage réservé par une municipalité pour entreposer les véhicules en attendant.

Mme Harel: C'est à la discrétion de l'agent de la paix. L'endroit convenable peut-il être aussi une propriété privée?

M. Lalande: Oui, s'il le juge à propos.

Mme Harel: L'idée, c'est qu'il doit retenir le véhicule ou la bicyclette.

M. Lalande: C'est cela, oui.

Mme Harel: C'est un grand pouvoir discrétionnaire pour un agent de la paix. Il doit l'exercer avec discernement.

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

Mme Harel: Il y a la possibilité de croire, les motifs raisonnables de croire. Quel est l'usage qui a eu cours jusqu'à maintenant? Est-ce qu'il y a une jurisprudence à la régie?

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

M. Lalande: Non. Il n'y a pas de cas précis. Nous n'avons pas été saisis de problèmes inhérents à ce type de remisage des véhicules.

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

M. Lalande: Les problèmes auxquels vous faites référence ne sont pas liés à l'agent de la paix. Ils sont bien plus liés aux agences privées qui font remiser les véhicules à des endroits assez éloignés de l'endroit où le véhicule... Les remorquages dont il a été question dans les journaux, aussi bien à Montréal qu'à Québec, ne sont pas liés à cet article où c'est l'agent de la paix qui prend la décision.

Mme Harel: Je suis contente que vous abordiez cette question parce que le député de Lévis m'a fait promettre, lorsque l'on examinerait ces dispositions, de l'appeler. Il a eu des ennuis considérables à Montréal en particulier. Est-ce que l'on en reparlera dans certaines dispositions du Code de la sécurité routière?

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce n'est pas dans le Code de la sécurité routière puisque c'est le Procureur général qui a ces prérogatives. J'ai moi-même touché au dossier, étant pris de la même manière à Montréal à un moment donné. J'avais vérifié pensant que c'était moi qui en avais la responsabilité en vertu du code. C'est M. Marx qui en a la responsabilité. Il faut dire que c'est aussi relié à certains règlements municipaux.

**Mme Harel:** Il y a eu, dans les journaux de Montréal - je pense au **Journal de Montréal** - abondamment, depuis quelques jours, une description des problèmes qui sont causés par le déplacement à l'extrémité, à la périphérie de la ville de Montréal, des automobiles qui sont remorquées. Les coûts de transport par taxi sont extrêmement élevés.

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

**M. Lalande:** Vous savez que l'on a un jugement récent, par exemple, qui a scindé les coûts pour les ramener à un coût juste et acceptable. Il a été établi par le juge que si on l'avait remorqué à un endroit plus proche... Cela a été réduit, je crois, de 200 \$ à 35 \$.

**Mme Harel:** Très bien. Est-ce que l'on pourrait obtenir copie de cette décision? Je pourrais en faire une copie pour le député de Lévis.

**M. Lalande:** Oui, je vais faire les recherches. J'ai vu cela dans le journal.

**Mme Harel:** Pas nécessairement aujourd'hui, mais si c'était possible d'avoir cette copie.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 249 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 250.

#### **Dispositions relatives à divers autres équipements**

**M. Côté (Charlesbourg):** On change de chapitre, M. le Président. Je pense que c'est à la fin que l'on adoptera chacun des titres de chapitre.

**Article 250:** "Nul ne peut enlever ou faire enlever, modifier ou faire modifier ou mettre ou faire mettre hors d'usage une

ceinture de sécurité dont sont équipés les sièges d'un véhicule routier conformément à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles."

Alors, ce que l'on dit ici, c'est que les normes d'installation et de construction de la ceinture de sécurité sont prévues par la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. C'est la raison pour laquelle on se réfère... C'est uniquement l'équipement, ce n'est pas encore le port de la ceinture. On va y arriver plus loin.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 250 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 251.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut installer ou faire installer un détecteur de radar de vitesse dans un véhicule routier."

**M. Vaillancourt:** Cela existait.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela existait, mais il y a des représentations... N'ayant pu continuer la vente de ce petit objet miraculeux pour certains individus dans d'autres provinces, on est venu s'installer au Québec et, selon les informations, si on les interdit au Québec, ils vont aller s'installer au Nouveau-Brunswick. Il va quand même y avoir des détecteurs de radar au Québec. De toute façon, ils sont quand même illégaux. Là, on les prohibe et je pense que c'est normal. Sinon, le fil dont parlait le député de Jonquière hier devra être continu sur toutes les routes du Québec.

**Mme Harel:** Est-ce que la prohibition existait déjà?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** La prohibition existait déjà, mais il y avait une sorte de description de ce qu'était un radar aux fins de la loi que l'on ne retrouve plus maintenant, à moins qu'on ne la retrouve plus loin dans d'autres dispositions de ce qu'est le radar prohibé.

**M. Côté (Charlesbourg):** On va la retrouver à l'article 253.

**Mme Harel:** Est-ce que l'usage en a augmenté ou diminué? Y a-t-il beaucoup de causes devant la régie?

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela va avec l'augmentation des peines.

**Mme Harel:** C'est un bon investissement si on veut faire de l'excès de vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, C'est clair que l'objectif n'est pas de suivre les limites de vitesse, mais de détecter celui qui pourrait être empêché de dépasser les limites de vitesse. Il y a véritablement une intention de ne pas respecter la loi.

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

M. Vaillancourt: M. le Président, avec l'augmentation des amendes qui vont exister dans le nouveau code, on devrait permettre d'utiliser un détecteur de radar, parce que cela va coûter cher tout à l'heure.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'invite très fortement le député d'Orford, qui a été élu en même temps que le ministre des Finances, le député de Bonaventure, à aller en causer un peu avec lui.

Mme Harel: Est-ce que cela veut dire que le ministre des Transports confirme que les augmentations d'amendes n'ont pas comme objectif d'assurer la sécurité routière, mais d'accroître les goussets du Trésor public?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je salue la tentative de Mme la députée de Maisonneuve, mais depuis le début nous parlons de sécurité publique et, effectivement, l'objectif est la sécurité publique. Comme on parlait de l'incidence de l'augmentation des amendes sur l'utilisation plus fréquente du radar, c'est pour cela que j'ai soulevé ce point-là, mais de toute façon le radar est toujours illégal et de plus en plus les corps policiers développent des techniques antiradar.

Mme Harel: C'est quand même assez fréquent l'usage, même dans des milieux bien intentionnés, chez des parlementaires distingués des deux côtés de cette Chambre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend de la grosseur de la voiture dans certains cas.

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

M. Vaillancourt: Est-ce que c'est le ministre des Finances qui demande qu'on interdise le détecteur de radar pour faire plus de revenus à la province ou si c'est pour...?

M. Côté (Charlesbourg): Pour bien situer l'affaire au député d'Orford qui, j'en suis convaincu, de par sa vaste expérience politique et de par la sagesse qui lui a permis de se faire élire depuis 1956, c'est d'abord la sécurité routière qui nous guide.

Le ministre des Finances n'est pas du tout - il a une préoccupation de sécurité routière, lui aussi, mais en sa qualité de député, d'homme responsable au Québec, alors qu'il a aussi une autre préoccupation qui est celle des finances publiques du Québec - définitivement, intervenu sur cet objet spécifique.

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

Mme Harel: Plus sérieusement, il reste que tous ces moyens nouveaux, ces moyens techniques et technologiques presque de passer outre aux dispositions de la sécurité routière nous démontrent une chose: c'est qu'il faut toujours rester raisonnable, pas seulement dans les montants des amendes mais aussi, dans les limites de vitesse. Le ministre, sans l'annoncer formellement, a quand même mentionné qu'il était possible de réviser les limites de vitesse selon des études qui sont faites présentement, pour mieux s'ajuster à l'utilisation des différentes routes. En fait, il demeure qu'il faut certainement rester raisonnable, parce que, si les découvertes en matière de dispositifs ou d'installation peuvent évoluer, alors, il n'y a rien de mieux que la conviction que les citoyens développent de la nécessité de la sécurité routière. Les amendes ne viendront toujours que pallier l'absence finalement d'un comportement discipliné et raisonnable...

M. Côté (Charlesbourg): L'augmentation des amendes, on l'a dit, en tout cas, je l'ai dit au cours de mon discours de deuxième lecture, ce n'est pas le moyen, c'est un moyen! Ce n'est pas l'individu qui travaille à 4 \$ l'heure qui va avoir les moyens de s'acheter un détecteur de radar. Ceux qui s'achètent des détecteurs de radar et qui les font installer, règle générale, ce sont ceux qui ont de l'argent, mais principalement ceux qui vont vite et qui sont très souvent sur la route. C'est un peu cela, le...

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 251 est adopté. J'appelle maintenant l'article 252.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut vendre ou mettre en vente un détecteur de radar de vitesse." Cela va de soi, M. le Président, c'est du droit nouveau, mais l'ayant interdit, je pense qu'on peut aussi en interdire la vente.

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

Mme Harel: La vente est déjà interdite dans combien... Est-ce qu'il y a des

provinces qui ont légiféré pour en interdire la vente?

**M. Côté (Charlesbourg):** L'Ontario et l'Alberta.

**Mme Harel:** Et aux États-Unis? Dans le pays de la libre entreprise, ce serait étonnant qu'ils aient interdit le commerce.

**M. Côté (Charlesbourg):** Mais il y en a, semble-t-il, il n'y a pas uniformité au niveau des États, mais une vingtaine d'États l'ont interdit.

**M. Vaillancourt:** Au Maryland, c'est interdit. En Géorgie...

**M. Côté (Charlesbourg):** En Floride, ce n'est pas interdit.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a eu des représentations qui ont été faites par le commerce, c'est-à-dire celui de la vente de détecteurs, pour tenter de justifier que cela pouvait servir à d'autres fins qu'à celles de passer outre aux excès de vitesse?

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour confirmer, j'ai eu personnellement des représentations, mais pour en permettre la vente, on ne m'a jamais démontré ou tenté de démontrer que cela pouvait avoir d'autres utilités.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 252 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 253.

**Mme Harel:** M. le Président, je pense que vous devriez plutôt appeler l'ajournement de nos travaux.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Avant d'appeler la suspension de nos débats, j'aimerais...

**Mme Harel:** La suspension.

**Le Président (M. Saint-Roch):** ...rappeler et attirer l'attention des membres de la commission que nous avons maintenant l'avis de la Chambre, de siéger de 20 heures à 24 heures pour l'adoption des projets de loi 126 et 153 du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Alors, nous allons maintenant suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 15)

**Le Président (M. Saint-Roch):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. J'appelle maintenant l'article 253.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, il se lit comme suit: "Pour l'application des articles 251 et 252, un détecteur de radar de vitesse est tout appareil ou ensemble d'appareils qui peut être utilisé pour aviser le conducteur d'un véhicule routier de la présence d'un radar de vitesse ou pour nuire au fonctionnement normal d'un tel radar." C'est la reconduction du deuxième alinéa de l'article 242 du code actuel, ce qui est logique: Après avoir décidé qu'il n'y en avait pas et qu'on n'en vendait pas, c'était normal de décrire ce qu'on défendait.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 253 est adopté. J'appelle maintenant l'article 254.

**M. Côté (Charlesbourg):** Article 254: "Tout véhicule automobile doit être muni d'un avertisseur sonore."

**Une voix:** Un "criard".

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 254 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 255.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Seul un véhicule d'urgence peut être muni d'une sirène ou d'un appareil produisant un son semblable.

"Le premier alinéa ne s'applique pas à un dispositif d'alarme antivol installé et utilisé sur un véhicule routier conformément aux normes établies par règlement."

Dans le cas de l'alinéa 1, c'est une modification de forme; dans le cas de l'alinéa 2, le texte proposé déplace cet alinéa dans l'article concernant l'interdiction d'utiliser une sirène.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** On me signifie que la signification de sirène n'est pas la même ici qu'en Europe.

**Mme Harel:** Ou qu'en Norvège.

**Une voix:** Au Danemark.

Mme Harel: Au Danemark.

Il y a un règlement à la régie qui édicté les normes d'un système d'alarme? C'est cela?

M. Lalande: Antivol.

Mme Harel: Antivol. Ce règlement est publié dans la **Gazette officielle**?

M. Lalande: Oui. Comme tous les projets de règlements.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 255 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 256.

M. Côté (Charlesbourg): "Sauf en cas de nécessité, nul ne peut utiliser l'avertisseur sonore d'un véhicule routier." La mention d'avertisseur sonore de recul est superflue.

Mme Harel: Il y a seulement les camions qui sont utilisés à des fins de travaux de construction qui ont l'obligation de se munir d'un avertisseur sonore de recul. Ce n'est pas seulement les camions, tous les travaux... Cela concerne tous les camions qui sont utilisés pour des travaux de construction.

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

M. Lalande: Ce sont les camions <a compter d'un certain poids. Ce sont les gros camions que l'on vise. On y inclut aussi les camions employés pour la cueillette des rebuts.

Mme Harel: Le code de sécurité pour les travaux de construction, il est établi par la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

**Une voix:** Il y a quelque chose qui est en train de reculer.

Mme Harel: Je pense que c'est une commission audiovisuelle.

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

M. Côté (Charlesbourg): On aurait avantage à être télévisé, cela passerait à "Samedi de rire".

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le code de sécurité pour les travaux de construction est élaboré par la CSST.

M. Lalande: C'est cela, la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

Mme Harel: Maintenant, les coûts encourus par les accidents dans le cas d'un travailleur qui est dans l'exercice de ses fonctions, sont couverts par la Régie de l'assurance automobile ou par la CSST?

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

M. Vézina: C'est entièrement par la CSST. Nous étions, jusqu'à l'adoption du projet de loi 42, deuxième payeur. Maintenant, c'est entièrement la CSST.

Mme Harel: Et pourtant, les entreprises de camionnage et les entreprises de transport local vont à la fois cotiser à la CSST et à la Régie de l'assurance automobile. Jamais, il n'y aura indemnisation de la part de la Régie de l'assurance automobile.

M. Vézina: Permettez que je...

Mme Harel: Pour l'immatriculation, car le permis d'immatriculation du camion, par exemple pour le transport local, sera payé à la régie et il n'y aura jamais d'indemnisation qui proviendra de la régie.

M. Vézina: Même si les voitures commerciales, dans l'exercice de leurs fonctions, sont maintenant couvertes par les accidents du travail, elles causent quand même des dommages à autrui. Si un camion vient en collision avec une automobile, c'est nous qui payons pour l'automobile, bien sûr, ou pour les passagers de l'automobile. On tient compte, dans la tarification, de cette partie qui doit quand même être assumée par l'ensemble des usagers de la route. Ils doivent encore quand même contribuer à l'assurance automobile du Québec.

Mme Harel: Et il y a une tarification distincte qui s'applique à...

M. Vézina: Il y a une tarification qui nous permet d'attribuer des risques par catégorie de véhicules. Succinctement, premièrement, on cumule les coûts pour chacune des victimes. On les attribue à un accident et, comme c'est le système sans égard à la faute, on les répartit sur le nombre de véhicules impliqués. Le camion porte nécessairement un poids, mais comme, pour ses propres dommages, il est indemnisé par la CSST, on fait une réduction en



conséquence.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 256 est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 257.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il se lit comme suit, M. le Président. L'agent de la paix est autorisé à faire enlever aux frais du propriétaire d'un véhicule routier, une sirène ou tout autre appareil produisant un son semblable dont est muni ce véhicule contrairement au présent code. L'agent de la paix délivre un reçu à la personne en possession du véhicule et remet ensuite l'appareil à la Régie".

Je pense que c'est tout à fait normal que, dans la mesure où un individu commet un acte illégal, il assume l'entière responsabilité des frais. C'est une disposition qu'on a déjà adoptée dans d'autres cas similaires.

**Mme Harel:** Est-ce tout à fait analogue au texte actuel?

**M. Lalonde:** On précise que c'est aux frais du propriétaire.

**Mme Harel:** Ah oui! D'accord. C'est aux frais du propriétaire. Présentement, c'est la régie qui facture au propriétaire?

**M. Lalonde:** Oui, c'est la pratique à l'heure actuelle.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 257 est adopté. J'appelle l'article 258.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Tout véhicule automobile doit être muni d'un système d'échappement conforme aux normes établies par règlement". C'est Midas qui va être heureux.

**Mme Harel:** Ah! Parce qu'il y a aussi un règlement sur les systèmes d'échappement. Est-ce que cela concerne la sécurité routière?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. On pourrait justement échapper aux normes de sécurité routière.

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

**Mme Harel:** En quoi la sécurité routière peut-elle être affectée? Par les bruits?

**M. Lalonde:** Oui, entre autres par le

bruit. Les moteurs sont constitués de façon à avoir un type de tuyau d'échappement qui permet l'échappement selon leur puissance, de sorte que si l'échappement n'est pas conforme, il y a une restriction, un goulot d'étranglement qui provoque des fissures ou des émanations de gaz et cela peut être très dangereux pour le conducteur. C'est du monoxyde de carbone en d'autres mots.

**Mme Harel:** Tout cela est expliqué dans le règlement. Ce n'est pas pour demain qu'il y aura déréglementation dans le transport. Je ne sais pas si le comité Scowen a eu le temps d'examiner de près la réalité en matière de sécurité?

**M. Côté (Charlesbourg):** Je ne pourrais pas vous répondre au nom de M. Scowen.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 258 est adopté?

**Mme Harel:** Pourquoi, M. le Président, avoir soustrait la motocyclette et le cyclomoteur à cette obligation d'un système d'échappement conforme aux normes?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme Journeault-Turgeon.

**Mme Journeault-Turgeon:** Les exigences ne sont pas les mêmes sur certains équipements. Alors, il y a des cas où on a dû exclure de la définition de "véhicule automobile", "motocyclette" et "cyclomoteur".

**M. Lalonde:** Dans ce cas précis, dans la définition actuelle de "véhicule automobile", on comprend la motocyclette et le cyclomoteur. Ils sont inclus alors qu'avant ils ne l'étaient pas.

**Mme Harel:** C'est dans la définition au début?

**Une voix:** C'est au début du chapitre III, article 241.

**M. Lalonde:** Et à l'article 4. Il y a évidemment aussi les normes antipollution qui sont touchées par cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 258 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 259.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut vendre ou mettre en vente, en vue de son utilisation sur un chemin public, un système d'échappement qui n'est pas conforme aux normes établies par règlement." C'est la

même chose que ce qu'il y a actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 259 est-il adopté?

Mme Harel: Adapté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 260.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut effectuer ou faire effectuer sur un véhicule automobile une opération permettant de supprimer ou de réduire l'efficacité du système d'échappement de ce véhicule."

Dans les commentaires, on dit: Le texte actuel traduit mal l'intention du législateur. Les termes "coupe-silencieux" et "dérivatif" sont inappropriés. Ce que l'on veut empêcher, c'est qu'un véhicule routier produise un bruit anormal et que le dispositif antipollution du véhicule soit altéré.

Mme Harel: Est-ce que c'est dans le cadre de ce règlement que l'on retrouve les dispositions concernant le dispositif antipollution?

M. Lalande: C'est dans le cadre du règlement sur la vérification mécanique en ce qui a trait au bruit. L'antipollution est un autre règlement qui est relatif à l'environnement, le règlement relatif à celui de la loi sur l'environnement.

Mme Harel: Est-ce du ressort du ministère de l'Environnement?

**Une voix:** Oui, c'est cela.

M. Lalande: Il y a quand même dans les normes de construction des véhicules, les normes fédérales, des normes qui doivent être respectées en termes de nombre de décibels et aussi en termes de pollution. On parle du système d'échappement, donc cela veut dire l'antipollution, le catalyseur, etc., tout ce qui est résonateur et tout ce qui est relié au silencieux.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 260 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 261.

M. Côté (Charlesbourg): "Tout véhicule automobile équipé d'un pare-brise, autre qu'une motocyclette ou un cyclomoteur, doit être muni à l'avant d'un système d'essuie-glace et, lorsqu'il en a été muni originairement par le fabricant, d'un lave-glace."

Le texte proposé mentionne l'exemption pour la motocyclette et le cyclomoteur,

puisque la notion de "véhicule automobile" inclut ces deux véhicules. De la même manière, le texte proposé supprime le dernier membre de l'article 241 du code actuel. Le sens courant du mot "lave-glace" implique que celui-ci est mécanisé et le bon état d'un équipement est prévu ailleurs comme disposition à l'application générale.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 261 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 262.

M. Côté (Charlesbourg): "Tout véhicule automobile, autre qu'une motocyclette ou un cyclomoteur, doit être muni d'au moins deux rétroviseurs fixés solidement et placés, l'un à l'intérieur du véhicule et au centre de la partie supérieure du pare-brise et l'autre à l'extérieur gauche du véhicule. Lorsque le rétroviseur intérieur est inutilisable, un rétroviseur doit être fixé à l'extérieur droit du véhicule."

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

Mme Harel: Pourquoi l'exemption pour la motocyclette et le cyclomoteur? S'il s'agit d'un rétroviseur, j'imagine que l'obligation d'avoir une vision arrière est la même si on conduit une motocyclette.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va probablement être couvert par le prochain article. C'est parce que c'est à l'intérieur et...

**Une voix:** C'est l'endroit où il doit être situé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 262 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 263.  
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): "Les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être munis, de chaque côté, d'un rétroviseur solidement fixé au véhicule."

La distinction est la suivante: dans le texte actuel, c'est un, alors que, maintenant, on parle de deux.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 263 est adopté?

**Mme Harel:** Est-ce que c'est maintenant une exigence de fabrication des motocyclettes et des cyclomoteurs? Est-ce que c'est par règlement également que cette condition se retrouve? Actuellement, les motocyclettes et les cyclomoteurs sont-ils munis de deux rétroviseurs?

**M. Lalande:** Non, pas nécessairement. Il y a les motocyclettes de ville, si l'on veut, et les moto-cross. Pour qu'elles soient admissibles à circuler sur les routes, on doit... Dans la fabrication de ces véhicules, il n'y a pas nécessairement de rétroviseurs sur ces véhicules, les motocyclettes. Il y en a qui vont être utilisés hors route et d'autres sur la route. Pour avoir le droit d'aller sur la route, il faut absolument qu'on les munisse de rétroviseurs.

**Mme Harel:** Cela ne fait pas partie des exigences de fabrication?

**M. Lalande:** Pas nécessairement. Si c'est une moto qui est conçue pour aller hors route, il n'y a pas ces exigences.

**Mme Harel:** Alors, les motocyclettes et les cyclomoteurs vont devoir être équipés pour la majorité d'entre eux.

**M. Lalande:** Oui.

**Mme Harel:** Les propriétaires vont devoir équiper leur motocyclette ou leur cyclomoteur d'un autre rétroviseur, en plus de celui qu'ils ont déjà. Est-ce que c'est déjà en application?

**M. Lalande:** Oui, c'est exact.

**Mme Harel:** En application, sans réglementation?

**M. Côté (Charlesbourg):** À ce moment-ci, les véhicules qui sont davantage visés, c'est pour le "cross-country". Comment appelle-t-on cela?

**M. Lalande:** Les moto-cross.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce sont les moto-cross qui sont visées. Elles pourraient circuler sur la route sans être munies de rétroviseurs. En compétition, on n'en a pas nécessairement besoin.

**Mme Harel:** Les cyclomoteurs n'ont pas de rétroviseur non plus.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela dépend.

**M. Lalande:** Pour la plupart, la règle de fabrication, pour répondre aux différentes lois provinciales et des États, se conforme de façon générale à ce genre... Tous les

équipements sont compris dans la construction du véhicule, habituellement. Il pourrait y avoir des exceptions, qu'un véhicule ait été conçu pour aller hors route et que l'on veuille le faire circuler sur une route. En d'autres mots, on le permet à la condition qu'on le munisse des équipements requis pour le faire.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 263 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 264.

**Mme Harel:** On roule vite!

**Le Président (M. Saint-Roch):** Non, Mme la députée de Maisonneuve, je peux vous assurer que nous sommes encore dans les limites de vitesse permises.

**Mme Harel:** Mais pas celles qui me sont prescrites.

**M. Côté (Charlesbourg):** Article 264. "Les vitres et la cloison de sécurité d'un véhicule automobile doivent être de verre transparent fabriqué ou traité de façon à réduire considérablement la friabilité ou le danger d'éclatement." C'est la reproduction de l'article 244 actuel.

**Mme Harel:** Cela fait partie des exigences de fabrication de la loi fédérale?

**M. Lalande:** Oui. Sauf qu'il peut arriver que des fabricants québécois, dans le remplacement, dans les pièces de rechange des pare-brise... On doit, à ce moment-là, se...

**Mme Harel:** Se munir d'une disposition. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 264 est adopté. J'appelle maintenant l'article 265.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur.

"Ils doivent être libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur."

Dans ce cas-ci, ce que l'on vise, c'est d'avoir la possibilité d'intervenir lorsqu'un pare-brise est craquelé, fissuré ou qu'il peut nuire à la visibilité.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a déjà un règlement qui existe à cet effet?

M. Lalande: Le règlement sur la vérification mécanique.

Mme Harel: C'est ce règlement qui va être en vigueur...

M. Lalande: Il est déjà en vigueur.

Mme Harel: Il l'est déjà, mais il va être modifié.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Non. C'est son application.

M. Côté (Charlesbourg): Son application va être étendue à un plus grand nombre de véhicules.

Mme Harel: Il est en vigueur depuis 1985. Depuis plus longtemps?

M. Lalande: Non, depuis longtemps. Le règlement sur la vérification mécanique est en vigueur depuis dix ans peut-être.

Mme Harel: Dix ans?

M. Lalande: Oui. Notre règlement vise essentiellement à maintenir la conformité avec la fabrication du véhicule. Au fond, on n'en crée pas tellement de nouvelles, mais on s'assure que les conditions de construction du véhicule sont maintenues par le règlement sur la vérification mécanique. Il y a des changements constants qui se font. C'est pour cela que c'est dans un règlement, compte tenu des développements technologiques.

Mme Harel: Alors, c'est préférable que cela soit par règlement pour que cela puisse être modifié plus facilement et ajusté aussi au dispositif fédéral.

M. Lalande: Cela concerne aussi le degré de transparence du verre qui est utilisé. Il y a des règles précises concernant, par exemple, du verre trop assombrissant.

Mme Harel: Du 15 septembre 1982. Il a donc fait suite à l'adoption du Code de la sécurité routière qui reprenait le règlement antérieur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 265 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 266.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut appliquer ou faire appliquer sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier une

matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule."

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

M. Côté (Charlesbourg): Un exemple concret de ce qu'on vise à éviter, ce sont les vitres que M. Marcel Léger avait fait installer sur sa limousine.

Mme Harel: Qu'est-ce que c'est? C'était lors du premier mandat, je n'y étais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on se rend compte que vous voyez plus clair.

**Une voix:** C'était pour lui permettre de regarder la télévision.

Mme Harel: C'est Michel Clair qui est d'ailleurs devenu ministre des Transports, lors du deuxième mandat. Est-ce qu'il s'agissait de vitres fumées?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est cela. Les vitres fumées sont interdites, bien que la visibilité puisse être affectée du fait d'un éblouissement par le soleil.

M. Lalande: Le règlement sur la vérification mécanique prévoit qu'à six pouces du haut du pare-brise, on peut mettre des matières assombrissantes. Mais l'espace qui est réservé pour les essuie-glaces doit être libre. De même que les vitres des portières avant doivent être libres, les vitres des portières arrière peuvent être assombries de même que la lunette arrière. Mais si la lunette arrière est assombrie, il faut deux rétroviseurs, en plus de celui du centre, pour être capable de voir à l'arrière.

Mme Harel: Est-ce que c'est vous-même qui avez rédigé le règlement?

M. Lalande: Exactement.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut l'avoir fait pour y voir clair.

Mme Harel: S'agissait-il de vitres complètement fumées pour qu'on ne le voie pas à l'intérieur?

M. Côté (Charlesbourg): Pour qu'on ne puisse pas voir l'intérieur de l'extérieur.

Mme Harel: Très bien. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 266 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 267.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Un agent de la paix peut exiger du conducteur d'un véhicule le nettoyage ou le dégagement des vitres et du pare-brise lorsqu'une matière obstruante nuit à la visibilité du conducteur.

"Le conducteur doit se conformer à cette exigence." Je pense que c'est normal. Cela va dans la ligne de pensée qu'on a développée depuis le début du code et dans d'autres cas qui peuvent s'apparenter à ceux-là.

**Mme Harel:** Lorsqu'il y a des matières obstruantes ou des objets, par exemple, des autocollants qui nuisent à la visibilité du conducteur, si les autocollants sont placés sur la vitre avant, est-ce que cela viendrait donner à l'agent de la paix la discrétion de faire enlever les autocollants sur la vitre arrière également?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qui est surtout visé, ce sont les cas de glace et de neige ou des cas où des gens vont circuler avec un espace d'à peu près six pouces de diamètre. Ils sont pressés. C'est dangereux.

**Mme Harel:** Évidemment, cela doit toujours être appliqué avec discernement, parce que c'est pour l'ensemble des vitres et le pare-brise. Cela peut être autant d'une vitre arrière que d'une vitre de côté que l'agent de la paix peut exiger du conducteur d'enlever la matière obstruante. On peut imaginer que, dans une municipalité où maintenant les agents de la paix auront la compétence d'appliquer le code, ils pourraient fort bien "écoéurer le bon peuple" avec une disposition comme celle-là.

**M. Lalonde:** Mais le règlement sur la vérification mécanique précise, pour me répéter encore une fois, qu'il s'agit du pare-brise et des vitres des portières avant. C'est dans le règlement. Alors, pour le pare-brise, c'est toujours le critère que cela nuit à la visibilité. On comprend, dans l'explication, que le chemin qui est parcouru par l'essuie-glace, c'est celui-là qui doit être, forcément, dégagé. Pour le reste, cela ne nuit pas à la visibilité d'y apposer un autocollant sur le coin inférieur gauche du pare-brise, par exemple, puisque, par ailleurs, dans le règlement sur la vérification mécanique, on oblige quelqu'un à apposer un autocollant à cet endroit.

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

**Mme Harel:** Il me souhaitait une bonne

fin de semaine. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 267 est maintenant adopté. J'appelle l'article 263.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Tout véhicule automobile, autre qu'une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 centimètres cubes et qu'un cyclomoteur, doit être muni d'un totalisateur de distance et d'un indicateur de vitesse."

**Mme Harel:** Alors, la précision, maintenant, c'est le moteur, la force du moteur.

**M. Côté (Charlesbourg):** La force. Je pense que la précision qu'il y a aussi ici, c'est que le texte prévoit qu'une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 centimètres cubes ainsi qu'un cyclomoteur ne sont pas obligés d'être munis d'un totalisateur de distance et d'un indicateur de vitesse, parce qu'on a déjà dit que tout véhicule comprenait un cyclomoteur dans la définition. C'est pour cela qu'il faut spécifier que ce n'est pas nécessairement le cas dans...

**Mme Journeault-Turgeon:** La notion d'un véhicule automobile est plus large, alors, on la restreint lorsque cela ne s'applique pas.

**Mme Harel:** Le véhicule automobile là, c'est à l'article 4, dans la définition générale.

**Mme Journeault-Turgeon:** Oui.

**Mme Harel:** Pourquoi 125 centimètres cubes? C'est établi par des spécialistes?

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

**M. Lalonde:** Les 125 centimètres cubes font référence à ce qu'il était convenu d'appeler... Ce sont les petites motos, en d'autres mots, parce que le cyclomoteur est de 60 CC et moins et les petites motocyclettes, c'était, avant, les vélomoteurs. C'est une catégorie de véhicules entre 60 et 125 CC qui sont à peu près assimilés à un cyclomoteur. C'est pour cette raison qu'on pense que cela n'est pas nécessaire.

**Une voix:** Cette catégorie a été supprimée.

**M. Lalonde:** La catégorie ayant été supprimée, il n'en demeure pas moins que la réalité demeure, on n'appelle plus cela un vélomoteur, mais on dit que c'est une motocyclette de moins de 125 centimètres

cubes.

**Mme Harel:** J'ai des notes qui m'ont été préparées par un chercheur qui a relu le **Journal des débats** à l'occasion de l'adoption du Code de la sécurité en 1981-1982. Cela ne porte pas sur l'article 268, mais sur l'article 266 et cela me faisait valoir qu'il y avait eu un très long débat sur cet article 266 qui traite justement de ce dont on parlait, la visibilité du pare-brise ou des vitres qui doit être assurée. Un très long débat s'était engagé avec M. Bourbeau sur la question: Fallait-il ou non prohiber les petites vignettes de stationnement?

Il n'y a pas eu prohibition? On ne reprendra pas le débat. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 268 est adopté. J'appelle maintenant l'article 269.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est une question très intéressante qui passera probablement à l'histoire et, à ce qu'on me dit, ce n'était pas M. Clair, c'était le député de Charlesbourg, M. de Belleville, deux ministres des Transports dans Charlesbourg, si les deux changent le code de sécurité routière...  
(15 h 45)

**Une voix:** C'est normal qu'il ne voie pas clair.

**Mme Harel:** Je voudrais souhaiter à l'actuel ministre de Charlesbourg, une autre fin que son prédécesseur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Autrement dit, vous ne me souhaitez pas de finir à bon port.

**Mme Harel:** Pas dans les airs, non plus.

**M. Côté (Charlesbourg):** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous en sommes à l'article 269, M. le ministre.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord, M. le Président. "Lorsqu'un véhicule routier a été muni originairement de pare-chocs par le fabricant, ceux-ci doivent être maintenus solidement à la partie du véhicule conçue à cette fin." C'est une modification de forme qui reprend l'article 247 du code actuel.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 269 est adopté, j'appelle maintenant l'article 270.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Tout véhicule routier doit être muni de pneus conformes aux normes établies par règlement."

**Mme Harel:** Il y a même un règlement pour les pneus?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** Oui, sûrement, c'est un élément important.

**M. Côté (Charlesbourg):** Avec des mesures quant à l'usure des pneus.

**Mme Harel:** Il y a prohibition de crampons sur les routes du Québec?

**M. Côté (Charlesbourg):** Je pense que du 15 novembre au 15 avril, c'est permis.

**M. Lalonde:** Pour les véhicules de moins de 3000 kilos, pour les véhicules de promenade, et les "pickups".

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qui signifie que si de gros camions avaient des crampons, il y aurait agression au réseau routier, alors, comme le rapport Middlemiss...

**Mme Harel:** Il n'a pas besoin de cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...nous a déjà creusé un bon trou, on n'a pas besoin de cela.

**Mme Harel:** Est-ce que le règlement, ce n'est pas celui de la vérification mécanique, c'est un règlement spécifique qui traite des pneus?

**M. Lalonde:** Des pneus et des antidérapants.

**Mme Harel:** Et des antidérapants.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 270 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 271.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut vendre ou mettre en vente, en vue de son utilisation sur un chemin public, un pneu qui n'est pas conforme aux normes établies par règlement."

C'est dans le même règlement.

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a des vérifications qui se font par des inspecteurs de la régie auprès des commerces qui font ce genre de vente?

**M. Lalonde:** Oui, et fort heureusement, parce qu'il y a des commerçants qui, pour avoir un meilleur prix pour un pneu rechapé, par exemple, ou pour un pneu très utilisé,

vont essayer de recréer les rainures pour qu'il paraisse davantage neuf. Dans certains cas, on va creuser jusqu'à la toile du pneu, ce qui provoque des éclatements en tout temps. Donc, il y a une vérification du taux d'usure des pneus qui doivent être utilisés, etc., de même que la grosseur du pneu correspondant au véhicule sur lequel il est utilisé.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 271 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 272.

**M. Côté (Charlesbourg):** "À l'exception d'un tracteur de ferme et de la machinerie agricole non équipée par le fabricant de garde-boue, les véhicules automobiles et les ensembles de véhicules routiers qui ne sont pas équipés de garde-boue permanents d'une largeur au moins égale à celle de la semelle des pneus doivent être munis de garde-boue mobiles, en matière résistante et d'une largeur au moins égale à celle de la semelle des pneus."

Le texte proposé prévoit une exception pour la machinerie agricole, et c'est clair, je pense aux tracteurs de ferme, comme le demande l'Union des producteurs agricoles du Québec.

**Mme Harel:** Excusez-moi, M. le Président, mais "garde-boue" fait référence à quoi sur l'auto? Est-ce des enjoliveurs de roues?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, ce sont des sortes de...

**Une voix:** Des gros panneaux qui vont derrière les pneus sur les camions.

**Mme Harel:** Ah! D'accord.

**Une voix:** Des garde-boue.

**Mme Harel:** Mais, pourquoi de boue?

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

**Mme Harel:** Cela protège les passants, les autres automobiles...

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

**M. Lalande:** C'est une question de sécurité routière importante, parce qu'à l'arrière d'un camion qui est lourdement chargé et qui circule à haute vitesse, vous ne voyez plus rien, à moins qu'il ait ces garde-boue qui empêchent la boue et la gadoue, on pourrait les appeler les garde-

gadoue...

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 273.

**M. Côté (Charlesbourg):** ...

**Mme Harel:** Excusez-moi, mais je ne sais pas si on a rapporté au ministre qu'à Montréal, il y a un problème le long de la trans-canadienne qui va vers Dorval. À un moment donné, elle est concurrente avec le boulevard Décarie. Pour les automobilistes qui circulent à quelque distance plus bas, il y a une possibilité de recevoir des décharges d'eau, de boue et de neige du boulevard Décarie qui est surélevé. Je ne sais pas s'il y a eu des relevés faits par la régie, mais c'est certainement un facteur d'accidents. La chaussée est surélevée sur Décarie et puis elle est en dépression, alors...

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est exactement comme une route qui va croiser l'autoroute 20. On pourrait se trouver dans la même situation où le déneigement fait que la neige est projetée par-dessus. La règle est effectivement d'empêcher que la neige soit déversée sur l'autoroute. J'imagine que c'est à peu près le même cas en ce qui concerne Décarie. C'est une question pertinente.

**Mme Harel:** J'imagine qu'il peut y avoir un contrôle, mais il ne peut y avoir de contrôle quand les autos circulent et que les autos elles-mêmes font déplacer... Le rempart n'est pas suffisamment élevé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela n'a pas été porté à ma connaissance mais j'imagine que des gens du ministère, au niveau de l'entretien de Montréal, ont dû être sensibilisés à ce phénomène.

**Mme Harel:** Cela arrive surtout le vendredi, quand on rentre de Québec.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 273 est-il adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 274.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Tout véhicule routier construit pour circuler à une vitesse inférieure à 40 km/h doit être muni d'un panneau avertisseur dont les normes sont établies par règlement." Le texte proposé reformule l'article 1 du règlement prescrivant un panneau avertisseur particulier pour les véhicules lents." Donc, c'est de la

réglementation qui est incluse dans la loi.

Mme Harel: Ce sont des remorques, des camions pour les remorques, pour les maisons mobiles...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être une grue aussi.

Mme Harel: Des grues. Ce sont les gros panneaux avertisseurs?

M. Côté (Charlesbourg): Et les plaques W.

Mme Harel: C'est instructif.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 274 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

### Dispositions pénales

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 275.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire dont le véhicule routier n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 212...

M. Lalande: Équipement obligatoire par une loi ou règlement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): ...269...

M. Lalande: Le pare-choc du fabricant doit être maintenu solidement au véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): ...272...

M. Lalande: Concernant le garde-boue.

M. Côté (Charlesbourg): ...à 274, - toujours dans la gadoue - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$. Alors que c'est 25 \$ à 50 \$ actuellement.

Mme Harel: Donc, c'est assez conforme à d'autres dispositions antérieures que l'on a adoptées en regard de la visibilité. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 275 est adopté. J'appelle maintenant l'article 276.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire dont la bicyclette n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 212...

Mme Harel: L'article 212, qu'est-ce que c'est déjà?

M. Lalande: Équipement obligatoire par une loi ou règlement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): ..."232...

M. Lalande: Équipement minimum prescrit.

M. Côté (Charlesbourg): ..."233...

M. Lalande: Obligation d'un phare blanc à l'avant et d'un rouge à l'arrière.

M. Côté (Charlesbourg): "...du deuxième alinéa de l'article 235...

M. Lalande: Distance de visibilité requise le soir.

M. Côté (Charlesbourg): "...ou de l'un des articles 237...

M. Lalande: Feux et réflecteurs doivent respecter les normes.

M. Côté (Charlesbourg): "...ou 247...

M. Lalande: Système de freins obligatoire à l'arrière.

M. Côté (Charlesbourg): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$". Alors que c'est de 25 \$ à 50 \$ actuellement. Voyez l'efficacité d'un tandem.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 276 est adopté?

Mme Harel: M. le Président.

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

Mme Harel: Il y avait des amendes qui variaient entre 10 \$ à 25 \$ ou 25 \$ et 50 \$. On le voit bien dans la description du texte actuel. Actuellement, il y a une différence d'amende selon les infractions commises, tandis que, le, on traite toutes les infractions de la même façon. Il ne faut pas oublier qu'on s'adresse à des personnes qui, pour la majorité, ne sont pas majeures. Sur les 3 000 000 de bicyclettes détenues au Québec, il doit bien y en avoir la moitié qui le sont par des moins de 18 ans.

M. Côté (Charlesbourg): Le petit problème qu'on a actuellement, c'est que tout ce qui est amende de moins de 30 \$ ne paie même pas les frais administratifs.

Mme Harel: Les frais administratifs à la Régie de l'assurance automobile pour administrer l'amende.

**Une voix:** ...par le Procureur général.

M. Côté (Charlesbourg): Les amendes ne



vont pas à la régie, elles vont...

**Une voix:** La régie n'a rien à voir.

**M. Lalande:** ...avisé des infractions où il y a des points d'inaptitude qui s'appliquent à la Régie de l'assurance automobile.

**Mme Harel:** Vous êtes seulement avisés des infractions où il y a des points d'inaptitude. Dans les études diverses qui traitent de pénalité, il est dit que, lorsque les amendes en regard de l'infraction sont trop élevées, les études américaines démontreraient que tout le monde est réticent à appliquer, l'agent de la paix le premier... Pas nécessairement dans les cas d'infraction à des accessoires sur des bicyclettes, mais les études que je lisais étaient en regard de la sévérité des peines pour conduite en état d'ébriété. Elles démontraient que même les tribunaux étaient plus réticents à appliquer des peines trop lourdes, que, de toute façon, les accusés plaident non coupables et qu'en conséquence cela alourdissait le processus judiciaire.

Quant aux bicyclettes, l'amende minimum de 30 \$, si le policier, dans un quartier de Montréal... Le problème, c'est que le policier va hésiter à mettre une amende, si elle est de 30 \$ parce que c'est un minimum, il va plutôt faire des avertissements. Tandis qu'une amende de 10 \$, dans le cas d'une bicyclette, je ne sais pas quel est le pourcentage des bicyclettes détenues par des moins de 18 ans, mais il doit être très élevé.

**M. Côté (Charlesbourg):** On parlait, dans le discours, d'environ 3 000 000 de bicyclettes au Québec. Cela en fait beaucoup. Une première information: les 14 ans et moins ne peuvent pas être poursuivis.

**M. Lalande:** La Loi sur les jeunes contrevenants.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela s'applique donc aux 15 ans et plus. C'est une première distinction qu'il est important de faire, je pense.

**Mme Harel:** Mais c'est le propriétaire. Est-ce qu'un jeune de 14 ans et moins peut être propriétaire?

**M. Lalande:** Il pourrait être le propriétaire d'une bicyclette, mais il ne peut pas être poursuivi. Au fond, on crée...

**Mme Harel:** Mais un jeune de moins de 14 ans peut-il être propriétaire juridiquement? Je ne le pense pas.

**M. Lalande:** Le mineur émancipé

pourrait l'être.

**Mme Harel:** Oui, d'accord, mais il est émancipé s'il est marié ou s'il a un commerce.

**M. Lalande:** Oui, mais s'il est livreur de journaux, par exemple. Enfin, de façon générale, disons qu'on crée l'infraction pour tout le monde, mais on dit qu'on ne peut pas poursuivre jusqu'à 14 ans. Autrement, il faudrait faire la distinction jusqu'à 14 ans et plus, selon que vous êtes... On crée l'infraction générale, mais elle n'entraîne pas de poursuite pour ceux qui ont 14 ans et moins. Alors, on ne donnera pas d'infraction à des enfants de moins de 14 ans, car les policiers savent qu'ils ne seront pas poursuivis. Mais un adulte pourrait, par exemple, être poursuivi.

**M. Côté (Charlesbourg):** J'ai ici l'article 2.1 de la Loi sur les poursuites sommaires qui dit qu'une personne physique de moins de 14 ans qui contrevient à une loi ou à un règlement du Québec ne peut être poursuivie pour cette infraction.

D'autre part, je suis sensible à l'argument du cycliste et du phénomène d'une amende beaucoup trop élevée. Je me souviens, dans les discussions préliminaires, être intervenu avant d'arriver ici en disant qu'on ne pouvait pas appliquer au cycliste le même montant d'amende qu'on applique aux automobilistes, que cela n'avait pas grand bon sens. C'est là qu'on a dit qu'on pouvait se retrouver avec toute une série de vélos.

**Mme Harel:** Ce qui va arriver, c'est que cela ne sera pas appliqué. Même l'agent de la paix va hésiter à l'appliquer, parce qu'il va trouver cela exorbitant.

**M. Lalande:** Il a une possibilité de 48 heures dans tous ces cas qu'on vient de souligner.

**Mme Harel:** Avez-vous vérifié si on peut remédier à toutes les infractions dont il est question à l'article 276 par un avis de 48 heures?  
(16 heures)

**M. Lalande:** J'en fais la lecture maintenant. À l'article 212, oui, 48 heures.

**Mme Harel:** De quel article s'agit-il?

**M. Lalande:** De l'article 212.

**Mme Harel:** Non, quel article concerne les 48 heures?

**M. Lalande:** Pour les 48 heures, c'est l'article 575. À l'article 212, oui; à l'article 232, oui; à l'article 233, également; à l'article 235, oui, 48 heures; à l'article 237,

oui; à l'article 247, oui. Ce sont tous des articles qui parlent de 48 heures.

**Mme Harel:** Donc, il faut y remédier dans les 48 heures, sinon l'avis de 48 heures devient l'infraction?

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

**Mme Harel:** Vous voyez, le policier qui donne un avis de 48 heures sait que, si l'on n'y a pas remédié... Pensez, par exemple aux phares. Ce ne sont pas nécessairement des gens qui ont des intentions malicieuses ou quoi que ce soit. Cela peut se faire tout simplement. Mon Dieu! Des enfants qui reviennent d'une journée à la campagne ou qui reviennent d'une journée avec l'OTJ.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a quelque chose de plus simple que cela. Une partie de baseball où il y a eu une prolongation.

**Mme Harel:** Exactement.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est ce qui fait que...

**Mme Harel:** Alors, il va falloir qu'ils s'équipent de phares, même si c'est exceptionnel d'utiliser la bicyclette le soir. Sinon, l'avis va constituer l'infraction et, ensuite, il va y avoir l'amende de 30 \$.

**M. Lalande:** Sauf que, malgré cela, la cause des accidents de bicyclette, en grande partie, sinon en majeure partie, c'est un problème de visibilité. Là, il s'agit vraiment de protéger les enfants contre les accidents en les obligeant à avoir une dynamo, à être visibles le soir.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 276 est adopté?

**Mme Harel:** M. le Président.

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

**Mme Harel:** Je pense que l'on va juste examiner avant... J'imagine que toutes les dispositions pénales vont concerner aussi... Les bicyclettes sont couvertes par quelles dispositions? Oui, à l'article 276...

**Mme Journeault-Turgeon:** On a voulu distinguer, dans les dispositions pénales, les infractions qui visaient les cyclistes et celles qui visaient... Alors, on les regroupe parce que l'amende est moins importante. À l'article 276, c'est le cas du propriétaire dont la bicyclette... Dans cette section-ci, je pense que ce sont les seules. Les autres amendes sont beaucoup plus fortes. Elles ne touchent pas des cyclistes.

**Mme Harel:** Je voudrais savoir, de la part du ministre ou de la régie, quels sont les frais administratifs attachés à l'émission d'une amende? Les frais sont évalués à combien?

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

**M. Vézina:** Quels sont les frais administratifs, lorsqu'on met des amendes? Ce sont les policiers qui doivent intervenir. C'est l'agent de la paix qui doit intervenir. Il y a le déplacement de l'agent de la paix. S'il y a contestation, il y a un avis de 48 heures. Il y a un nouveau contrôle, etc. Les policiers se plaignent déjà que les frais sont très élevés. C'est pour cela que, dans le code, vous ne trouverez aucune amende en bas de 30 \$. Compte tenu du fait que les amendes, en 1961, étaient à 10 \$ pour la plus basse, cela permet juste de rétablir l'équilibre.

En plus, je vous signale, madame, qu'il n'y aucune amende de plus de 30 \$ en ce qui concerne les cyclistes, même quand il est question d'avoir brûlé un feu rouge ou de ne pas avoir fait un arrêt. On a ramené cela à 30 \$. Je vous signale aussi qu'en ce qui concerne les gens de Vélo-Québec, qui est notre principal interlocuteur, ils se sont dits tout à fait d'accord pour que l'on impose des amendes aux cyclistes, parce qu'ils disent que ce sera le commencement de la sagesse.

**Mme Harel:** D'abord, Vélo-Québec représente des cyclistes qui sont des adultes, uniquement. Est-ce que Vélo-Québec a approuvé le quantum des amendes ou le principe...

**M. Vézina:** Non, le principe.

**Mme Harel:** Oui, le principe plutôt qu'autre chose. Je pense bien qu'il faut faire une distinction. On peut penser qu'il faut sanctionner les mauvais comportements, mais de là à approuver nécessairement que ce soit tel ou tel montant, c'est autre chose.

D'autre part, vous dites que, dans le code, il n'y a aucune amende de plus de 30 \$. Vous savez que ce sont des augmentations, pour les bicyclettes, de 30 \$ à 60 \$. C'est une augmentation de près de 200 % parce que, dans certains cas, cela passe de 10 \$ à 30 \$.

**Une voix:** ...

**Mme Harel:** Non, je vous dis qu'il y a peut-être... Il est sûr qu'il y a un équilibre dans les amendes. Je comprends fort bien que c'est comme une balance et qu'il faut maintenir une sorte d'équilibre, certainement, afin que cela ne soit pas disproportionné pour certaines infractions en regard d'autres.

Cela, je le comprends. Mais..

**Mme Journeault-Turgeon:** Je pense que...

**Mme Harel:** En regard de la bicyclette, je pense que oui. C'est déjà presque révolutionnaire d'introduire l'application d'amendes et d'annoncer qu'il y aura des amendes et qu'en contrepartie les comportements devront être modifiés parce que, sinon, ils seront sanctionnés. Ensuite, ce sont les policiers municipaux qui pourront les appliquer. On se comprend bien, les policiers municipaux ont une plus grande possibilité d'application. Tout cela combiné ensemble, si on ajoute en plus... Je termine en vous disant que je pense que cette disposition sera moins appliquée si elle est trop élevée parce que les policiers municipaux eux-mêmes vont hésiter.

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous avez raison. Je me place dans la situation où mon fils aurait quinze ans et se ferait arrêter - parce que, dans le cas des quatorze ans, ils ne peuvent pas être poursuivis - pour un minimum de 30 \$. Cela commence à être de l'argent! Je suis pour qu'il y ait augmentation, mais une augmentation de 50 %, dans ce cas-ci, serait raisonnable. Je pense que passer de 15 \$ à 30 \$ serait souhaitable.

**Mme Harel:** Cela va être plus souvent appliqué.

**M. Vézina:** J'en doute parce qu'il y en a une amende à l'heure actuelle, madame.

**Mme Harel:** Oui, mais les policiers municipaux... Vous disiez vous-même qu'ils vont être plus vaillants à la tâche.

**M. Vézina:** Peu importe, madame, je ne travaille pas pour la régie à ce moment-ci.

**M. Côté (Charlesbourg):** Passer de 15 \$ à 30 \$. On pourrait, dans ces cas-là, faire un amendement, un papillon.

**Mme Harel:** C'est plus raisonnable.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Puis-je suggérer que nous suspendions l'article 276 jusqu'à ce que le papillon soit préparé et nous y reviendrons?

J'appelle maintenant l'article 277.

**M. Côté (Charlesbourg):** Soit dit en passant, la justice ne sanctionnera certainement pas notre geste, mais la commission est libre, puisque c'est la justice qui nous avait, non pas imposé mais très fortement suggéré ce niveau.

L'article 277, M. le Président:

"Quiconque contrevient au deuxième alinéa de l'article 238 - qui est le nettoyage, je pense...

**M. Lalande:** Le nettoyage des phares, feux et réflecteurs à la demande d'un agent de la paix.

**M. Côté (Charlesbourg):** ..."ou à l'article 256 - quant à l'utilisation des avertisseurs sonores, j'ai bonne mémoire, n'est-ce pas? -...

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

**M. Côté (Charlesbourg):** ..."commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

**Mme Harel:** Cela veut donc dire que pour toutes nos parades d'élection...

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

**Mme Harel:** ...l'avertisseur sonore est maintenant prohibé? Je me rappelle vous...

**M. Lalande:** J'ai eu assez froid cette fois-là.

**Mme Harel:** Nous avons eu notre parade le même jour, le même après-midi, en même temps dans une concentration urbaine.

**M. Lalande:** J'ai assez gelé cette fois-là.

**Mme Harel:** C'était déjà le cas. Y avait-il déjà prohibition?

**M. Lalande:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'était pareil.

**Mme Harel:** Donc, c'est appliqué avec discernement.

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

**Mme Harel:** Je pense ne pas me tromper en croyant que, déjà, il y a la même amende, le même quantum d'amende pour le défaut de nettoyage de la plaque ou le défaut de nettoyage de... C'est du même ordre. C'est juste pour voir si des infractions analogues donnent lieu à des amendes similaires.

**M. Lalande:** De 60 \$ à 100 \$...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 277 est adopté?

J'appelle de nouveau maintenant l'article 276 et le papillon se lit comme ceci: "Remplacez à la quatrième ligne de

l'article 276 l'expression "30 \$ à 60 \$" par l'expression "15\$ à 30 \$". Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 276 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 278.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 213...

M. Lalande: C'est l'équipement en bon état de fonctionnement.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$".

M. Lalande: ...il y a un délai de 48 heures, là aussi.

Mme Harel: C'est l'équipement qui est décrit...

M. Lalande: ...en bon état de fonctionnement. L'équipement qui est décrété obligatoire doit être en bon état.

Mme Harel: ...dans le code, d'ailleurs. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 278 est adopté. J'appelle maintenant l'article 279.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque installe ou utilise un phare blanc en contravention à l'article 224.

M. Lalande: L'utilisation d'un phare blanc à l'arrière du véhicule.

M. Côté (Charlesbourg): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

Mme Harel: Je ne comprends pas. Pourquoi vient-on sanctionner quelqu'un qui installe le phare?

M. Lalande: "...qui installe ou utilise." On n'a pas le droit de l'installer à l'arrière d'un véhicule, sauf dans les cas qu'on a prévus, d'une grue, par exemple, ou d'un équipement spécial où on peut installer un phare blanc ou l'utiliser à l'arrière d'un véhicule. L'utilisation de ces véhicules est prohibée, car il y aurait danger d'éblouissement pour celui qui suit en arrière.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que j'autorise. C'est ce que le ministre des Transports...

Une voix: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour faire la lumière sur le dossier.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 279 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 280.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire dont le véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 215 à 223...

M. Lalande: C'est l'exigence pour les phares, feux et réflecteurs.

M. Côté (Charlesbourg): "...225...

M. Lalande: Lampes, fusées éclairantes et réflecteurs, obligatoires lorsqu'un véhicule circule en dehors d'une cité ou d'une ville et qui a plus de 2 mètres de largeur.

M. Côté (Charlesbourg): "...230...

M. Lalande: Exigences minimales pour les phares ou les feux d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur.

M. Côté (Charlesbourg): "...2"51...

M. Lalande: Exigence d'un feu rouge sur la caisse adjacente d'une motocyclette.

M. Côté (Charlesbourg): "...234 à 237...

M. Lalande: Exigences des phares ainsi que la distance de visibilité.

M. Côté (Charlesbourg): "...254...

M. Lalande: Avertisseur sonore obligatoire.

M. Côté (Charlesbourg): "...258...

M. Lalande: Système d'échappement conforme obligatoire.

M. Côté (Charlesbourg): "...261...

M. Lalande: Pare-brise et rétroviseur obligatoire.

M. Côté (Charlesbourg): "...265...

M. Lalande: Totalisateur de distance et de vitesse obligatoire sur certains véhicules.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...268 ou 270..."

**M. Lalande:** Les pneus conformes obligatoires.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'avais aussi un papillon à l'article 280, qui se lit comme suit: Insérer dans la première ligne de l'article 280, après l'expression "dont le véhicule", le mot "routier".

**M. Côté (Charlesbourg):** ...d'accord, le véhicule routier exclut les bicyclettes.

**Mme Harel:** Et évidemment inclut le cyclomoteur et le vélomoteur.

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

**Mme Harel:** Et, si j'ai bien compris, cette disposition de quelques lignes vient comme nettoyer, à peu près, je ne sais combien de dispositions du code.

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

C'est probablement ce à quoi faisait allusion M. Scowen, quand il parlait d'assouplir...

**Mme Harel:** Vous êtes mieux de les rédiger.

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

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 280, tel qu'amendé est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 281.  
(16 h 15)

**M. Côté (Charlesbourg):** "Quiconque contrevient à l'un des articles 214..."

**M. Lalande:** Modification au châssis, à la carrosserie, stabilité ou freinage, conversion à un autre type de véhicule interdite sans autorisation préalable de la Régie de l'assurance automobile.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...248..."

**M. Lalande:** Interdiction de conduire un véhicule dont le système de freins a été modifié et qui diminue l'efficacité.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...259..."

**M. Lalande:** Vente d'un système d'échappement non conforme.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...260 ou 266..."

**M. Lalande:** Réduire ou supprimer un système d'échappement et l'application sur le pare-brise d'une matière empêchant ou nuisant à la visibilité.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...au deuxième alinéa de l'article 267..."

**M. Lalande:** Nettoyage ou dégagement du pare-brise à la demande d'un agent de la paix.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...ou l'article 271..."

**M. Lalande:** Vente d'un pneu non conforme.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

**Mme Harel:** Est-ce qu'il y a des délais de 48 heures qui sont prévus pour les infractions contenues? Parce que c'est souvent à l'occasion d'une autre infraction, habituellement, quand un agent de la paix...

**M. Côté (Charlesbourg):** "...peut constater, oui."

**Mme Harel:** Vous parlez de cela, mais c'est parce qu'il vous parle d'autre chose.

**M. Lalande:** Aux articles 259, 260, 266 et 267 il y a des délais de 48 heures, mais il n'y en a pas à l'article 271; pour la vente d'un pneu qui est non conforme, par exemple. Évidemment, pour le fait de vendre ces pneus, on ne donnera pas de délai de 48 heures, ce n'est pas sur la route que cela se passe.

Dans le cas de l'article 214, c'est une modification au châssis du véhicule. C'est une modification au véhicule et il n'y a pas de délai de 48 heures. À l'article 248, c'est l'interdiction de conduire un véhicule dont le système de freins a été modifié. Effectivement, il est déjà en défaut de le faire.

**Mme Harel:** Pour le nettoyage et le dégagement, il y a un délai de 48 heures pour cela, n'est-ce pas?

**M. Lalande:** Il y a un délai de 48 heures pour cela.

**Mme Harel:** Parce qu'on peut y remédier immédiatement.

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

Mme Harel: C'est cela. Je veux juste bien comprendre si en ce qui concerne le délai de 48 heures, l'agent de la paix doit donner l'avis.

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Il ne peut pas donner tout de suite la contravention qui crée l'amende.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 281 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 282.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire dont le véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 239..."

M. Lalande: Feux clignotants ou pivotants interdits.

M. Côté (Charlesbourg): "...242..."

M. Lalande: Obligation pour un véhicule routier d'être muni d'un système de freins.

M. Côté (Charlesbourg): "...243..."

M. Lalande: Obligation pour les véhicules automobiles et des ensembles de véhicules d'avoir un frein de service et de stationnement.

M. Côté (Charlesbourg): "...246 ou 255..."

M. Lalande: Système de freins obligatoire pour les motocyclettes et les cyclomoteurs.

M. Côté (Charlesbourg): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

Mme Harel: Il n'y a pas de papillon. C'est le véhicule au sens large; tous les véhicules y compris la bicyclette...

M. Lalande: Oui, c'est cela.

Mme Harel: ...en ce qui concerne les freins, c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que cela comprend les bicyclettes aussi?

M. Lalande: Oui, à l'article 246. Système de freins obligatoire pour les motocyclettes. Non, je m'excuse. Cela ne comprend pas les bicyclettes.

Mme Harel: Cela ne comprend pas les bicyclettes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 282 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 283.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis spécial de circulation qui contrevient à l'article 228..."

M. Lalande: Les feux jaunes pivotants pour les véhicules circulant avec un permis spécial de circulation.

M. Côté (Charlesbourg): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$." C'est nouveau, mais cela vise à imposer une infraction à quelqu'un qui a un permis spécial et qui n'utilise pas les clignotants jaunes.

Mme Harel: Il n'est pas oblique d'utiliser l'avertisseur, mais il est obligé d'utiliser les feux clignotants. Cette disposition est-elle appliquée présentement?

M. Lalande: Oui. Il doit y avoir un feu pivotant dans les cas de permis spéciaux quand ils sont décrits.

M. Côté (Charlesbourg): Mais il n'y a pas d'infraction. Là, on ajoute l'infraction. Adopté.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 284?

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient l'un des articles 250 à 252..."

M. Lalande: Interdiction d'enlever, faire enlever, modifier ou faire modifier ou mettre hors d'usage une ceinture de sécurité, ou l'interdiction d'installer ou faire installer un détecteur de radar, ou l'interdiction de vendre ou de mettre en vente un détecteur de radar.

M. Côté (Charlesbourg): "...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$."

Mme Harel: Actuellement, ce qui est en vigueur quand il y a mise en place d'un

détecteur de radar, c'est une amende de 100 \$ à 200 \$?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** C'est cela. Le système est saisi à ce moment-là?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**M. Lalande:** Il est remis à la Régie de l'assurance automobile.

**Mme Harel:** L'amende de 200 \$ à 300 \$... Oui, parce que j'imagine que c'est justement pour éviter des contraventions qui sont beaucoup plus élevées.

**M. Côté (Charlesbourg):** Exact.

**Mme Harel:** En ce qui concerne la ceinture de sécurité, c'était une amende de 50 \$ à 100 \$. Cela devient une hausse quand même assez considérable. Mais, comme le port de la ceinture devient requis plus que jamais, c'est ainsi que vous expliquez la hausse des amendes?

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce n'est pas de la porter ici, c'est de l'enlever.

**Mme Harel:** De l'enlever.

**M. Lalande:** C'est-à-dire que, si on l'enlève, on ne peut pas la porter.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui.

**Mme Harel:** C'est de l'enlever comme dispositif.

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

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Article 284, adopté. Article 285?

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le propriétaire, dont le véhicule routier n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 244 ou 245...

**M. Lalande:** Article 244, c'est exiger un système de freins pour les remorques et semi-remorques dont la masse totale en charge est de 1300 kg ou de 50 % de plus que la masse du véhicule remorqueur.

Article 245: l'obligation pour les remorques et semi-remorques qui n'ont pas de système de freins d'être munies de chaînes ou de câbles les retenant au véhicule remorqueur.

**M. Côté (Charlesbourg):** "...commet une infraction et est passible, en outre des frais,

d'une amende de 200 \$ à 700 \$." Actuellement, l'amende est de 25 \$ à 100 \$. Il y a là une augmentation très substantielle qui va avec le niveau de gravité de la peine. Dans ce cas-ci, on a quand même affaire à des gens qui peuvent causer des dommages assez appréciables. C'est la pièce maîtresse de la sécurité.

**M. Lalande:** C'est le cas des remorques... C'est la remorque qui continue toute seule et qui va frapper un véhicule à côté.

**Mme Harel:** Parce que le dispositif de la remarque n'est pas sécuritaire.

**M. Lalande:** C'est ça. Il n'y avait pas de chaîne de sécurité.

**Mme Harel:** La chaîne de sécurité n'est pas suffisante. Il y a eu des décès?

**M. Lalande:** Il y a eu des mortalités, oui. Une femme s'est fait tuer dans son véhicule.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Cela va? Est-ce que l'article 285 est adopté?

**Mme Harel:** La deuxième partie du texte actuel prévoit une amende considérable, de 500 \$ à 5000 \$.

**M. Lalande:** On va le reprendre plus tard, dans un autre article.

**Mme Harel:** On va y revenir. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Article 285, adopté. À l'article 286, nous avons un papillon qui se lit comme suit: Ajouter à l'article 286 l'alinéa suivant: Toutefois, si le véhicule en cause est une bicyclette, l'amende est de 60 \$ à 100 \$.

**M. Côté (Charlesbourg):** Pour être logique avec ce qu'on a fait tantôt, au lieu de 60 \$ à 100 \$, elle serait de 30 \$ à 60 \$.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Ce serait un sous-amendement?

**M. Lalande:** On va le corriger.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faudrait retirer cet amendement et faire en sorte que le nouvel amendement déposé mentionne une amende de 30 \$ à 60 \$ au lieu de 60 \$ à 100 \$.

**Le Président (M. Saint-Roch):** D'accord. L'amendement est retiré.

**Mme Harel:** De quoi s'agit-il à l'arti-

cle 211?

M. Lalande: C'est l'interdiction de modifier, altérer, effacer, rendre illisible, remplacer ou enlever le numéro d'identification du véhicule routier ou de la bicyclette. Ce sont ceux qui trafiquent les numéros de série.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Dans ce cas-ci, l'alinéa permet de ramener l'amende à une proportion équitable, mais ce ne sont certainement pas des enfants qui vont faire ces infractions. C'est pourquoi, au lieu de 15 \$, cela monte à 30 \$, pour suivre notre raisonnement de tout à l'heure.

Mme Harel: La disposition s'applique autant aux véhicules routiers qu'aux bicyclettes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

Mme Harel: Quand c'est un véhicule routier, elle est de 600 \$ à 2000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...et, quand c'est une bicyclette, elle est de 30 \$ à 60 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Mais les cas visés sont-ils des cas de vols ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: Nous sommes en plein dans le réseau des fraudes avec cela. Ce sont les gens qui trafiquent les numéros de série sur les véhicules, qui changent les plaques d'identification des véhicules pour être capables de les revendre. Au fond, ce sont les véhicules volés et on falsifie le numéro d'identification des véhicules pour être capable de les revendre comme étant des véhicules qui ne sont pas volés.

Mme Harel: Vous ne voulez pas laisser l'amende de 60 \$ à 100 \$ en ce qui concerne les bicyclettes?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va être le prix de la bicyclette.

M. Lalande: De 60 \$ à 100 \$, on se disait que c'est le trafic qui se fait. Cela ne touche évidemment pas les enfants.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 286 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

l'article 287.

M. Côté (Charlesbourg): "Le propriétaire dont le véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'article 229 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

M. Lalande: Ce sont les exigences pour les autobus d'écoliers.

M. Côté (Charlesbourg): Oh! Alors, cela va avec le transport scolaire comme signallement.

Mme Harel: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'inscription "écoliers", par exemple. Est-ce cela?

Mme Harel: C'est pour défaut de mettre l'inscription "écoliers" sur l'autobus, n'est-ce pas?

M. Lalande: Oui et aussi pour les clignotants.

Mme Harel: Et aussi les clignotants, n'est-ce pas?

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Enfin, l'oubli n'est plus pardonné et avec raison. Mais le propriétaire est passible, même si le conducteur fait l'oubli. Si c'est l'article 229, cela ne traite que de l'inscription "écoliers", n'est-ce pas?

M. Lalande: C'est dans les normes de construction du véhicule.

Mme Harel: Nous sommes dans les normes de construction du véhicule?

M. Lalande: C'est cela. C'est le véhicule qui ne serait pas muni de cela. Par exemple, on aurait omis de mettre les feux clignotants... Oui, madame?

Mme Harel: Cela me rappelle tellement de bons souvenirs.

M. Lalande: C'est vrai, n'est-ce pas?

Mme Harel: Oui.

M. Lalande: Tout en parlant de la bicyclette, n'est-ce pas?

Mme Harel: Des souvenirs de ta petite école.

M. Lalande: Mais oui, la bicyclette... à califourchon.



**Mme Harel:** Alors, ce n'est pas le défaut d'actionner les feux, c'est de munir l'autobus de feux et de l'inscription, n'est-ce pas? C'est cela. Très bien. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 287 est adopté. J'appelle maintenant l'article 288.

### Signalisation routière

**M. Côté (Charlesbourg):** Merci. "Pour l'application du présent titre, un chemin à accès limité 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." 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.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 288 est adopté?

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle maintenant l'article 289.

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous aurez remarqué qu'on est rendu à la signalisation. "Toute signalisation doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports et publiées à la **Gazette officielle du Québec**, lesquelles peuvent également prévoir la façon dont celle-ci doit être installée.

"Le ministre des Transports peut enlever toute signalisation qui ne respecte pas les normes qu'il a établies." Il va faire du chemin.

**Mme Harel:** Il faut lire "ministre" et non pas "ministère". C'est cela?

**M. Lalande:** Ministre.

**Mme Harel:** C'est le ministre et il délègue son pouvoir ensuite.

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

**M. Drolet (Michel):** Oui. Ensuite, il délègue son pouvoir mais on utilise toujours l'expression "ministre" dans toutes les lois, le ministère n'ayant pas comme tel de personnalité juridique.

**Mme Harel:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 290.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut exiger le paiement d'un droit annuel fixé par règlement pour une signalisation touristique commerciale installée sur ce chemin."  
(16 h 30)

Le commentaire est assez clair. Cet article de droit nouveau vise à assurer que le ministre des Transports et les municipalités, selon le cas, pourront exiger le paiement d'un montant d'argent lorsqu'ils autoriseront l'installation d'une signalisation touristique commerciale sur un chemin public qu'ils entretiennent.

Comme vous le savez, on a négocié très intensivement avec le ministère du Tourisme pour permettre la signalisation touristique dans tout le Québec, selon des normes très bien établies. Nous aurons, au cours de l'année 1987, une expérience pilote, au coeur du Québec, dans la région du député de Nicolet. Cette expérience va nous servir à fixer le reste des balises quant à toute la signalisation touristique au Québec, du moins dans les emprises de routes qui sont la propriété du gouvernement. Hors emprise, c'est une politique qui doit être établie et qui sera déposée à l'Assemblée nationale, à la session du printemps. On me dit que c'est davantage pour publiciser le nom des routes que pour la signalisation, hors emprise.

**Mme Harel:** Le commentaire fait référence à la signalisation touristique. Je me rappelle la représentation des théâtres d'été qui avaient beaucoup fait pression pour qu'il y ait une signalisation sur les routes.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. Il faut faire attention. Ce que l'on fait, c'est de permettre à l'ensemble des équipements touristiques de pouvoir y avoir accès. Comme l'efficacité d'une bonne signalisation touristique limite le nombre d'inscriptions sur un panneau, il va falloir les déterminer et faire des choix. Cela ne veut pas dire pour autant que le ministère des Transports va lui-même éliminer toute signalisation à caractère touristique des équipements gouvernementaux. La signalisation touristique, telle qu'on la conçoit ici, sera sur des panneaux bleus. La signalisation routière est sur des panneaux verts. On va quand même conserver une catégorie de signalisation qui va créer une certaine uniformité avec les États-Unis - brun - pour des équipements comme les jardins zoologiques ou les aquariums.

**Mme Harel:** Donc, il y aura une sorte d'ordonnancement de la signalisation touristique commerciale, de façon qu'il y ait une uniformité. On ne reviendra pas aux panneaux de toutes les couleurs que l'on

retrouvait il y a vingt ans.

M. Côté (Charlesbourg): Et, finalement, chacun en paiera le prix, bien sûr.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 290 est adopté. J'appelle maintenant l'article 291.

M. Côté (Charlesbourg): "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée, interdire sur ce chemin la circulation des véhicules routiers dont la masse ou la dimension excède celle indiquée par la signalisation.

"Nul ne peut circuler sur ce chemin si la masse ou la dimension de son véhicule excède celle indiquée."

Le commentaire est intéressant, au deuxième alinéa: Actuellement, par exemple, on ne peut pas interdire en tout temps la circulation de véhicules lourds sur certains ponts, alors qu'à long terme ceux-ci peuvent subir des dommages considérables, entraînant des coûts d'entretien très élevés, l'effondrement.

Mme Harel: Le ministre est certainement bien informé de l'étude qui a été réalisée quant au pont qui relie la rive sud à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

Mme Harel: Non pas le pont Champlain, ni Jacques-Cartier.

M. Côté (Charlesbourg): Victoria.

Mme Harel: Victoria, voilà. Le pont Victoria, selon les études réalisées, pourrait ne pas avoir le gabarit suffisant pour soutenir les poids lourds qui l'empruntent quotidiennement. Un certain émoi a été créé lors de la publication de cette étude, surtout pour les gens de la rive sud de Montréal qui empruntent très régulièrement le pont Victoria. Est-ce que cette disposition pourrait permettre de réglementer?

M. Côté (Charlesbourg): Non, parce que, si je ne m'abuse, le pont Victoria est la propriété du Canadien National et c'est lui qui a toute autorité sur le pont, de la même manière qu'il a l'autorité sur le pont de Québec. Vous vous souviendrez très certainement des négociations assez ardues que nous avons eues avec le CN concernant le pont de Québec.

Mme Harel: Mais, avec une disposition comme celle-là, la circulation de véhicules lourds pourrait être prohibée complètement

sur certaines artères ou certains ponts; par exemple, elle pourrait être complètement prohibée sur la rue Sherbrooke à Montréal.

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

Mme Harel: Oui, c'est la ville de Montréal, par exemple. Cela ne pourrait pas être le ministère, c'est-à-dire... pour le réseau routier qui relève...

M. Côté (Charlesbourg): ...qui relève du ministère des Transports.

Mme Harel: Et ce n'est pas nécessairement lié avec les matières dangereuses, parce que pour Louis-Hippolyte-Lafontaine, dans l'Est de Montréal, on interdit le transport de matières dangereuses, bien que beaucoup de citoyens font des représentations pour signaler que ce n'est pas vraiment très sérieusement appliqué.

Beaucoup de camions qui sortent du port de Montréal empruntent Louis-Hippolyte-Lafontaine et on ne vérifie pas ce qu'ils transportent.

M. Côté (Charlesbourg): Pourtant, ce n'est pas la signalisation qui manque. On a fait un effort spécial à ce niveau. C'est quand même assez récent et c'est à la suite d'un règlement qui a été adopté cet hiver, en février, si je ne m'abuse, quant au transport des matières dangereuses, puisque avant, on ne pouvait pas intervenir. Tout ce ménage devrait normalement permettre une meilleure application. Et d'autres mesures vont venir quant au transport des matières dangereuses en particulier dans le pont-tunnel.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 291 est adopté. J'appelle maintenant l'article 292.

M. Côté (Charlesbourg): "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."

Cet article de droit nouveau vise à tempérer l'application de l'article précédent, qui pourrait être aussi utilisé pour interdire, par exemple, la circulation de véhicules lourds sur la 223... - Ah! C'est très intéressant, cela me rappelle un voyage - la circulation des véhicules lourds sur la 223 - et cela va concerner le député de Verchères qui avait fait la tournée avec moi et ce sera une promesse rouge remplie - à la hauteur

de Saint-Antoine-sur-Richelieu et de Saint-Marc-sur-Richelieu dans le but de protéger certains monuments historiques particulièrement sensibles aux vibrations.

Dans un tel cas, l'interdiction ne frapperait que les véhicules lourds en transit qui devraient, alors, emprunter un autre chemin. Ce serait le cas du transport de débris d'automobiles (la scrap) en direction de la scierie SIDBEC de Contrecoeur, alors que dorénavant les véhicules en provenance des Cantons de l'Est devraient poursuivre leur voyage sur l'autoroute 10 jusqu'à l'autoroute 30, la route de l'acier, et j'ai, d'ailleurs, écrit personnellement aux 72 transporteurs de "scrap" dans tout le Québec pour les informer - oui, c'est signé, cela fait partie de l'enrichissement à la tâche, comme on dit, on va finir par croire que le ministre des Transports est payé à la signature - mais je me souviens d'avoir vécu ce problème particulier sur le Richelieu où des constructions anciennes, reconnues maisons historiques, avaient des problèmes de vibrations et les instruments modernes et les vérifications modernes ne permettaient pas d'en saisir toute la portée. Et, à la suite de cette visite - c'est pour cela que c'est très intéressant pour un ministre de se déplacer, on peut constater sur place - j'ai voulu que cet article soit inscrit pour régler le problème ou, du moins, nous permettre de régler le problème, puisque la volonté politique, dans ce cas, ne suffisait pas.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 292 est adopté. J'appelle maintenant l'article 293. Et, à l'article 293, nous avons un papillon, qui se lit comme ceci: "Remplacer la troisième ligne de l'article 293, le mot "compétitions" par le mot "compétitions". Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 293 se lit comme suit, M. le Président:

"La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, pour des motifs de sécurité ou dans l'intérêt public lors d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives, restreindre ou interdire sur ce chemin, pendant une période de temps qu'elle spécifie, la circulation des véhicules ou de certains d'entre eux.

"Toute affiche, barrière ou autre dispositif placé pour contrôler la circulation des véhicules fait preuve de ce contrôle.

"Nul ne peut conduire un véhicule en contravention au présent article pendant la période de temps où la circulation est restreinte ou interdite."

Dans ce cas, c'est le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui est

intervenu. Prenons par exemple le Tour cycliste de Montréal, cela permet maintenant de le faire à certaines conditions. Ou peut-être la prochaine parade dans Maisonneuve.

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

Mme Harel: J'espère qu'on aura quelque chose à fêter. Mais le Tour cycliste de l'île ou encore le Marathon, cela est du ressort de la ville de Montréal. Il arrive assez fréquemment aussi à Montréal qu'il y ait des ventes de trottoir, quartier après quartier et successivement, des rues sont fermées du jeudi au samedi. Cela donne lieu à une sorte de fête foraine. Là, cela va être sur les chemins qui relèvent du ministère des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Non seulement cela, mais cela donne maintenant l'assise juridique aux municipalités aussi, puisque "la personne responsable de l'entretien" peut être la personne responsable de l'entretien de la ville.

Mme Harel: La personne responsable par délégation pourrait être un employé municipal. C'est de plus en plus fréquent. Il n'y a pas eu de représentation à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour ce genre de... C'est très fréquent, à Montréal, maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est M. Picotte, le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui nous transmettait les représentations du président de la Régie de la sécurité dans les sports.

Mme Harel: M. le Président, j'ai le plaisir d'accueillir mon collègue de Jonquière qui va me remplacer pour la suite des travaux de la commission jusqu'à la clôture à 18 heures.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela nous fait plaisir d'accueillir M. le député de Jonquière. Est-ce que l'article 293 est adopté?

Mme Harel: L'article 293, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Merci. Je dois reprendre la formulation. Est-ce que l'article 293, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. le Président, je dois souhaiter une bonne fin de semaine à Mme la députée de Maisonneuve. On se reverra lundi après-midi.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous y joignons les salutations de toute la commission, Mme la députée. J'appelle

maintenant l'article 294.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être pour situer le député de Jonquière, nous sommes dans la partie qui touche le ministère des Transports concernant la signalisation routière.

"La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer, à toute intersection, une signalisation appropriée." C'est la reconduction de ce qui existe déjà à l'article 312 du code actuel; cela a du sens si l'on veut que les gens sachent où aller.

M. Dufour: J'examine cette loi et peut-être que la discussion a déjà été faite, remarquez bien, mais j'aimerais tout de même entrer dans le sujet complètement. Là, on parle spécifiquement des intersections. Il y a un problème qui se pose. Ce n'est pas nécessairement et tout le temps la question de la signalisation. Ce qui arrive très souvent, c'est qu'on en vient à ne plus avoir confiance à la signalisation. On oublie de l'enlever; on oublie de dire aux gens que les travaux sont terminés. Sur les routes, on s'en va et on signale qu'il y a des travaux et qu'il y a des gens au travail, etc. On circule et à un moment, on ne voit personne, puis, à un autre moment, on voit du monde. Cela est fréquent sur l'ensemble des routes du Québec. J'ai vécu cette expérience à maintes reprises. Ce qui fait que le conducteur, même s'il est prudent, finit par se dire: Bien oui, mais est-ce vrai ou non? Et il continue, il s'en va, régulièrement. Donc, c'est sûr que, pour les intersections, c'est peut-être une préoccupation différente, mais, quant à moi, c'est pour l'ensemble de la signalisation et ce n'est pas pour celle qu'on met, mais pour celle qu'on enlève.  
(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je n'ai pas besoin de vous rappeler que le député de Matapédia a été chargé d'un comité pour nous faire des recommandations sur l'ensemble de la signalisation, à la fois celle existante et sur les correctifs à apporter, et aussi sur la signalisation avancée ou préventive en termes de travaux. Dans ce sens, effectivement, il y a des ajustements à faire, mais je dois vous dire que, chaque fois qu'il y a une manifestation sportive d'importance dans tout le Québec, le ministre des Transports est toujours sollicité pour la qualité du travail fait sur le plan de la signalisation au Québec. Les personnes qui viennent de l'étranger sont toujours émerveillées par ce qu'on réussit à faire. Cela n'empêche pas qu'il y ait des problèmes un peu partout sur le territoire. Je reçois constamment au ministère des demandes de gens qui disent que la limite de vitesse ne correspond pas à la vitesse normale - vous en avez fait état, hier soir, si je ne m'abuse - ou n'est pas adéquate, ou que telle

municipalité devrait apparaître plutôt que telle autre. Il y a toute une série de critères qu'on est à revoir actuellement en termes de fixation des normes de signalisation. Normalement, cela devrait donner des résultats fort heureux.

M. Dufour: Il est évident, M. le ministre, quand on examine toute l'approche qu'on a par rapport à la circulation, par rapport aussi aux indications qu'on doit respecter ou pas, qu'il y a un comportement différent, selon les âges. Par exemple, des jeunes ne s'occuperont pas nécessairement de la vitesse ou du respect de tous les règlements jusqu'à ce qu'ils deviennent pères ou mères de famille. À ce moment-là, ils voient des accidents partout et, là, c'est tout le phénomène. On a vraiment un comportement spécial au Québec qui est sûrement différent et on n'a pas besoin de l'écrire, ni de le dire ni d'adopter des lois pour le prouver. J'ai l'impression qu'on vit cela régulièrement. En ce qui me concerne, M. le ministre, je suis prêt à voter.

Le Président (Saint-Roch): L'article 294 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (Saint-Roch): J'appelle l'article 295.

M. Côté (Charlesbourg): "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée - et dans le cas du paragraphe 1°, c'est du droit nouveau: "1° déterminer des zones d'arrêt;

"2° interdire des demi-tours aux endroits qu'elle détermine;

"3° installer des passages pour piétons;

"4° réserver des voies de circulation à l'usage exclusif des bicyclettes ou de certaines catégories de véhicules routiers ou à l'exécution exclusive de certaines manœuvres;

"5° indiquer les passages à niveau où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 est dispensé des obligations imposées par cet article;

"6° - c'est nouveau - autoriser l'équitation aux conditions établies et aux endroits déterminés par règlement;

"7° interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers;

"8° - du droit nouveau - réserver des espaces de stationnement aux personnes handicapées."

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

M. Dufour: Donc, cela s'adresse aux

employés du ministère ou au ministère comme tel. Je comprends que celui qui est responsable peut poser des gestes, mais de quelle façon officialise-t-il légalement cette démarche? Même si on lui donne le pouvoir... Je prends des exemples: une personne qui pourrait faire de l'abus ou, le contraire, qui pourrait en faire trop comme pas assez. De quelle façon le ministère légalise-t-il son action? S'il pose des gestes qui sont de nature à changer les règles de sécurité, les améliorer ou les empirer, de quelle façon peut-on suivre cela?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il faut comprendre dans ces cas-là que la personne responsable, c'est toujours le ministre, mais il peut déléguer son pouvoir. Le ministre délègue son pouvoir, dans ce cas-ci, au sous-ministre adjoint à l'entretien qui, lui, le délègue au directeur responsable de la signalisation, qui, lui aussi, le délègue, sur certains aspects, aux directeurs régionaux qui, eux, le délèguent aux chefs de district dans certains cas. Finalement, c'est la chaîne qui fait qu'on peut rejoindre l'ensemble du Québec. Ces personnes ont, dans ces cas-là, un règlement qui est régi et qui fait que, à de multiples demandes, il faut répondre à des gens. Pour un feu de signalisation, par exemple, puisque le nombre de véhicules par heure ou par jour n'excède pas telle mesure, il n'y a pas lieu d'installer un feu. C'est la même chose en ce qui concerne la signalisation.

**M. Dufour:** À l'alinéa 4° on voit: réserver des voies de circulation, en disant que c'est exclusif à des bicyclettes ou à certaines catégories de véhicules routiers ou à l'exécution exclusive de certaines manoeuvres. Si au libellé de l'article, on peut les réserver exclusivement, on pourrait aussi les réserver pour deux sortes d'activités.

Autrement dit, est-ce que vous avez prévu ou est-ce que vous prévoyez que les pistes cyclables pourraient être des pistes où les gens pourraient circuler?

**M. Côté (Charlesbourg):** Déjà, dans certains cas, cela se fait. Je prends l'exemple de Charlesbourg, rue des Fauvettes. À certaines périodes de l'année, c'est réservé exclusivement aux bicyclettes et à d'autres périodes qui vont davantage s'étendre vers l'hiver ou l'automne très tard, c'est réservé aux automobilistes. Ce sont des divisions amovibles qui font que le corridor... Il y a une signalisation sur la route avec des lignes, mais ce sont des poteaux amovibles qui font la différence. On les enlève; donc, c'est à deux fins.

**M. Dufour:** La question, c'est: On peut le faire pour un. Est-ce qu'on peut le faire

pour deux sans qu'il y ait de danger? Légalement, peut-on s'assurer de cela? D'abord, il y a une économie d'espace. Il faut bien comprendre qu'une piste cyclable prend une certaine partie de terrains dans des municipalités ou à l'extérieur. Je trouve que les trottoirs et une piste cyclable créent beaucoup d'infrastructures pour les municipalités et des infrastructures qui sont coûteuses à entretenir à la longue.

Je pense que les normes que vous avez à votre ministère pour les pistes cyclables, c'est encore huit pieds. Cela peut permettre la compatibilité des gens et des bicycles, en été, en faisant bon ménage. Mais il faudrait que ce droit soit consacré dans le sens que sur ce qu'on appelle piste cyclable, les gens peuvent circuler, parce que quelqu'un voudra leur dire: Cela n'a pas de bon sens. Vous n'avez pas le droit; vous marchez sur la piste, mais ce n'est pas cela, c'est une piste cyclable.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je comprends le sens. D'abord, cela ne pourrait pas être les piétons, dans ce cas-ci, puisque ce sont uniquement des véhicules. Cela pourrait être, par exemple, un corridor réservé à des autobus.

**M. Dufour:** Ah! c'est sur la voie de circulation. Mais cela pourrait arriver que les gens puissent y marcher. Il n'y a pas seulement que les...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ce qu'on doit comprendre du paragraphe 4° de l'article, c'est réserver des voies de circulation à l'usage exclusif des bicyclettes ou de certaines catégories de véhicules routiers. Cela peut être des autobus. Cela peut être également, dans le cas de travaux, réserver une partie à des fins de travaux publics ou réserver à des taxis ou, selon certaines mesures qu'on envisage sur le pont Mercier, par exemple à du covoiturage, où il devrait y avoir au moins une voie préférentielle qui permettrait à toutes les voitures ayant quatre personnes à leur bord de circuler sur une voie qui sera réservée à cette fin. Ou à l'exécution exclusive de certaines manoeuvres, c'est le cas des travaux publics, par exemple.

**M. Dufour:** Disons que cet article touche juste aux voies à haute circulation ou entre les municipalités ou à celles qui font partie du ministère.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je vous ferai remarquer le droit nouveau à 8°: "réserver des espaces..."

**M. Dufour:** Oui, mais j'aurais un autre point. Vous dites: 6° "autoriser l'équitation aux conditions établies et aux endroits

déterminés par règlement". On vient de parler de voies de circulation un peu plus rapides que la moyenne. Comment pouvez-vous prévoir que les chevaux puissent circuler? Normalement, une piste cyclable, c'est en dehors de la route, en principe. Là, c'est sur la voie de circulation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela vise principalement des campagnes où on est toujours dans des chemins publics. Ce qu'on me dit est assez intéressant. C'est à la demande du Club automobile qu'on a changé les paragraphes 4° et 6° pour mettre "doit" au lieu de "peut".

**Une voix:** Non, on ne l'a pas changé.

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

**M. Dufour:** Je meurs d'envie de vous entendre, Me Bilodeau.

**Mme Bilodeau (Anne-Marie):** On m'indique ici qu'il y a eu une demande du Club automobile, en ce qui concerne les paragraphes 4° et 6°, à savoir de réserver les voies de circulation à l'usage exclusif des bicyclettes ou à d'autres catégories de véhicules, comme les corridors d'autobus et de taxis, comme vous le mentionnait M. le ministre, et concernant l'équitation également. On voudrait obliger la signalisation appropriée. Comme vous le voyez, c'est la personne responsable de l'entretien d'un chemin public qui "peut" le faire. Cela a toujours été une discrétion ou un pouvoir discrétionnaire, si vous voulez, de déterminer certaines zones et de réserver ces voies de même que d'autoriser l'équitation. Ce n'est pas un devoir.

**M. Lalande:** On ne crée pas d'obligation.

**Mme Bilodeau:** On ne crée pas d'obligation.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si le député de Jonquière me le permet, au paragraphe 8°...

**M. Dufour:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** "réserver des espaces de stationnement aux personnes handicapées." Cela n'a pas été une négociation facile pour l'ensemble. On y reviendra ultérieurement. Comme nous sommes au chapitre de la signalisation, il y a effectivement une intention très manifeste de réserver des espaces de stationnement pour les handicapés et d'avoir un mécanisme pour être capables d'identifier qui est une personne handicapée et qui ne l'est pas.

**M. Dufour:** Ce qui me surprend un peu

et cela ressemble peut-être à ce qui existe dans la loi actuelle, c'est que, dans cette démarche, on parle de l'entretien d'un chemin public. Il est évident que, selon l'explication que vous nous donnez, un chemin public est un chemin dont le ministère des Transports est propriétaire et responsable. Dans mon esprit, un chemin public peut aussi être un chemin dans une municipalité.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui. À partir de cela, la municipalité aura le même pouvoir.

**M. Dufour:** Elle aura le pouvoir de faire les mêmes actions.

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

**M. Dufour:** Mais c'est sur ce point que j'ai de la difficulté et que j'aimerais que vous m'éclairiez. C'est le fait qu'un chemin public, normalement, qui appartient généralement au ministère, est un chemin où il y a des espaces moins habités et où la circulation est un peu plus rapide que la moyenne. Très rarement, à moins de cas spécifiques où on a parfois un dépanneur sur une rue, une station-service... Mais, normalement, dans un milieu bâti comme tel, on s'éloigne de ces endroits-là. On parle dans ce paragraphe de donner des espaces de stationnement sur le chemin public. Comme on sait que les chemins ne sont pas très larges... Le fait que ce pouvoir soit donné, j'imagine que ce sera un pouvoir permanent?

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

**M. Drolet:** Oui, il est évident que sur des chemins à circulation rapide, même si le pouvoir est donné, il ne devrait pas être exercé, parce que s'il n'y a pas de place pour stationner ou s'il n'y a pas de place pour installer des pistes cyclables ou encore des espaces permettant l'équitation, il est évident que cela ne sera pas utilisé. Mais il y a quand même des chemins qui sont à l'entretien du ministère et qui ne sont pas nécessairement des voies rapides ou des chemins dont la limite de vitesse est de 90 km/heure. Il est certain que la plupart des chemins que l'on vise pour l'installation de voies réservées pour les cyclistes, ce sont surtout des chemins entretenus par les municipalités. C'est pourquoi l'article 295 parle de personnes responsables de l'entretien d'un chemin public, pour ne pas viser uniquement les chemins de la province, mais les chemins qui sont aussi entretenus par les municipalités.

**M. Dufour:** À ce moment-là, si ce sont des chemins entretenus par la municipalité,

est-ce qu'ils appartiennent au ministère? Est-ce que c'est la municipalité qui va imposer ces règlements ou si c'est le ministère? (17 heures)

M. Drolet: La plupart des chemins, en vertu de la Loi sur la voirie, appartiennent aux municipalités qu'ils traversent. Il n'y a qu'une exception bien précise dans la Loi sur la voirie et ce sont les autoroutes. Les autres chemins, pour la plupart, sont des propriétés municipales et c'est le ministère des Transports qui les entretient ou qui en confie l'entretien à la municipalité.

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

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 4, il y a une définition de "chemin public": "la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers", à l'exception des chemins qui relèvent du ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. Dufour: Je comprends, d'après la définition, que l'on peut élargir un peu la problématique. Ce qui fait que ce n'est pas nécessairement le ministère qui agit, c'est beaucoup plus et assez régulièrement la municipalité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 295 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 296.

M. Côté (Charlesbourg): "La personne responsable de l'entretien d'un chemin à accès limité peut, au moyen d'une signalisation appropriée: 1° interdire aux piétons l'accès à ce chemin et à ses voies d'entrée ou de sortie; 2° régir ou interdire la circulation de certaines catégories de véhicules routiers sur ce chemin." On parle d'autoroute à ce moment-ci. Cela vise les autoroutes et c'est tout à fait normal.

M. Dufour: Quand on circule sur une autoroute, il peut arriver à certains endroits qu'il y ait des véhicules qui ne peuvent pas se conformer aux limites de vitesse que l'on peut rencontrer. Par exemple, est-ce possible ou est-ce déjà arrivé que des cultivateurs puissent emprunter l'autoroute avec un tracteur? Est-ce possible ou est-ce toujours interdit?

M. Côté (Charlesbourg): Le minimum

est de 60 sur l'autoroute.

M. Dufour: Donc, un véhicule qui va à moins de 60 milles à l'heure est éliminé? D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): On a dit quoi? 60 milles? 60 kilomètres, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 296 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 297.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut, au moyen d'une signalisation appropriée, identifier comme autoroute un chemin public." Par exemple, l'autoroute Alma-La Baie.

M. Dufour: Je ne sais pas si on va voir cela un jour. J'ai assez hâte de voir les plaques. J'attends cela.

M. Côté (Charlesbourg): Bientôt.

M. Dufour: Cela s'en vient?

M. Côté (Charlesbourg): On s'est promis des rencontres, non<sup>9</sup>

M. Dufour: Oui. On s'en était promis un peu plus vite, par exemple, malheureusement. Je comprends qu'il y ait des...

M. Côté (Charlesbourg): Chacun fait le chemin qu'il peut.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ces explications font...

M. Dufour: Pas à pas, on va finir par atteindre la distance, j'imagine que votre réglementation prévoit ce qu'est une autoroute. Ce n'est pas juste un caprice.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 297 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 298.

M. Côté (Charlesbourg): "À l'approche d'une agglomération, toute municipalité à laquelle s'applique le paragraphe 4 de l'article 328 doit installer sur un chemin public dont l'entretien est sous sa responsabilité, une signalisation indiquant que la limite de vitesse est de 50 km/h." C'est

la reconduction de la disposition de l'article 377 du code actuel.

**M. Dufour:** C'est intéressant d'arriver à ces choses-là, parce que l'on peut poser des questions. J'ai vu en Europe - je l'ai demandé et je n'ai jamais eu de réponse - Il y a des espèces de lumières radars. Quand on approche de certains villages, elles indiquent si l'automobile va plus vite que la vitesse permise. Elles s'allument et s'éteignent. Quand j'étais maire, j'ai essayé de trouver au Québec s'il y avait une firme qui les fabriquait et quel en était le prix. On part d'une vitesse assez impressionnante, puis quand on arrive près de l'agglomération, on doit diminuer. Pour avoir circulé dans ces endroits-là, je ne vous cache pas que, chaque fois, c'est plus qu'une simple affiche.

**M. Côté (Charlesbourg):** On a trouvé.

**M. Dufour:** Oui?

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y en a deux sur le boulevard Sainte-Anne en direction de Château-Richer.

**M. Dufour:** Ce dont je parle, c'est à la hauteur des yeux de l'automobiliste et c'est très visible et le panneau nous montre...

**Le Président (M. Saint-Roch):** Pour l'information du député de Jonquière, cela me fait plaisir de lui apprendre que...

**Une voix:** C'est fabriqué à Drummondville?

**Le Président (M. Saint-Roch):** ...la firme Yvan Pâques fabriquera ces choses-là à Drummondville.

**M. Dufour:** Je ne vous cache pas que cela fait deux ans que je fais la recherche au Québec et je trouvais que c'était une bonne façon de dire aux gens: Nous sommes dans un quartier résidentiel. C'est mieux d'avoir quelque chose qui est écrit.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est sûr, cela attire l'attention davantage.

**M. Dufour:** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Lors de votre passage à Drummondville, M, le député, cela me fera plaisir de vous le faire visiter.

**M. Dufour:** On doit féliciter Drummondville de son dynamisme et de son esprit d'innovation. Même si c'était de la copie, pour moi, c'est de l'innovation, cela n'existe pas.

**M. Côté (Charlesbourg):** Drummondville est une ville qui voit clair.

**M. Dufour:** Ils ont eu beaucoup de ministres des Transports.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Et qui a vu "Clair" aussi, M. le ministre.

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

**M. Dufour:** Vous êtes entre vous-autres, là. Je ne parle plus.

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

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 299.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La municipalité qui détermine, par règlement, une limite de vitesse différente de celle prévue à l'article 328... Ce sont les limites de vitesse. On peut peut-être le revoir. L'article 328 dit ceci: "Sans restreindre la portée de l'article 327, nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse: 1<sup>o</sup> inférieure à 60 km/h et supérieure à 100 km/h sur les autoroutes; 2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> excédant 70 km/h sur les chemins en gravier en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village; 4<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> excédant 50 km/h dans les zones scolaires lors de l'entrée ou de la sortie des élèves."

Donc, on reprend: "La municipalité qui détermine, par règlement, une limite de vitesse différente de celle prévue à l'article 328 doit indiquer celle-ci au moyen d'une signalisation. À défaut par elle de le faire, l'article 328 s'applique."

**M. Dufour:** Est-ce la première fois que l'on touche aux limites de vitesse depuis...?

**M. Côté (Charlesbourg):** On n'y touche pas.

**M. Dufour:** Non, mais comme on réfère à l'article 328, est-ce qu'à ce moment-là, cela veut dire que la discussion qui pourrait avoir lieu sur l'article 328 est...

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, elle n'est pas éliminée.

**M. Dufour:** Elle n'est pas éliminée.

**M. Côté (Charlesbourg):** Si jamais il y



avait des corrections à l'article 328, il s'agira de faire la signalisation appropriée.

**M. Dufour:** Cela va.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 299 est-il adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 300.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Dans les cas visés à l'article 329, la décision du ministre des Transports prévaut sur toute disposition d'un règlement pris par une municipalité. Celle-ci doit, sur avis du ministre et dans le délai que celui-ci indique, faire enlever la signalisation qu'elle a placée. À défaut par elle de le faire dans le délai prévu, le ministre peut enlever la signalisation aux frais de la municipalité."

**M. Dufour:** Ce n'était pas l'article 298 qu'on a adopté tout à l'heure?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, c'est l'article 299 qu'on a adopté.

**M. Dufour:** Les articles 298 et 299 ont été adoptés ensemble ou séparément?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, on l'a fait séparément.

**M. Dufour:** D'accord. Cela a été plus vite que je le pensais. On est rendu à l'article 300, j'y suis. Je me rétracte.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. C'est la reconduction de la disposition actuelle, sauf que le second délai est supprimé. Il y avait deux délais avant qui étaient prévus pour la municipalité.

**M. Dufour:** Autrement dit, vous ne voulez pas que les municipalités placent des affiches de circulation sur la propriété sans l'approbation du ministre?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, ce qu'on vise ici, c'est qu'il y ait une conformité avec les articles qui nous concernent. Dans la mesure où il y a digression par rapport aux limites de vitesse provinciales, le ministre peut informer la municipalité de se conformer en termes de signalisation - puisque c'est là que nous en sommes - en indiquant un délai. Si, à la limite du délai, la municipalité ne s'est pas conformée, le ministre peut le faire et charger les frais à la municipalité.

**M. Dufour:** Y a-t-il aussi une réglementation qui prévoit que la signalisation est

uniforme au Québec? Prenez les panneaux, la forme, etc.

**M. Côté (Charlesbourg):** D'ailleurs, juste avant l'arrivée du député de Jonquière, on a parlé de signalisation touristique. Il y aura une expérience pilote au cours de 1987 dans la région de la Mauricie-Bois-Francs pour des produits touristiques. La signalisation routière - ce que l'on voit, les panneaux verts - dépend du ministère des Transports et il y a effectivement une signalisation uniforme. Il y aura une signalisation uniforme au niveau de la signalisation touristique, laquelle sera bleue. Cela n'exclut pas la possibilité de poursuivre la signalisation touristique elle-même, en brun, pour certains équipements, dont les terrains de camping ou les propriétés du gouvernement, par exemple, un zoo, un aquarium ou des choses comme cela. Tout cela est à l'intérieur de l'emprise des routes, alors qu'à l'extérieur de cette emprise, c'est la cacophonie depuis un certain temps. On a annoncé pour l'hiver le dépôt d'un projet de loi réglementant la publicité le long des routes.

**M. Dufour:** Que cela arrive en Mauricie-Bois-Francs, est-ce que c'est à la suite d'un tirage? Est-ce que c'est le fruit du hasard?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non. Ce n'est pas à la suite d'un tirage. Il y avait déjà eu une expérience préliminaire de faite dans les Laurentides, une région touristique assez importante. Je dois vous dire que le ministre du Tourisme a insisté pour que la région de la Mauricie, qui est le cœur du Québec, soit le site de l'expérience pilote.

**M. Dufour:** J'ai un peu de restriction quand on emploie certains mots. Si la Mauricie est le cœur du Québec, quelles sont les autres régions?

**M. Côté (Charlesbourg):** Quelles sont les autres régions?

**M. Dufour:** C'est-à-dire quel est le nom des autres régions?

**M. Côté (Charlesbourg):** J'emploie l'expression "cœur du Québec" parce que les gens de la Mauricie et des Bois-Francs sont reconnus comme des gens de cœur.

**M. Dufour:** On comprend qu'ailleurs aussi.

**M. Côté (Charlesbourg):** Aussi.

**M. Dufour:** Québec, c'est un grand cœur. Cela va.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce

que l'article 300 est adopté?

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

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

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 301.

M. Côté (Charlesbourg): "Seule la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut installer ou faire installer une signalisation sur ce chemin." Je pense que c'est tout à fait logique.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 301 est adopté?

M. Dufour: Si elle peut l'installer ou la faire installer, elle peut aussi la faire enlever.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Quand elle l'installe ou qu'elle la fait installer, c'est aux frais de la personne représentant le ministère? C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est aux frais de la municipalité ou du gouvernement. Dans le cas de la signalisation touristique, ce sera aux frais de ceux qui veulent voir apparaître leur nom sur le panneau de signalisation. Ce ne sera pas le gouvernement qui va le déterminer, mais les ATR, après toute une série de procédures qu'il faudra suivre, de sorte que l'on pourra retrouver, sur la signalisation touristique, soit le nom d'un hôtel, d'un camping ou d'un musée, selon l'importance que l'ATR du coin et les intervenants du milieu décideront d'y donner et selon ce qu'ils voudront payer aussi.

M. Dufour: C'est sûr. À part cela, il faut être très restrictif pour ces annonces, pour le paysage.

M. Côté (Charlesbourg): Non seulement pour le paysage, mais il ne peut y en avoir indéfiniment. Ce que l'on permettra, c'est qu'à chaque sortie d'autoroute, il y ait la possibilité d'indiquer trois sites historiques ou un hôtel qui est assimilé au domaine touristique. À plus de trois informations sur un panneau, on n'atteint pas le but que l'on a visé. Cela est clairement démontré par les publicistes. C'est une signalisation progressive dans le sens qu'elle se fait à partir du site visé et retenu, en venant le chercher jusque sur l'autoroute.

M. Dufour: Là où il n'y a pas d'autoroute, que fait-on?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose, même signalisation.

M. Dufour: Ce sont les chemins à caractère régional qui vont avoir...

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'ensemble de la politique touristique.

M. Dufour: C'est évident que là où il y a des autoroutes, c'est plus facile à déterminer parce qu'il y a des sorties et des entrées; dans l'autre cas, c'est le chemin régulier. Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 301 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 302.

M. Côté (Charlesbourg): "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut enlever toute signalisation installée en contravention à l'article 301." Cela tombe sous le sens.

M. Dufour: En fait, c'est interrelié, à l'exception que ce n'est pas dans cet article que l'on va parler de coûts: la personne responsable de l'entretien peut enlever. Si elle l'enlève, parfois, cela peut...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on a déjà parlé de cela à un article que l'on a adopté précédemment.

M. Dufour: D'accord, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 302 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 303.

M. Côté (Charlesbourg): "Malgré l'article 301, une personne qui effectue des travaux de construction ou d'entretien ou un contrôle routier doit installer, pour la durée de ceux-ci, une signalisation pour indiquer un danger à éviter, une direction à suivre ou une limite de vitesse à respecter autre que celle qui est prescrite." On tombe directement dans l'exécution de travaux où l'on doit avoir de la signalisation avancée afin d'éviter des accidents ou une négligence des entrepreneurs à signaler des travaux.

(17 h 15)

**M. Dufour:** Je pense que c'est un peu le sens de l'intervention que je faisais au début, à 17 heures, concernant la question de la signalisation où, souvent et régulièrement, les fins de semaine... J'ai l'impression que, si on veut faire respecter cela - non pas seulement l'écrire dans la loi mais le faire respecter - il va falloir que le ministre donne vraiment des directives très précises, et pas seulement aux employés provinciaux. Je pense que les entrepreneurs le font... Ce sont vraiment des embûches et des causes d'accidents que l'on rencontre régulièrement. On pourrait donner maints exemples de ces faits.

**M. Côté (Charlesbourg):** On a déjà un règlement qui a été adapté le 22 janvier 1986 concernant la signalisation routière et on verra en ce qui a trait aux amendes... C'est une des causes importantes d'accidents, les travaux routiers, parce que, supposément on ne travaille qu'une semaine ou trois jours pour exécuter les travaux, on veut limiter à la plus simple expression la signalisation. On se retrouve avec des gens qui, littéralement, se cassent la gueule, dû à la mauvaise signalisation. C'est clair qu'on met des dents et, effectivement, on vise les entreprises de construction. C'est clair. Le ministère des Transports n'est pas exempt non plus d'une mauvaise signalisation, il faut bien se le dire. Les travaux légers, pour ce qui est du ministère, peuvent aussi occasionner un certain nombre d'accidents et, dans ce sens, le ministère va être tenu, de la même manière, d'avoir une signalisation adéquate.

**M. Dufour:** Comme il s'agit ta plupart du temps de travaux publics et lorsque ce sont des travaux qui se font sur des chemins à caractère provincial, avez-vous dans vos plans et devis et vos appels d'offres certaines indications à l'effet qu'il doit se faire telle signalisation? Est-ce que ce sont des cahiers de normes ou des règlements qui font qu'à tel endroit, vous avez droit à telle vitesse, vous avez le droit de mettre telle signalisation?

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. Le règlement actuel couvre les courtes durées, alors que pour les contrats de plus longue durée, c'est à l'intérieur du contrat. Suite à des rencontres avec les chroniqueurs en circulation de Montréal la semaine dernière, on a décidé d'ajouter encore plus de dents en ce qui a trait aux contrats, comme exigences de signalisation. Cela faisait suite à l'expérience qu'on a vécue, avec les travaux qui ont été exécutés sur l'autoroute 13 à Montréal et sur Décarie. Deux signalisations complètement différentes ont fait que, sur Décarie, cela s'est très bien passé, compte tenu de l'ampleur des travaux, alors que, sur

l'autoroute 13, avec de tout petits travaux, cela a été presque le bordel total. On a donc décidé de revoir nos contrats et d'ajouter à l'intérieur de nos contrats des clauses qui vont nous permettre d'être davantage exigeants.

**M. Dufour:** Je comprends que ces contrats sont donnés, mais de quelle façon le ministère va-t-il appliquer cela? Ce sera la Sûreté du Québec? J'ai des doutes, à ce moment-là... Cela va-t-il être...?

**M. Côté (Charlesbourg):** Cela va être un représentant du ministère qui a la responsabilité de la surveillance des travaux. Justement, certains petits accommodements ont été discutés lors de la séance d'il y a une semaine et on est à faire, au ministère des Transports, la recherche nécessaire pour donner plus de poids à celui qui a la responsabilité, non pas seulement de mettre à l'intérieur du contrat, mais d'avoir des échéances très précises pour l'installation, l'implantation de la signalisation et aussi de créer l'obligation de la respecter, selon le plan déposé et convenu entre l'entrepreneur et le ministère.

**M. Dufour:** Est-ce que le ministre envisage que, dans certains endroits ou certaines circonstances - je pense surtout à de grosses agglomérations comme Montréal, peut-être Québec et Laval - où il y a beaucoup de circulation, on pourrait - je ne sais pas jusqu'à quel point, ce serait possible - que certains travaux puissent se faire la nuit plutôt que le jour, pour éviter certains désagréments au public?

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous avez parfaitement raison et, dans le cas de Décarie, même si cela a occasionné des coûts supplémentaires au ministère, qu'on évalue de 10 % à 15 %, on a exigé que les travaux se fassent la nuit, donc 24 heures par jour dans ce cas, avec une équipe de nuit. C'était de la pose de béton bitumineux, ce qui n'est quand même pas facile la nuit... Mais c'était au mois d'août, c'était quand même moins compliqué.

Dans d'autres cas, on exige, en ce qui concerne les contrats, que des travaux se fassent les fins de semaine et qu'à 5 heures 30 le lundi matin tout empêchement ou obstacle soit enlevé. Dans d'autres cas, on interdit le travail dans les périodes de pointe. Il y a donc certaines mesures. Il y a une bonification à avoir encore et aussi dans la mesure où ce sera appliqué je pense que cela va améliorer sensiblement les... Mais toujours très étonné, vous qui êtes un ex-maire et qui avez probablement tout comme moi circulé très souvent dans la grande région de Québec, de voir d'innombrables travaux sur les mêmes voies d'accès pendant

des semaines avec des entrepreneurs différents. Nous avons créé, il y a deux semaines, un comité permanent entre la ville de Montréal, le ministère des Transports et les chroniqueurs à la circulation de façon que l'information circule et qu'il y ait une planification, à la fois des interventions des travaux publics de la ville de Montréal qui est elle-même informée de l'intervention des grandes sociétés comme Bell Canada et comme les compagnies de gaz de façon qu'on puisse coordonner l'ensemble de l'intervention et, finalement, achaler ou déranger le moins possible les gens qui ont à emprunter ces voies. Il y a donc là une progression très sensible des efforts tant du ministère que du monde municipal.

M. Dufour: Il est évident que, dans ces questions, on pense souvent à l'intérêt du public, mais on dirait que l'intérêt du public dépend à quel endroit on se situe. J'examine les rues qu'on défonce à l'automne, à quinze jours des premières tempêtes de neige. C'est évident qu'il va y avoir des cahots, des bosses et des obstacles dans la rue l'hiver. Cela se fait régulièrement.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 303 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 304.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 304. "Nul ne peut installer 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."

Si on veut avoir une bonne coordination, c'est essentiel.

M. Dufour: Est-ce que cela ne fait pas redondant un peu comme article? Dans un endroit vous dites: Seule la personne responsable peut. À l'article 302, on dit que la personne responsable peut enlever. À l'article 304, on revient et on redit d'une autre façon: "Nul ne peut..." Remarquez bien que je ne fais pas un débat de fond sur cela, mais je trouve...

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

M. Drolet: C'est pour éviter, justement, pas nécessairement l'installation, à l'article 304, d'une signalisation. Signal, affiche, indication ou dispositif quelconque, cela peut vouloir dire n'importe quelle sorte d'information qui pourrait être confondue

avec la signalisation.

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait vouloir dire, par exemple, la photo du candidat péquiste dans Jonquière.

**Une voix:** Cela pourrait être une cause d'accident.

M. Dufour: C'est un mauvais exemple, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela pourrait être confondu...

M. Doyon: C'est vrai que cela serait une cause d'accident.

**Une voix:** Cela pourrait aveugler le conducteur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 304 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand on parle d'un chemin public ce n'est pas nécessairement le chemin comme tel, c'est aussi l'emprise du chemin qui est extérieure au chemin.

M. Côté (Charlesbourg): Cela comprend l'emprise.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 304 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, J'appelle maintenant l'article 305.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 305: "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut enlever, aux frais du contrevenant, les objets installés en contravention à l'article 304."

C'est en conformité avec ce qu'on a déjà adopté comme principe dans d'autres situations similaires.

M. Dufour: C'est ce que je soulevais tout à l'heure?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: M. le ministre, vous avez soulevé un point important, peut-être en badinant. Si je regarde dans les lois de l'urbanisme il y a des municipalités qui empêchent l'affichage, etc. Dans les périodes électorales il y a un laisser-aller volontaire, c'est prévu dans les lois gouvernementales, qui fait que les règlements municipaux ne s'appliquent pas. Il y a l'affichage - mon ex-collègue de Bécancour peut concourir à cela - qui se fait dans le temps des élections

qu'on ne permet pas dans les temps réguliers. Sur les chemins publics, est-ce que la même disposition ne s'appliquera pas? Vous vous le rappelez?

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Si j'ai bonne mémoire, pour avoir vécu quelques bonnes campagnes électorales, quelques partielles, à différents endroits du Québec, c'est permis dans la mesure où la municipalité le permet. Selon la règle - je vais vous donner l'expérience de Charlesbourg, parce que j'y ai vécu à deux reprises - la ville de Charlesbourg le permet pour autant qu'il y a signature d'un responsable qui s'engage, au lendemain des élections ou dans les jours suivants, à enlever les affiches.

**M. Dufour:** Il est évident que la municipalité peut procéder après, mais durant, elle peut difficilement appliquer ces règlements. Je vais plus loin que cela. Il y a des dispositions dans la loi provinciale qui le permettent. Je vous invite à les examiner.

**M. Côté (Charlesbourg):** Des dispositions dans la loi provinciale, quelle loi?

**M. Dufour:** Dans les lois électorales provinciales, la Loi électorale qui nous régit.

**M. Côté (Charlesbourg):** On me donne la portée de l'article. La Loi sur les panneaux-réclame et affiches en temps d'élections ne s'applique pas sur les chemins dépendant du ministère des Transports.

**M. Dufour:** "Dépendant" veut-il dire "défendu" ou si cela veut dire qu'on pourrait permettre...?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, non, des chemins qui dépendent, qui sont sous la responsabilité...

**M. Dufour:** Ah! D'accord. Cela n'est pas permis.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est cela. Par exemple, sur une route qui appartient au ministère des Transports et qui passe dans un village, il pourrait y avoir de la signalisation électorale. Par contre, dans les rues avoisinantes qui dépendent de la municipalité, c'est une autre histoire.

**M. Dufour:** Cela va. Si cela ne cause pas de problème, cela va aller. L'article 305, adopté.

**Le Président (Saint-Roch):** L'article 305 est-il adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (Saint-Roch):** J'appelle l'article 306.

**M. Côté (Charlesbourg):** "Nul ne peut installer ou exhiber sur une propriété privée, un signal, une affiche, une indication ou un dispositif qui empiète sur un chemin public ou qui est susceptible de créer la confusion ou de faire obstruction à une signalisation installée sur un chemin public."

**M. Dufour:** "Nul ne peut installer ou exhiber sur une propriété privée..." Comment fait-on pour déterminer la propriété privée?

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est hors emprise. Le poteau qui pourrait donc être installé dans l'emprise, et le panneau s'en va six pieds plus loin, mais sur la propriété privée. Non? C'est le contraire?

**M. Dufour:** Non, c'est la propriété publique. C'est correct, ce n'est pas grave.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le poteau est sur la propriété privée et on vire le panneau de bord et on l'envoie sur le chemin public.

**M. Dufour:** À partir d'une certaine hauteur, le droit de propriété s'applique-t-il de la même façon:

**M. Côté (Charlesbourg):** Ah! Il y a toute une...

**M. Dufour:** Un dépassement sur un chemin public, mais qui est à une certaine hauteur, cela a-t-il le même...?

**M. Côté (Charlesbourg):** Prenons un exemple. Il y a toute une bataille actuellement sur les droits aériens. Ce qu'on appelle les droits aériens, c'est principalement à Montréal, mais de toute façon, si cela s'applique à un chemin public à Montréal, cela peut s'appliquer à un chemin public à Jonquière, à Matane ou à Gaspé. Ce n'est pas clair. Je serais quasiment porté à dire, et non pas pour porter insulte aux gens qui me supportent et qui sont avocats, qu'il y a autant de versions et d'opinions qu'il y a d'avocats dans ces cas-là, selon les personnes qu'on défend. Dans ce sens-là, c'est une bataille qui n'est pas terminée et on note d'ailleurs certains problèmes à Montréal à ce sujet avec le Palais des congrès et avec une certaine velléité de vouloir installer, au-dessus de Ville-Marie aussi, des édifices en hauteur. L'espace aérien étant, quant à nous, propriété du ministère des Transports et, quant à d'autres, propriété d'autres. Mais ce n'est pas une bataille qu'on va régler cet après-midi.

**M. Dufour:** Pourrait-on faire une analogie avec la propriété du sous-sol? Je suis propriétaire d'un condo et il paraît que j'ai un terrain et je le cherche. Je ne sais pas s'il est au-dessus ou en dessous, mais je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de terrain pour le nombre de personnes qui demeurent là.  
(17 h 30)

**M. Côté (Charlesbourg):** Si jamais il est au-dessus du condo, vous n'êtes pas en terrain solide!

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

**M. Dufour:** N'est-on pas tenté, M. le ministre, sur les chemins publics, d'empêcher les signaux qui sont intermittents? On appelle cela des "flashers" ou des "flash", vous savez.

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, les jaunes.

**M. Dufour:** Ces lumières qui clignotent peuvent vraiment être des causes d'accidents. Avez-vous prévu cela à quelque part? Il me semble que c'est vraiment un danger. Il y a beaucoup de gens qui le font pour annoncer une vente spéciale. Je suis certain que le député de Louis-Hébert a vu cela.

**M. Côté (Charlesbourg):** Vous parlez de publicité commerciale.

**M. Dufour:** Cela pourrait être n'importe quelle publicité, à mon sens, à moins d'un éclairage qui est neutre ou qui n'est pas à la demande du ministère.

**M. Côté (Charlesbourg):** On parle de situations hors emprise. Donc, ce sera le règlement du projet de loi qu'on déposera au printemps sur la publicité le long des routes.

**M. Dufour:** Mais êtes-vous tenté de penser que cela peut être un élément...

**M. Côté (Charlesbourg):** Comme le député de Jonquière va être encore dans l'Opposition au printemps et moi encore ministre des Transports, avec le projet de loi qu'on s'apprête à déposer, on va avoir un bon débat là-dessus.

**M. Dufour:** Si le mérite est pour améliorer le ministre, je peux rester dans l'Opposition encore pour un petit bout de temps. Je ne suis pas pressé.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans ces conditions, je suis convaincu que le ministre a beaucoup d'améliorations à se faire suggérer.

**M. Dufour:** Ha! Ha! Ha! Il veut rester ministre longtemps.

M. Doyon: M. le Président.

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

**M. Doyon:** M. le Président, concernant les lumières, le député de Jonquière me fait penser que quand on se promène sur des routes, surtout des routes de campagne, des routes rurales, il arrive souvent que les cultivateurs, à côté de leur grange, à côté de leur maison, ont une lumière qui s'allume automatiquement. Dans certains cas, c'est extrêmement aveuglant.

Des fois, cela porte à confusion avec des voitures qui viennent à notre rencontre et cela crée des problèmes. C'est sur leur terrain, mais cela a un effet néfaste pour le conducteur qui est sur la route. Cela m'est arrivé souvent de me demander: Cette voiture me donne l'impression de venir à ma droite, à ma gauche, où est-ce que je passe? Parfois, tout simplement, au détour d'une courbe ou en haut d'une côte, elle est aveuglante. Pourquoi ne baisse-t-il pas ses phares? C'est un élément de danger. Est-ce que le ministère a des pouvoirs à ce sujet? Cela m'apparaîtrait important.

**M. Côté (Charlesbourg):** Actuellement, non. On m'informe que cela relève de l'éclairage et non pas de la publicité.

**M. Doyon:** Oui, c'est vrai.

**M. Côté (Charlesbourg):** C'est pour cela que, dans ce sens, ce n'est pas la responsabilité du ministère des Transports, que ce soit la signalisation ou la publicité. Mais cela peut s'apparenter - il faudrait fouiller - à la sécurité publique. Il faudrait peut-être regarder cet aspect. Mais la réponse ne peut pas être plus claire que celle-là en ce moment.

**M. Doyon:** Oui, mais il y aurait lieu de s'interroger si... Je ne sais pas quel est le moyen d'intervenir utilement à ce sujet, mais pour les automobilistes, pour les gens qui circulent sur les routes, on a le droit de circuler sur une route sans être agressé par une lumière aveuglante qui nous vient d'ailleurs. On oblige les automobilistes à baisser leurs phares quand il y a une rencontre. On a cela comme obligation, parce que c'est dangereux d'être aveuglé.

Je me dis que même si la lumière est fixe, même si elle ne se meut pas sur un chemin public, elle peut être une source de danger et, à ce moment-là, on devrait avoir un moyen quelque part de... Je sais que le ministre est sensible à cela et cela concerne la sécurité sur les routes.

**M. Côté (Charlesbourg):** M. le Président, en fin de semaine, on va faire

faire les recherches qui s'imposent et peut-être que lundi, au retour, on aura une solution.

**M. Dufour:** J'aimerais également que cette recherche soit faite parce que j'ai vécu absolument les mêmes problèmes.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 306 est adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle maintenant l'article 307.

**M. Côté (Charlesbourg):** "La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, après l'expiration d'un avis de 48 heures indiquant au propriétaire de la propriété privée d'enlever tout signal, affiche, indication ou dispositif installé ou exhibé en contravention avec l'article 306, pénétrer sur cette propriété et enlever ces objets aux frais du propriétaire."

Finalement, c'est qu'à partir du moment où on l'interdit et qu'un individu le fait quand même, on lui signifie un délai; on lui dit: Vous êtes en infraction et vous avez 48 heures pour l'enlever. Si au bout des 48 heures il n'est pas enlevé, un officier du ministère peut l'enlever et aux frais de celui qui n'aura pas voulu l'enlever, du contrevenant.

**M. Dufour:** À mes yeux, le problème de pénétrer sur cette propriété et d'enlever... Je comprends qu'il y a une infraction, je comprends aussi qu'un avis a été donné, mais de quel droit quelqu'un, après qu'un avis a été donné, peut-il s'autoriser à pénétrer sans aucune forme de procès... S'il a envoyé un avis de 48 heures... D'abord, il va falloir s'assurer que cet avis a vraiment été donné à la bonne personne. Il va falloir qu'il y ait un registre quelque part ou que ce soit un avis écrit, "...après l'expiration d'un avis de 48 heures..." Un avis, est-ce que c'est toujours écrit ou peut-il être donné verbalement?

**M. Côté (Charlesbourg):** Non, par écrit. Un avis de 48 heures est toujours écrit.

**M. Dufour:** Par écrit? Bon. On lui dit qu'il est en contravention. Après 48 heures, on pénètre dans la propriété et on enlève ces objets aux frais du propriétaire. Je ne sais pas si cela ne pourra pas causer certains problèmes ou certaines velléités, à un moment donné. Remarquez bien que l'intention est excellente. Il est certain qu'on ne veut pas inciter les citoyens à contrevenir aux lois.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'il faut

comprendre dans ce cas-ci, c'est que s'il n'y a pas d'infraction, il n'y a pas de pénétration sur la propriété privée.

**M. Dufour:** Oui, je suis d'accord.

**M. Côté (Charlesbourg):** Il y a donc d'abord une infraction. Après constat de l'infraction, un avis est expédié et un délai de 48 heures est donné à la personne pour se conformer. Dans la mesure où elle ne s'est pas conformée, on donne l'autorisation à un officier de...

**M. Dufour:** Mais tout d'un coup que cela se produit, comme vous le dites, et que quelqu'un finit par démontrer - parce qu'il y a toujours d'excellents avocats - que l'avis du ministère n'était pas correct. Qu'est-ce qui va arriver? Le ministère s'expose à se faire poursuivre.

**M. Côté (Charlesbourg):** Je vais vous donner l'exemple d'une campagne électorale.

**M. Dufour:** Oui.

**M. Côté (Charlesbourg):** Le mien. J'avais posé des panneaux sur une propriété privée qui longeait la limite de la route. À la dernière campagne électorale, comme par hasard, un certain matin, mon panneau était disparu. On l'a retrouvé dans les entrepôts du ministère des Transports. On leur a prouvé, par les trous qui étaient restés dans le sol, qu'effectivement on y avait droit. Ils ont repris le panneau et ils sont allés le poser. Cela a réglé le contentieux. C'est un exemple vécu.

**M. Dufour:** Oui, mais est-ce que cela aurait pu, par l'article qui est là, en supposant que le propriétaire... Mais, vous, vous étiez dans votre droit. Vous êtes allé au ministère et vous leur avez dit d'aller le replacer là. Mais, si vous aviez perdu votre élection - c'est presque impossible, mais supposons - vous auriez pu dire, à ce moment-là: J'ai perdu mon élection parce que le ministère est venu enlever mon panneau et il n'en avait pas le droit. Vous savez, les avocasseries, on n'en verra jamais le bout. Il y a toujours quelqu'un qui se sent lésé à un moment donné et peut tenter une poursuite. Le droit le permet. Cela se fait régulièrement. Ce ne sont pas toujours des causes qui sont visibles, apparentes et régulières. C'est pourquoi il y a des procès et c'est pourquoi il y a des avocats aussi. S'il n'y avait pas de problèmes, il n'y aurait pas d'avocats.

**M. Côté (Charlesbourg):** J'ai perdu mes élections en 1976 et cela ne dépendait pas du panneau.

M. Dufour: Peut-être que l'exemple peut sembler futile, mais considérons d'autres facettes, quelqu'un qui possède un magasin ou un commerce, etc., et qui, effectivement, accepterait difficilement ou n'accepterait pas de se faire dire par un fonctionnaire, même par un fonctionnaire qui a un caractère coercitif, mais qui est excellent: Écoutez un peu, je vous donne avis que ce que vous faites vient en contravention de tel article. La personne pourrait, dans les deux jours, aller consulter quelqu'un pour dire au ministère: Vous savez, je n'accepte pas votre avis. D'après le libellé de l'article, le fonctionnaire ne s'occupe pas de cela. Il entre sur la propriété, enlève ce qui passe et arrangez-vous avec vos troubles, la suite au prochain numéro.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je veux simplement dire au député de Jonquière que cette disposition existe déjà actuellement. Elle n'est pas très largement utilisée, mais, dans certains cas, effectivement, elle l'a été et elle a été très utile.

M. Dufour: Et vous n'avez jamais eu de problèmes?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: D'accord. On ne fera pas...

M. Côté (Charlesbourg): Mais il faut bien comprendre qu'il est clair qu'on peut toujours être dans une situation où quelqu'un abuse de son pouvoir, mais ce n'est pas tout le monde non plus. Cela peut être l'exception, une très rare exception. C'est fait pour être appliqué avec discernement.

M. Dufour: Je verrais plutôt quelqu'un qui ne fait pas nécessairement d'abus mais qui est de bonne foi. Des deux côtés, il pourrait arriver que quelqu'un voie le problème sous un angle différent. L'officier pourrait dire: Je vois cela dans la contravention et il serait correct, sans aucune animosité, en faisant respecter la loi telle qu'elle est écrite et l'autre personne pourrait dire: Je ne vois pas cela comme cela. Ce n'est pas tout à fait de même que cela se passe. Il pourrait y avoir un conflit quelque part. C'est évident qu'on n'est pas supposé parler pour ne rien dire dans les lois. Cela pourrait être cadre à problèmes, mais quelqu'un pourrait s'afficher en disant: Vous ne pouvez pas me blâmer parce que j'ai appliqué la réglementation. C'est ce qu'elle disait et je me comporte de même.

Ce serait difficile de blâmer la personne du ministère qui ferait respecter cet article en disant: C'est du zèle ou

autrement. Il a fait appliquer la loi. Il a vu cela d'un angle différent, parce que cela ne fait pas nécessairement appel au jugement, cela fait juste appel à ce qui est écrit dans la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, je comprends le point du député de Jonquière, mais l'usage qui en a été fait et l'utilité... Les gens du ministère me disent que l'on doit maintenir l'article.

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

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 308.

M. Côté (Charlesbourg): "La signalisation installée sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports à l'égard des chemins publics." Finalement, comme on a adopté des normes jusqu'à maintenant, on dit que cette signalisation installée doit être conforme aux chemins publics et la définition de "chemins publics" on l'a relue tantôt: "Chemin public pouvant appartenir à la fois au ministère des Transports, aux municipalités et..."

M. Dufour: Mais quand vous parlez de normes, M. le ministre, est-ce que cela veut dire les qualités techniques de la route, du design?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. J'ai peut-être induit en erreur... J'ai parlé du chemin public, alors que c'est le chemin privé. "La signalisation installée sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports à l'égard des chemins publics."

Par exemple, cela pourrait être le cas d'un lac où des propriétaires sont installés tout le tour du lac et le chemin qui fait le tour du lac est un chemin privé. C'est un exemple de ce type-là.

M. Dufour: Mais, quand vous dites qu'il doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports, est-ce que ces normes viennent d'une réglementation ou est-ce un pouvoir réglementaire que vous possédez? De quelle façon vous assurez-vous que les normes sont établies?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des officiers du ministère dans chacune des divisions de voirie qui ont une responsabilité touchant la signalisation. C'est un travail qui



est fait de manière inégale, compte tenu de la loi sur la publicité hors emprises qui a besoin d'être dépoussiérée. On a eu des problèmes cette année puisque, dans certains cas, elle a été appliquée très durement et dans d'autres cas de manière très large.

J'ai ici le cahier des instructions générales sur la signalisation routière du Québec qui concerne toutes les normes. On a d'ailleurs, il n'y a pas longtemps, rendu publics les pictogrammes, faits par les gens du ministère des Transports, qui, dans certains cas, font époque, puisque, sur le plan international, certains pictogrammes ne sont plus utilisés maintenant.

**M. Dufour:** Est-ce que le mot "signalisation" est apparenté seulement à ce qui a trait aux indications concernant la circulation? De la façon qu'on l'interprète ou que vous me l'expliquez, je le comprends, à savoir qu'il pourrait y avoir une courbe, qu'il pourrait ne pas y avoir de virage en U, qu'il pourrait y avoir des arrêts.

**M. Côté (Charlesbourg):** De façon inhérente.

**M. Dufour:** Mais cela ne peut pas dépasser la signalisation qui pourrait, par exemple, être touristique, de restauration, parce qu'on va loin là-dedans. Sur ces chemins-là, il n'y a pas d'espace tant que cela. C'est dans le bois, c'est dans la forêt... (17 h 45)

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Effectivement, on me rappelle que, dans certains articles, quand cela visait la signalisation touristique, c'était spécifique. On l'a spécifié quand c'était commercial aussi.

**M. Dufour:** Je trouve que le but visé était excellent, mais quand on regarde ce qui se passe en réalité un peu partout, cela me semble un article qui est très difficilement contrôlable. Cela voudrait dire que, sur tous les terrains de camping privés ou publics, cela prend des routes selon les normes. Si on le fait, il y a des terrains de camping qui vont avoir quelques petits problèmes, parce que, assez souvent et régulièrement, c'est très sommaire comme infrastructure routière.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Mme Turgeon.

**Mme Journeault-Turgeon:** M. le député, on peut vous donner une indication. Le terme de signalisation doit être utilisé selon une règle d'interprétation. On interprète les mots dans leur contexte. Ici, on est dans le titre qui concerne la signalisation routière et le terme de signalisation routière est utilisé

dans le sens de signalisation à l'intention des usagers de la route et c'est quelque chose qui concerne la réglementation routière et toutes les normes qui l'entourent.

**M. Dufour:** Merci de vos explications et il restera toujours vrai qu'un homme a toujours besoin d'une femme pour l'éclairer et plus.

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans ce cas-ci, doublée de...

**M. Dufour:** Sagesse.

**M. Côté (Charlesbourg):** Non seulement d'une sagesse, mais de connaissances juridiques qui font qu'on peut apprécier le talent d'avocate, à l'occasion.

**M. Dufour:** Comment peut-on être sage sans connaissances?

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 308 est-il adopté?

**M. Dufour:** Non, je n'ai pas tout à fait terminé.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** On pensait qu'on vous en avait assez mis.

**M. Dufour:** D'accord, c'est juste pour la signalisation. Cela va.

**Le Président (M. Saint-Roch):** L'article 308 est adopté?

**M. Dufour:** Adopté.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** "Le ministre des Transports ou la municipalité sur le territoire de laquelle se situe le chemin peut, après l'expiration d'un avis de 48 heures indiquant au contrevenant d'enlever toute signalisation dérogatoire à l'article 308, faire enlever celle-ci aux frais du contrevenant."

C'est la même chose que tantôt que le député de Jonquière a adoptée avec réticence.

**M. Dufour:** Oui, mais l'autre était plus sévère. Si vous remarquez, l'autre allait plus loin que cela. C'était l'individu qui posait le geste tandis qu'ici "peut faire enlever"...

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, mais ici on est sur un chemin privé.

M. Dufour: Tantôt, on était sur un terrain privé aussi. Je pense que cela concernait une propriété privée tout à l'heure.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions à l'article 309?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose. Les articles 307 et 309 sont la même chose: "peut, après l'expiration d'un avis de 48 heures...". C'est la même chose.

M. Dufour: Oui, mais il était vraiment sur une propriété privée...

M. Côté (Charlesbourg): Dans les deux cas.

M. Dufour: ...dans les deux cas.

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

M. Dufour: Malgré que le chemin, c'est plus difficile, peut-être, de déterminer que c'est privé ou non parce qu'il y a de la circulation. On admet qu'il y a une circulation "laïque", ce n'est pas nécessairement le public en général qui circule à travers cela. En tout cas, personnellement, je suis porté à croire qu'il y a une différence. L'article 309 fait moins problème que l'article 307. Je serais bien mal placé pour dire que je l'accepte, mais...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 309 est-il adopté?

M. Dufour: C'est adopté, avec un petit a.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 310.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée sur un chemin en vertu du présent code."

M. Dufour: Si quelqu'un ne s'y conforme pas sur un chemin privé, quelle est la façon dont vous allez procéder? Allez-vous demander à vos policiers de faire respecter la circulation? "Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée sur un chemin - donc, c'est un chemin public et un chemin privé - en vertu du présent code."

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux distinctions. Il y a d'abord la signalisation sur le chemin public. Donc, à ce moment-là, on est tenu de la faire appliquer et il y a

des chemins privés sur lesquels on permet la circulation publique.

**Une voix:** Comme on a vu tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, il y a une distinction, parce que l'un est privé et l'autre est public, mais la distinction s'élimine du fait qu'on permet la circulation dans des cas d'exceptions et uniquement dans ces cas. Alors, si c'est un chemin privé ou...

**Une voix:** Non ouvert.

M. Côté (Charlesbourg): ...non ouvert à la circulation, on n'a pas affaire là et donc, on n'a pas à faire appliquer la signalisation.

M. Dufour: Oui, mais comme dans le chemin privé, vous exigez que la signalisation soit conforme et selon les mêmes normes que le chemin public, donc, le fait que vous disiez dans un article: "Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée sur un chemin en vertu du présent code", à mon point de vue, que ce soit le chemin privé à caractère public, parce qu'il y a des gens qui y circulent, comme pour l'autre, le ministère a l'obligation de faire respecter les droits et, en plus, la personne est obligée de s'y conformer.

**Une voix:** Oui.

M. Dufour: Est-ce que cela existait avant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Dufour: Est-ce que cela va obliger la Sûreté du Québec ou peut-être la future gendarmerie ou la police de la route - je ne sais pas comment appeler cela...

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous d'accord avec cela la police de la route?

M. Dufour: C'est tentant d'aller dans ce sens. J'ai vécu assez d'expériences. Je ne suis pas allergique à toutes les choses qui se présentent. Cela ne serait pas correct. Le point de vue que j'exprime va dans ce sens.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est tentant, M. le député, est-ce que l'article 310 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 310 est adopté. J'appelle maintenant l'article 311.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur

chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux."

**M. Dufour:** Je sais que les brigadiers scolaires ont parfois de la difficulté. Ils ont un rôle de...

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord, mais on me dit que c'est à la suite de rencontres préliminaires que nous avons eues avec Mme la députée de Maisonneuve. C'est elle qui a insisté pour la présence de cet article sévère de façon que les brigadiers scolaires soient supportés dans leur travail.

**M. Dufour:** Je suis complètement d'accord. La seule remarque que je voulais faire, c'est que les brigadiers scolaires, assez souvent, ce sont des personnes d'un certain âge, heureusement. Je pense qu'il y a beaucoup de dames qui exercent ce métier ou cette fonction, si on peut dire, et qui rendent de grands services. Et Dieu sait s'ils ont de la difficulté, assez souvent, de faire obtempérer à leurs ordres, de moins en moins j'espère, mais je me demande s'il y aurait des façons de faire comprendre au public l'autorité que ces gens détiennent...

**M. Côté (Charlesbourg):** Au niveau du transport scolaire, on est à travailler au ministère, actuellement, sur certaines mesures pour renforcer le niveau de l'éducation et le comportement des individus face au transport scolaire et examiner certaines solutions alternatives pour éliminer certains abus à ce niveau.

**M. Dufour:** Pourrait-on dire que le brigadier scolaire est assimilé ou est apparenté à un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions, à des heures spécifiques? Cela ne pourrait pas se faire?

**M. Côté (Charlesbourg):** On ne peut pas.

**M. Dufour:** Donc, vous êtes obligés de les identifier comme brigadiers scolaires?

**M. Côté (Charlesbourg):** Oui, et dans ce cas-ci, on me signale qu'on a augmenté l'amende - ce qu'on verra dans quelques minutes - pour donner un peu plus de poids à ce que le brigadier peut faire.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques instants. La commission reprend maintenant ses travaux. M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Ne pourrait-il pas y avoir des signaleurs qui ne dirigent pas nécessairement la circulation? Lisons

l'article: "Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux..." Il pourrait y avoir un signaleur qui n'est pas nécessairement là parce qu'il y a des travaux. Cela pourrait être pour d'autres raisons. Cela pourrait être un accident ou parce qu'il y a une défectuosité dans le terrain, il n'y a pas de travaux mais il y a eu quelque chose qui s'est produit. Si vous mettez cela pour les travaux, cela me semble restrictif.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'on vise, nous, c'est le gars qui porte le drapeau, le "flag man", comme on l'appelle.

**M. Dufour:** Oui, mais il peut être là pour d'autres raisons que des travaux.

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

**M. Côté (Charlesbourg):** Dans notre esprit, cela vise uniquement le "flag man". Si cela devait viser d'autres personnes qui... Par exemple, lors d'un accident, en règle générale, c'est un agent de la paix. Avant même que l'agent de la paix arrive - c'est le cas que je soulevais à mes conseillers - c'est un individu, qui, de bonne foi, sera là pour tenter de diriger la circulation. Mais il est assez difficile d'étendre la portée de...

**M. Dufour:** Cela pourrait arriver qu'un agent de la paix demande à quelqu'un d'exercer la circulation parce qu'ils ne sont pas deux dans l'automobile, il n'y en a qu'un. S'ils sont deux, parfois ils sont obligés d'intervenir. À mon avis un signaleur c'est quelqu'un qui dirige la circulation et pas seulement dans les travaux. Cela arrive régulièrement et ce n'est pas nécessairement dans les travaux. Cela pourrait être pour des fins de comptage, etc. Il y a un tas de raisons où cela peut arriver.

**M. Côté (Charlesbourg):** Au contraire, si c'est pour des fins de comptage, cela peut être dans l'exercice de travaux reliés au ministère.

**M. Dufour:** Je vous dis que s'il y a un accident qui se produit, il n'y a pas de travaux. S'il y a un événement qui se produit temporairement; il manque de policiers et vous décidez que vous avez quelqu'un qui va aider à faire la circulation, c'est le signaleur.

**M. Côté (Charlesbourg):** Ce qu'il faut comprendre, c'est que le problème en ce qui concerne les policiers relève davantage du Solliciteur général que de nous.

**M. Dufour:** Quelle est la protection que vous pourriez accorder à quelqu'un qui, de bonne foi, exerce le rôle de signaleur? De quelle façon... Je circule sur la route...

**M. Côté (Charlesbourg):** D'accord. Il pourrait être protégé même... Je pense qu'on a vu les dispositions... On a eu des discussions avec le député de Jonquière hier en ce sens. Lorsqu'on créait l'obligation à quelqu'un de rester sur les lieux d'un accident, cette personne pouvait probablement être couverte par cela. En ce qui a trait à la charte on me dit que... Mme Bilodeau.

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

**Mme Bilodeau:** Bien sûr qu'il y a une obligation en vertu de la charte de porter secours à une personne dont la vie ou l'intégrité physique est en danger. Il y a même une loi qui vise à indemniser les personnes qui subissent des dommages en portant secours à d'autres personnes. C'est la Loi visant à favoriser le civisme qui indemnise ces personnes qu'on appelle des sauveteurs et, en sens ordinaire, de bons samaritains. Elle prévoit un système de dédommagement analogue à celui des accidents du travail.

**M. Dufour:** Cela va quant à moi. J'ai compris, par exemple, que, dans les accidents, ce sont ceux qui sont impliqués. La personne qui passe et qui n'est pas impliquée elle-même dans l'accident n'a pas d'obligation. Je comprends que, au point de vue du civisme, on devrait l'y inciter, mais la loi ne prévoit pas qu'elle doive demeurer là.

**Mme Bilodeau:** C'est lorsque la vie ou l'intégrité physique d'une personne est en danger. C'est l'article 2 de la charte des droits et libertés.

**M. Côté (Charlesbourg):** L'article 2 dit: "Tout être humain dont la vie est en péril a le droit au secours.

"Toute personne doit porter secours à celui dont la vie est en péril, personnellement ou en obtenant du secours, en lui apportant l'aide physique nécessaire immédiate, à moins d'un risque pour elle ou pour les tiers ou d'un autre motif raisonnable."

Adopté.

**M. Dufour:** Si vous me dites que cela ne cause pas de problème, cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 311 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Avec le consentement de la commission, est-ce qu'on pourrait terminer avec l'article 312 avant d'ajourner?

**M. Côté (Charlesbourg):** Certainement, M. le Président. "Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation." Cela vise le cas d'un individu qui passerait par un garage pour éviter un feu de circulation. Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Adopté. La commission de l'aménagement et des équipements suspend maintenant ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 12)

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 dans un premier temps à l'étude détaillée du projet de loi 126, Loi modifiant la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne, et pour poursuivre l'étude du projet de loi 153, Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les parcs. S'il y avait consentement à ce moment-ci, il y aurait des remplacements, je crois, des deux côtés. Y a-t-il consentement pour donner avis à M. le secrétaire de les annoncer? Consentement? M. le Secrétaire.

**Le Secrétaire:** M. Brassard (Lac-Saint-Jean) sera remplacé par Mme Vermette (Marie-Victorin), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) sera remplacé par M. Héту (Labelle), M. Middlemiss (Pontiac) sera remplacé par Mme Hovington (Matane), M. Vaillancourt (Orford) sera remplacé par M. Camden (Lotbinière) et M. Vallières (Richmond) sera remplacé par M. Cusano (Viau).

### Projet de loi 126

Le Président (M. Saint-Roch): Merci M. le secrétaire. Nous allons maintenant entamer l'étude du projet de loi 126, Loi modifiant la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne. Y a-t-il des remarques préliminaires, M. le ministre?

### Remarques préliminaires

M. Picotte: Oui, M. le Président. Tel que je l'ai mentionné, ce projet de loi et les deux articles de projet de loi sont hautement techniques. Vous me permettrez de décrire la situation telle qu'elle est. Le ministère des

Travaux publics, en 1970, acquérait en vrac tous les actifs de la commission du parc du Mont-Sainte-Anne pour le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. La Société des établissements de plein air du Québec est aujourd'hui en possession de ces immeubles, sauf la partie ici concernée appartenant au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

L'arrêté en conseil 4205 du 15 décembre 1971 établissait clairement une réserve de chasse sur le territoire du parc du Mont-Sainte-Anne. Par la suite, le 23 décembre 1971, la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne soustrayait ce territoire à l'administration municipale concernant les règlements de construction et de zonage. La partie du territoire qui nous intéresse ici est à l'endroit où le boulevard Beaudry la pénètre. De chaque côté, les terrains ne furent pas acquis et sont encore privés tout en étant inclus dans les limites du territoire du parc. D'autres terrains situés à l'arrière de ceux-ci, de chaque côté, avaient été acquis par la commission du parc du Mont-Sainte-Anne dont le gouvernement a, par la suite, acquis les actifs.

Finalement, M. le Président, je pense que ce qu'il faut bien noter c'est que M. Roland Dupont n'avait pas, à ce moment-là, été exproprié. Ces terrains se trouvaient à l'intérieur du parc. Le parc n'est pas sujet aux lois de zonage de la municipalité de Beaudry. M. Dupont possédait des terrains sur lesquels il ne pouvait, rien faire: il ne pouvait ni les vendre ni les utiliser. Finalement, c'étaient des terrains qui étaient là et qui ne lui servaient d'aucune façon. Donc, on causait un préjudice à M. Dupont. M. Dupont avait demandé, je pense, à être exproprié. Les procédures d'expropriation n'ont jamais été enclenchées. Comme le gouvernement ne semblait pas avoir besoin de ces parties de terrains et comme il n'avait pas été exproprié au départ, on disait: Ce sont vos terrains et ce n'est pas notre problème, celui du gouvernement - d'après ce qu'on m'a dit - dans le passé, si vous ne pouvez faire quoi que ce soit avec vos terrains.

En septembre 1977, M. Dupont s'est tanné - j'imagine - et il a envoyé une poursuite au montant de 720 000 \$ à cause, justement, de l'inclusion de ses immeubles dans le territoire du parc du Mont-Sainte-Anne, sans qu'il n'ait été exproprié. Des discussions se sont enclenchées depuis ce temps. Je ne sais pas si c'est exactement après septembre 1977, mais c'est depuis quelques années. Des discussions ont eu lieu entre M. Dupont et le gouvernement du Québec. Si bien qu'il devenait important pour le gouvernement d'acquérir ce territoire et le gouvernement, ne voulant pas exproprier, lui a suggéré de faire un échange de terrains un peu plus loin que l'emplacement du parc

du Mont-Sainte-Anne, car nous avions déjà des terrains qui étaient là. On a offert à M. Dupont de faire un échange de terrains, ce qui, à ce moment-là, facilitait la tâche du ministère parce que le long de la route existante il y a une autre route, la 360, et de chaque côté de celle-ci M. Dupont avait des terrains. Pour faciliter l'entretien de la route au ministère et nous permettre d'avoir des développements, du stationnement ou quoi que ce soit dans l'avenir - cela était directement au pied des pentes ou tout près de celles-ci - on a proposé à M. Dupont de faire un échange de terrains à l'extérieur du parc du Mont-Sainte-Anne. Il devenait propriétaire de terrains qu'il pouvait revendre, qu'il pouvait utiliser et qui étaient sujets aux mêmes règles que la municipalité de Beaudry offre à ses concitoyens et concitoyennes.

Finalement, une entente est intervenue avec M. Dupont, une entente hors cour, comme on dit souvent, selon laquelle on défrayait M. Dupont d'une somme de 14 500 \$, j'imagine pour préjudices causés. On lui cède les terrains en dehors du parc du Mont-Sainte-Anne et on acquiert les siens. Cela fait son affaire et cela fait la nôtre aussi. Pour ce faire, il faut à tout prix modifier la loi puisque c'est la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne et c'est à l'intérieur d'une réserve. À partir de ce moment-là, il faut modifier la loi comme telle. C'est pourquoi vous avez, à l'intérieur de ce projet de loi 126 qui modifie uniquement les environs du parc du Mont-Sainte-Anne, ces deux articles qui décrivent très bien l'objet du litige et viennent rétablir les faits. Par suite de l'adoption de la loi, un acte notarié devra être effectué entre M. Dupont et le ministère pour le transfert des terrains.

C'est en gros, M. le Président, la loi que nous présentons pour clarifier cette situation qui était, il va sans dire, nettement contre les intérêts de M. Dupont. Il a été lésé assez longtemps, à mon avis.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Marie-Victorin.

Mme Vermette: Oui, M. le Président. J'ai vu tantôt que vous aviez la carte qui démontrait où étaient situés les terrains. En fait, si c'était possible, j'aurais aimé pouvoir me pencher là-dessus. Effectivement, c'est une loi qui est très technique et mes questions seraient vraiment d'ordre technique, je n'ai pas le goût de déborder davantage. On l'a fait suffisamment hier.

M. Picotte: Si vous voulez nous accorder quelques instants, M. le Président, pour que Mme la députée en prenne connaissance.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous allons suspendre les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 20)

(Reprise à 20 h 21)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux. Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Maintenant que j'ai pu avoir la latitude de regarder la carte, la question qui me vient à l'esprit est la suivante: En termes de superficie, l'échange se conclut à combien en pieds carrés?

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

**M. Picotte:** On me dit qu'on lui en donne deux fois plus qu'il ne nous en donne, dans l'échange, au point de vue superficie de terrain.

**Mme Vermette:** Cela veut dire qu'actuellement, pour le parc du Mont-Sainte-Anne, c'est une perte de terrain, en fin de compte.

**M. Picotte:** Non pas pour le parc comme tel parce que ce n'étaient pas des terrains...

**Mme Vermette:** Pour l'ensemble?

**M. Picotte:** ...à l'intérieur du parc. Ils étaient complètement à l'extérieur du parc. Ce sont des terrains qui avaient été achetés par le ministère des Travaux publics du temps. Après avoir examiné tous nos plans d'aménagement au Mont-Sainte-Anne, etc., nous nous sommes rendu compte qu'ils ne nous seraient pas utiles dans l'avenir. Il faut toujours se rappeler que la poursuite intentée était de l'ordre de 720 000 \$. C'est un montant appréciable. Nous sommes convaincus que nous aurions dû aller en cour avec une chose semblable, étant donné que, depuis 1970-1971, il y avait une situation qui traînait, qui était latente. On a l'impression que l'on aurait peut-être dû verser un montant d'argent supérieur même.

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

**Mme Vermette:** Vous me dites que c'est le double, en termes de superficie. Est-ce que vous savez à combien cela peut se totaliser, à peu près, en pieds carrés?

**M. Picotte:** On a décrit en mètres, en annexe au projet de loi, toutes les parties de terrains. En tout, la superficie est de 7991 mètres carrés et pour l'autre, 24 273 mètres carrés, ce qui veut dire un total de 32 000 mètres carrés; c'est ce que l'on donne. Ce que l'on reçoit, c'est 10 210 mètres carrés, plus 5700 mètres carrés, ce qui veut dire 16 000 mètres carrés, en contrepartie. Sauf qu'au point de vue valeur je pense qu'il ne fait aucun doute que les terrains que nous avons acquis de M. Dupont, pour nous, sont hautement plus intéressants que les terrains que l'on avait à l'autre endroit, puisque l'on est directement au pied des pentes. À certaines occasions, on était gêné dans le développement, justement, à cause des terrains qui ne nous appartenaient pas.

En plus, c'est un élément important, vous remarquerez la partie qui n'est pas hachurée entre les deux parties que l'on cède à M. Dupont, qui sont à gauche et à droite du chemin existant. Ces terrains appartenaient déjà à M. Dupont. C'est cela; la partie blanche, voisine de la route, appartenait déjà à M. Dupont. Donc, nous ne pouvions même pas utiliser ces terrains. Ces terrains étaient complètement impossibles à utiliser par nous et les siens n'étaient pas utilisables par lui. Finalement, on était bloqué de part et d'autre par des terrains de l'autre partie. Comme nous ne pouvions d'aucune façon faire de développement parce que nous étions gênés par la présence des terrains de M. Dupont en bordure de la route et qu'il ne pouvait développer ses terrains parce qu'ils étaient chez nous, je pense que c'est à l'avantage des deux parties.

**Mme Vermette:** Donc, c'est une rationalisation, tout simplement, en termes de lotissement, si l'on peut appeler cela ainsi.

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

**Mme Vermette:** Je voudrais savoir, M. le Président et M. le ministre, la valeur de ces terrains à l'époque. En 1971, ces terrains pouvaient représenter quelle valeur comparativement à la valeur marchande actuelle?

**M. Picotte:** Je n'ai pas d'idée là-dessus. Je ne peux pas vous répondre, sauf que c'est bien évident, à l'époque, quand ces terrains ont été achetés avec à peu près rien au Mont-Sainte-Anne, avec une possibilité de développement, en 1971, à part quelques visionnaires, personne ne pouvait prétendre avoir des projets fantastiques sur une période de quinze ans du côté du parc du Mont-Sainte-Anne. Ces terrains étaient d'une valeur négligeable dans le temps.

Mais, bien sûr, aujourd'hui, avec tout ce qui a pu être développé du côté du parc

du mont Sainte-Anne, avec la SEPAQ, l'investissement pour ce qui est du parc du Mont-Sainte-Anne, ces terrains prennent une valeur qui n'a pas de limite. Mais quant au prix qu'ils ont été payés dans le temps, je n'ai malheureusement pas la réponse à votre question.

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

**Mme Harel:** L'aire de surface qui appartient maintenant à M. Dupont est sujette au lotissement et n'entre pas dans une loi particulière qui empêcherait de faire du lotissement?

**M. Picotte:** Ils sont obligés de se conformer à Loi sur la protection du territoire agricole, à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et aux règlements de la municipalité de Beauport.

**Mme Vermette:** Le bas des pentes, j'ai compris au tout début que c'est un territoire de chasse. Mais, effectivement, avec les pentes de ski et les touristes, cela fait un autre genre de chasse qu'on exploite. Alors, c'est la chasse aux touristes. Mais ce sera pour quelles fins qu'on gardera ces terrains?

**M. Picotte:** C'est un territoire où la chasse est interdite. C'est pour cela que vous avez vu dans une de mes déclarations sans doute, puisque vous semblez les suivre de près, que j'étais en train de faire le ménage du côté des réserves, et de déterminer ce qui est une réserve et ce qui ne l'est pas. Dans le temps, quand on n'avait pas les lois qu'on a aujourd'hui, la seule façon de protéger un territoire, si on ne voulait pas que, d'une part, les forestiers viennent abattre les arbres ou si on ne voulait pas, d'autre part, qu'on détruise ce coin, le gouvernement arrivait et disait: On a une loi concernant les réserves; on déclare réserve telle partie.

En le déclarant réserve, cela permettait au gouvernement d'empêcher une foule de travaux à être effectués sur ce terrain. Donc, au fil des années, on a déterminé et on a nommé des réserves. On s'est rendu compte qu'il s'agit d'un parc de récréation où on ne fait pas de chasse. Mais c'est défendu de faire de la chasse et, pourtant, c'est une réserve de chasse.

C'est pour cela que, quand vous avez vu mon discours disant qu'il faut à tout prix faire le ménage du côté des réserves, dans tout le Québec, sur environ une soixantaine de réserves, il y en a une trentaine qui sont complètement inopérantes et qui ne doivent pas s'appeler carrément des réserves. Nous allons faire cette révision à la fin de janvier. Le parc du Mont-Sainte-Anne ne sera plus une réserve. Il sera soustrait de tout ce

qui s'appelle réserve, parce que ce n'est pas une réserve, on n'y fait pas de chasse et c'est défendu d'en faire.

**Mme Vermette:** À ce moment, est-ce que ce sera plutôt une aire qui permettra des loisirs de plein air?

**M. Picotte:** Tout est possible, y compris du stationnement et de l'aménagement. Ce sera dans le plan d'aménagement du parc du Mont-Sainte-Anne. Il y a eu des études commandées par l'ancien gouvernement à Lavalin pour savoir comment on pourrait aménager le parc du Mont-Sainte-Anne. On nous a dit que sur une période de dix ans, on pourrait dépenser entre 50 000 000 \$ et 75 000 000 \$, selon l'étude qui nous a été proposée. Alors, il n'y a pas de décision de prise sur ce qui se fera là.

Est-ce que ce sera de l'hébergement? Est-ce que ce sera du stationnement? Est-ce que ce sera déplacer le stationnement? Ce ne sera sans doute pas un terrain de golf, parce que je pense que la superficie n'est pas assez grande. Est-ce que ce sera de la baignade ou autre chose, si on décide d'aménager le parc récréatif du Mont-Sainte-Anne pour attirer du tourisme l'été? Tout est possible, mais l'orientation n'est pas encore donnée.

Mais comme on dit et que vous savez, 10 210 mètres carrés, c'est une petite portion de terrain.

**Mme Vermette:** Il y a comme deux petites annexes, en fin de compte, à l'intérieur. Est-ce que ce sont des servitudes? Vous conservez cela comme des... Ici, en rouge...

**M. Picotte:** C'est modifié.

**Mme Vermette:** M, N et E me semblent être des annexes.

**M. Picotte:** M, N et E?

**Mme Vermette:** Oui, cela me semble être des annexes. Est-ce que ce sont des servitudes?

**M. Picotte:** Ce sont des servitudes du ministère des Transports pour le drainage de la voie publique.

**Mme Vermette:** D'accord. Il nous reste à regarder le développement qui se fera au Mont-Sainte-Anne, pour que tout le monde puisse en profiter au maximum parce que c'est un lieu, un site extraordinaire de villégiature et de nature. Comme je suis une adepte du ski - je fais beaucoup de ski - ce sont des endroits que je fréquente beaucoup. Je peux apprécier ces lieux et j'espère que l'on va tout simplement continuer à

améliorer les équipements récréo-touristiques pour qu'un plus grand nombre de Québécois, de concitoyens et de concitoyennes puissent participer à la pratique des sports de plein air.

M. Picotte: Mme la députée, vous savez que, l'an passé, nous avons investi une somme de 8 000 000 \$, par la SEPAQ, au parc du Mont-Sainte-Anne. Il y a actuellement un plan d'aménagement pour aller plus loin et pour faire d'autres aménagements au cours de l'année qui vient. Cela suit son cheminement au Conseil des ministres et aux différents comités. Je pense que nous allons continuer à investir de ce côté-là, selon vos désirs. Soyez assurée que nous allons faire le nécessaire pour continuer à donner le plus de services et le plus de ressources possible aux adeptes du ski alpin.

J'aimerais vous répéter, en terminant, d'être bien à l'aise. Je comprends l'Opposition. Dans des projets de loi semblables, qui sont hautement techniques, il ne faut jamais se gêner pour poser des questions. On ne peut pas déposer à l'Assemblée nationale, en même temps que le projet de loi, les cartes et les différents documents que nous aimerions déposer parce que ce n'est pas dans les habitudes et coutumes de la Chambre d'agir ainsi; mais dans n'importe quelle circonstance, quand il y a des projets de loi semblables à celui-là ou à d'autres, peu importants les projets de loi, nous serons toujours disposés à vous fournir toute la documentation nécessaire.

Je pense que j'ai été assez longtemps dans l'Opposition, Mme la députée. D'ailleurs, j'ai travaillé avec un de vos collègues, le député de Lévis, et Dieu sait que tout le monde pourrait dire, enfin tous ceux qui ont connu le député de Lévis savent très bien que les projets de loi qu'il nous présentait étaient toujours de dernière minute et hautement, je ne dirais pas cachés, mais secrets. J'ai toujours reproché à mon collègue du temps, M. Garon, de ne pas nous fournir les informations qui auraient facilité le travail, quand on arrive à l'étude d'un projet de loi article par article. Il y a plusieurs questions qu'on aurait pu éviter de poser parce qu'on aurait pu avoir les renseignements dans la documentation. Je me suis juré - je le dis publiquement et c'est enregistré - qu'en toutes circonstances, quand les gens, qu'ils soient de l'Opposition ou qui que ce soit, auraient besoin de détails que nous possédons, nous allons - les fonctionnaires sont toujours au service de la population et d'autant plus au service des députés, de ceux et celles qui ont été élus démocratiquement par la population - répondre à leurs questions. Ne vous gênez surtout pas parce que si vous vous gênez, nous ne prendrons pas les devants pour vous offrir ce que nous possédons, mais on est

toujours disposé à vous offrir toutes les informations pertinentes. Ce qui n'empêche en aucune façon, selon moi, un député de bien faire son travail quand même, par la suite. Cela n'a pas de rapport. Mais cela a quand même un rapport direct sur la compréhension des projets de loi. Cela évite parfois de nombreuses heures de travail.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Mme la députée de Marie-Victorin.

Mme Vermette: M, le Président, je prends bonne note des invitations que vient de me faire le ministre, d'autant plus que mon recherchiste est ici ce soir. Effectivement, je pense que nous avons compris que nous pourrions recevoir des réponses à nos demandes. C'est fort heureux et c'est fort apprécié.

Par contre, M. le ministre, je voudrais soulever le fait que je vous ai déjà fait une demande en ce qui concerne la tournée pour vérifier ou pour faire l'évaluation des équipements de loisir au municipal. J'attends toujours la réponse. Cela s'est fait lors des derniers engagements. Encore là, j'espère que, grâce à sa bienveillance à mon endroit par les invitations qu'il me fait si gentiment, je pourrai aussi avoir le suivi, que ce sera concrétisé un jour.

Je veux aussi lui faire part d'autre chose. Je sais qu'il a parlé du temps où il était dans l'Opposition. Je voudrais simplement aviser le ministre que c'est ma première expérience et, quant à moi, c'est un nouveau départ. Pour moi, ce qui compte, c'est l'avenir.

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

M. Picotte: Vous savez très bien que c'est pour cette raison que j'ai ouvert la porte à tout cela. Comme je vous l'ai dit, je me suis juré de ne pas faire ce que je me suis fait faire. Je pense que c'est déjà une bonne note, à la fois pour le ministre et pour celle qui commence et qui veut sans doute faire montre de talent, de plus en plus, au fur et à mesure qu'elle acquiert de l'expérience. Là-dessus, il n'y a aucun doute de ma part.

Je voudrais vous dire qu'en ce qui concerne ce que j'avais offert vous comprendrez, Mme la députée, que je n'ai pas organisé de tournée. Vous avez l'expérience des sessions. Cela fait quatorze ans maintenant que je siége au Parlement du Québec et, à tous les ans, avec tous les gouvernements, il y a toujours des périodes intensives au mois de juin et au mois de décembre. À ce moment-là, nos tournées ne sont pas fréquentes. On est obligé d'en annuler beaucoup parmi celles que l'on a



réservées à l'avance. Je ne lui promets pas de l'amener à toutes mes activités. Je fais pas mal de milles dans un an. Je lui promets que, lors de la tournée des équipements que je ferai dès le mois de février, on va fixer certaines choses et elle sera la bienvenue.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Sur ce, vous allez permettre au président un peu de mécanique? M. le député de Dubuc.

**M. Desbiens:** J'espère que l'invitation du ministre ne s'adresse pas uniquement à Mme la députée et que les membres de la commission seront invités à participer avec lui à cette tournée.

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

**M. Picotte:** Oui. À ce moment-là, M. le Président, il s'agira, possiblement... C'est une demande que je trouve fort intéressante. Dans le passé, j'ai vécu certaines commissions où l'on a organisé des tournées pour aller voir sur place des choses intéressantes. Cela pourrait être une suggestion fort pertinente à faire à nos gens des commissions: tâcher d'organiser certaines visites qui pourraient être très instructives et qui concerneraient le développement du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Je vous remercie, M. le ministre. À l'intérieur des séances de travail, nous en prendrons bonne note et nous nous fierons à M. le député de Dubuc pour nous le rappeler.

Si vous me permettez un peu de mécanique, Mme la députée de Marie-Victorin, est-ce que l'article 1 est adopté?

#### Étude détaillée

**Mme Vermette:** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 2 du projet de loi 126 est adopté?

**Mme Vermette:** Oui.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que le titre du projet de loi 126, Loi modifiant la Loi concernant les environs du parc du Mont-Sainte-Anne, est adopté?

**Mme Vermette:** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'ensemble du projet de loi 126 est adopté?

**Mme Vermette:** Adopté, M. le

Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Nous allons suspendre la séance pour quelques instants.

M. Picotte: Merci, M. le Président. Je remercie chacun et chacune autour de la table pour leur collaboration.

(Suspension de la séance à 20 h 38)

(Reprise à 20 h 39)

#### Projet de loi 153

**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 153, Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les parcs. M. le ministre.

M. Picotte: Cela chasse les marins-gouins, M. le Président.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Avez-vous des remarques préliminaires, M. le ministre?

#### Remarques préliminaires

M. Picotte: M. le Président, je pense qu'il serait superflu en ce qui me concerne d'apporter des remarques additionnelles. Cela fait tellement peu de temps que nous avons étudié... Où en sommes-nous, maintenant? À la deuxième lecture?

**Une voix:** À l'adoption du principe.

**M. Picotte:** À l'adoption du principe du projet de loi qui étudie les amendements à la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Je pense que mon collègue et moi avons eu l'occasion à plusieurs reprises de faire valoir notre point de vue. Il m'apparaîtrait intéressant de passer le plus rapidement possible à l'étude article par article du projet pour apporter certaines réponses aux interrogations qui ont été soulevées par les députés de l'Assemblée nationale lors de l'étude sur l'adoption du principe.

En ce qui me concerne, dès que mon collègue, le député de Dubuc, aura fait ses remarques préliminaires, je suis disposé à entreprendre l'étude article par article de ce projet de loi.

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

M. Desbiens: Merci, M. le Président.

Avant de commencer, est-ce que le ministre entend déposer immédiatement le document ou la lettre qu'il a cité?

**M. Picotte:** Je pense qu'il est important que je le redise. Il s'agit de l'insertion d'une clause de dérogation aux chartes québécoise et canadienne dans certaines lois relatives à l'éducation... Oui, c'est cela. Je dépose ici la note que m'a expédiée mon collègue, le ministre de la Justice, et dont j'ai fait lecture, en partie, cet après-midi à l'Assemblée nationale.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Nous déposons maintenant le document cité par M. le ministre. Nous allons en faire des photocopies et les distribuer aux membres de la commission. M. le député de Dubuc.

**M. Desbiens:** Il n'y a pas d'amendement?

**M. Picotte:** On va les apporter au fur et à mesure.

**M. Desbiens:** Ah! D'accord.

**M. Picotte:** Quelques papillons seront apportés au fur et à mesure de l'étude article par article. Je pense qu'ils sont prêts et nous essaierons de vous les passer à temps, au fur et à mesure des articles de ce projet de loi.

Je peux peut-être demander à un de mes collaborateurs de prendre les papillons que nous avons rédigés, d'en tirer une dizaine de photocopies qui ne doivent pas être déjà faites. On a notre feuille, mais, pour gagner du temps, on pourrait donner ces feuilles au secrétaire de la commission et on les examinera au moment de l'adoption de l'article.

**Le Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre, le secrétariat de la commission fera maintenant les photocopies des papillons.

**M. Picotte:** Nous les avons déjà. Nous avons déjà prévu cinq copies, M. le Président. Nous sommes un peu plus nombreux. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on distribue immédiatement les copies aux membres de la commission.

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

M. Desbiens: Merci, M. le Président.

**M. Picotte:** Au fur et à mesure, on vous distribuera les documents.

**M. Hubert Desbiens**

**M. Desbiens:** Comme le ministre le

mentionnait, évidemment, on a déjà eu l'occasion d'exprimer notre position sur le projet de loi 153, Loi modifiant la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les parcs. Comme cela lui est permis par notre règlement, le ministre a eu une occasion supplémentaire, en répliquant aux discours présentés par l'Opposition, pour essayer d'apporter plus d'éclaircissements ou faire des remarques personnelles. C'est pourquoi il est important de bien situer cela. J'ai l'impression que le ministre, en dehors du fla-fla politique - si je puis dire - à l'Assemblée nationale, était certainement attentif aux remarques que mes collègues et moi avons apportées sur le projet de loi et qu'il était conscient des inquiétudes que cela soulève même dans certains cas.

Je peux peut-être résumer notre position sur le sujet. Il faut bien distinguer que ce projet de loi comporte des modifications à deux et même à trois lois. La troisième, c'est relativement simple, est sur les mesures à caractère financier concernant l'administration de la justice. C'est relié, évidemment, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Mais à propos des deux premières lois: la Loi sur les parcs comporte des modifications et on aura l'occasion d'en discuter plus en détail; il y a aussi celle qui, à mon avis, fait l'objet principal de la loi. Elle porte sur les sanctions que le ministre veut ajouter pour lutter, selon lui, de façon efficace contre le braconnage et sur certaines autres modifications dont le ministre a beaucoup moins parlé mais qui nous semblent lourdes de conséquences.

C'est donc à l'étude article par article que nous allons essayer d'obtenir des informations supplémentaires et de voir de quelle façon nous pourrions concourir avec lui à présenter un projet de loi véritablement représentatif des orientations du ministre et de son gouvernement. Il a été élu pour cela et l'on reconnaît bien que la population lui en a donné le droit. Cependant, de notre côté, sur certains principes quant à la gestion, à la conservation et à la mise en valeur de la faune, nous avons aussi établi très clairement notre position au cours des années et nous voulons continuer à la défendre.

Je pense que tout le monde est d'accord avec le ministre, même si le ministre veut classer parmi les braconniers les gens qui s'élèvent contre ses propositions de sanction. Ce ne sont pas ses paroles ou ses intentions qui nous feront changer d'opinion à cet égard. Le braconnage - je n'y reviendrai pas, je pense que je l'ai dit très clairement - est une action qu'il faut enrayer au Québec. C'est sur les moyens de le faire qu'il faut s'attarder. Les moyens qu'a choisis le ministre, dans notre optique

en tout cas, ne sont pas les moyens qui peuvent nécessairement apporter les meilleurs résultats. La meilleure preuve en est peut-être que, justement, on a déjà augmenté les sanctions prévues contre le braconnage.

Aujourd'hui, comme dans les années passées, selon les chiffres de ses propres fonctionnaires, la situation du braconnage se maintient plus ou moins au même niveau. Que l'on double ou que l'on triple les sanctions, il semble bien que cela ait peu d'effet sur la lutte contre le braconnage. C'est dans ce sens que l'on dit au ministre: Il faudrait regarder ailleurs. Le ministre en est conscient, il l'a souligné lui-même d'ailleurs, et cela fait partie de ses intentions aussi - j'en suis très heureux - de considérer beaucoup plus une action du côté de l'information et de l'éducation du public, à partir du plus bas âge. Des expériences ont été faites là-dessus qui montrent que cela peut être réussi par l'éducation et par la formation. Les braconniers, c'est beaucoup de monde. En fait, s'il fallait aller jusqu'au bout, il faudrait demander à chaque pêcheur et à chaque chasseur de se confesser et vous savez qu'on dénombrerait peut-être encore plus de braconniers qu'on n'en imagine. C'est un petit peu la mentalité du Québécois. On est des descendants de coureurs des bois et on a une mentalité particulière à cet égard. Sans connaître nécessairement ce qui peut se passer dans les autres pays, on a quand même un peu cela dans le sang. C'est presque un caractère acquis dans notre mentalité québécoise que la faune, c'est quelque chose qui est là et qu'on peut prendre.

C'est de plus en plus par l'éducation et, là-dessus, on mise beaucoup de notre côté pour parvenir à modifier cette mentalité, et ce n'est pas facile, je le sais. L'éducation, c'est quelque chose de long à réaliser, mais il faut un jour commencer quelque part. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas déjà eu des efforts de ce côté non plus, mais il faut les continuer et les amplifier, je pense, pour atteindre cet objectif par ce moyen de l'information et de l'éducation. Le ministre nous apprend que - et je pense que c'est de la psychologie naturelle - c'est le ministre de l'Éducation en plus, il sait très bien que c'est aussi par les sanctions qui font partie de l'ensemble des acquisitions ou du comportement d'un jeune et tout le monde est jeune à cet égard. On est donc d'accord qu'il y ait des sanctions proportionnelles aux gestes posés par les braconniers.

Toutefois, quand on fait des comparaisons avec l'ensemble de nos lois dans d'autres domaines, j'ai cité la loi 127, sur le Code de la sécurité routière, que la commission étudie présentement, dont l'étude article par article est commencée, qui influence un secteur de la vie collective

quand même très important; je pense que tout le monde l'admet également. On compare certaines peines qui sont imposées. Ce que l'on fait présentement pour le Code de la sécurité routière, c'est justement aussi d'augmenter certaines sanctions. Même, ces sanctions que l'on augmente... Je parlais de l'autobus scolaire qui est arrêté, dont les feux clignotent et qu'un automobiliste va doubler. Évidemment, ce dernier va devoir subir une amende de 200 \$ à 300 \$ et une peine de prison pouvant aller jusqu'à six mois. Si l'on rapproche cela d'une amende de 600 \$, prévue pour qui abat un orignal - de mémoire, le maximum est de 4500 \$ et, en cas de récidive, c'est jusqu'à 13 500 \$ et un an de prison - cela nous semble disproportionné.

Que l'on parle de transport, de conservation de la faune ou de n'importe quel autre secteur d'activités sociales, il reste que ce sont les mêmes règles qui régissent la même société. Les citoyens ne pourront pas ne pas faire de comparaisons et établir que les peines ne semblent pas proportionnelles à la faute commise. C'est dans ce sens que l'on dit au ministre qu'il faut des sanctions aussi, que cela fait partie de l'action éducative, mais qu'il faut beaucoup d'information et beaucoup d'éducation; c'est cela, notre position. C'est une chose mais on y reviendra à l'étude article par article.

La deuxième partie de nos interrogations sur ce projet de loi, dans le secteur de la conservation de la faune, ce sont tous les pouvoirs que le ministre s'accorde ou qu'il accorde directement au gouvernement. Dans plusieurs cas, il enlève la possibilité aux citoyens, à une époque où la participation des citoyens est de plus en plus réclamée dans divers secteurs, de pouvoir suivre. Non seulement il l'enlève aux citoyens, mais il l'enlève aux élus du peuple. Chaque fois qu'un ministre se donne un pouvoir ou qu'il le donne au gouvernement, cela veut dire que cela ne revient plus devant l'Assemblée nationale. Ce sont les élus du peuple qui, eux-mêmes, ne peuvent plus avoir droit de regard sur les décisions gouvernementales. C'est un autre aspect, une autre partie du projet de loi qui peut ouvrir beaucoup plus de portes à toutes sortes d'actions.

Je sais bien que le ministre actuel ne se donne pas ces pouvoirs. Il a à l'esprit des décisions importantes qu'il aurait aimé prendre et que la réglementation l'empêche de prendre, sauf qu'on ne croit pas qu'il faille abolir toute la réglementation. Cela est d'ailleurs contraire à la politique même de son gouvernement qui a fait adopter, en juin dernier, une loi à l'Assemblée nationale! elle est en vigueur depuis septembre dernier et elle porte sur le pouvoir réglementaire et la réglementation. Jamais dans cette loi, ni

dans le rapport que son collègue, le ministre responsable de la Déréglementation, a soumis, n'est-il question, lorsqu'on dit qu'il y a trop de règlements, de faire disparaître les règlements, mais plutôt de les assouplir. On parle toujours soit de l'inscrire dans la loi directement, soit de l'assouplir beaucoup plus. On ne dit jamais, dans les recommandations, qu'un règlement, c'est une chose qui ne peut pas exister et qui est mauvaise en soi. La réglementation sera toujours nécessaire pour compléter les lois. C'est la politique défendue par lui-même et son gouvernement. On ne comprend pas et on voudra savoir, au cours de l'étude article par article, pourquoi il enlève, dans chaque cas, la réglementation permettant au public de donner son avis.

C'est la position exacte de ce côté-ci. Je voulais la rappeler car le ministre l'a mise en doute dans sa réplique à l'Assemblée nationale. Je voulais établir clairement ta position qu'on veut défendre et les interrogations qu'on continue d'avoir. À partir de maintenant...

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

M. Desbiens: ...si le ministre a des remarques additionnelles à formuler, je serais prêt à passer à l'étude article par article.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député du Dubuc. Nous allons maintenant entreprendre l'étude détaillée du projet de loi. J'appelle maintenant l'article 1. M. le ministre.

### Étude détaillée

M. Picotte: L'ajout de cette définition dans la loi donnera plus de visibilité à ce qu'on entend par la nuit et permettra d'abroger le règlement déterminant la période de temps constituant la nuit. Il s'agit d'ajouter la définition du mot "nuit". En pratique, cette définition vise à cerner l'idée de la partie de la journée où il fait clair. Dans le sens usuel du dictionnaire, la nuit est l'espace de temps qui s'écoule depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Cette solution apparaît la plus simple, car, si on voulait définir ce qu'est la nuit, il faudrait avoir des heures différentes pour chaque jour, sans compter que, vu la grandeur du territoire, il faudrait plusieurs fuseaux horaires pour tenir compte de la différence entre Gaspé et Hull, entre autres, et entre Sherbrooke et Radisson.

C'est dans cet objectif qu'on dit qu'il faut définir le mot "nuit" par la période de temps entre une demi-heure après le coucher du soleil et une demi-heure avant son lever.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M.

le ministre. M. le député de Dubuc, avez-vous des commentaires à formuler?

M. Desbiens: Je n'ai pas de commentaires, M. le Président. Il m'apparaît normal d'inclure cette définition dans la loi, ce qu'on retrouve d'ailleurs dans d'autres lois.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Desbiens: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 2.  
(21 heures)

M. Picotte: L'article 2 stipule que l'article 10 de cette loi est modifié par l'abrogation du troisième paragraphe.

Cet amendement vise à supprimer le pouvoir réglementaire du gouvernement de déterminer le territoire où les auxiliaires de conservation ont compétence et le nombre maximal d'entre eux par partie de territoire.

Cette modification ne donnera pas pour autant compétence à un auxiliaire sur l'ensemble du territoire puisque l'acte de nomination du ministre précisera le territoire où ils ont compétence. De fait, l'acte de nomination des auxiliaires fait état du territoire sur lequel ils ont compétence.

Cela a trait évidemment à l'égard, comme vous l'avez sans doute constaté, des auxiliaires de la conservation de la faune, à déterminer leurs conditions de sélection, à regrouper les différentes catégories, à déterminer les territoires, à déterminer leur mode d'identification et à établir à leur intention des programmes de formation de recyclage.

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

M. Desbiens: J'aurais le goût de vous poser la question: Pourquoi cet article existait-il dans le projet de loi?

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

M. Picotte: Il s'agit là d'une simplification administrative. Évidemment, si vous demandez pourquoi cela existait dans la loi, j'imagine que c'était important qu'il en soit ainsi. Je n'ai pas de réponse à vous donner face aux arguments qui furent utilisés à ce moment-là pour inclure cela dans la loi, mais comme on utilise souvent et on se sert beaucoup d'auxiliaires dans la faune, il va de soi qu'on était obligé d'apporter un article semblable à celui-là.

En fait, l'article était dans le but de déterminer les compétences d'un auxiliaire sur un territoire donné. En pratique, on s'est

rendu compte que cela causait des problèmes dans le sens que, si on procédait à l'agrandissement d'une ZEC ou si l'auxiliaire avait pu avoir un contrôle sur un plus grand territoire, cela nous causerait des problèmes. Alors, c'est dans ce sens-là que c'était indiqué.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 2 est adopté?

**M. Desbiens:** Cela ne modifie en aucun cas... Comme vous l'avez dit, si j'ai bien saisi, vous avez quand même le pouvoir de choisir, dans l'engagement de ces auxiliaires, d'avoir quand même à l'esprit le critère de localisation.

**M. Picotte:** C'est cela. Déterminer leurs conditions de sélection, de nomination, de révocation et la durée de leur fonction, cela demeure.

**M. Desbiens:** De la connaissance du milieu, c'est cela? Mais ce que je veux dire, M. le ministre, c'est que même si vous enlevez le troisièmement, si vous avez à engager un auxiliaire dans la ZEC de l'Anse Saint-Jean, vous allez quand même en tenir compte.

**M. Picotte:** En fait, c'est nous qui les nommons. On fait l'acte de nomination et tout ce qui va se rajouter c'est que, dans l'acte de nomination, on va faire état du territoire.

**M. Desbiens:** Je veux dire: Est-ce dans votre intention quand même de prendre quelqu'un de Montréal pour l'envoyer à Dolbeau?

**M. Picotte:** Ce qu'il faut savoir c'est que les auxiliaires sont des gens bénévoles choisis par les ZEC. À ce moment-là, on ne peut pas leur demander d'aller oeuvrer sur d'autres terrains. On fait l'acte de nomination et on détermine le territoire. C'est pour nous permettre de déterminer le territoire.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 2 est adopté?

**M. Desbiens:** Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 3.

**M. Picotte:** M. le Président, l'article 12 de cette loi est modifié: 1° par l'addition, dans la deuxième ligne, après le mot "ministre" des mots "un fonctionnaire visé à l'article 3,,"; 2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant: "Nul ne peut entraver volontairement un agent de

conservation de la faune, un fonctionnaire visé par l'article 3 ou un auxiliaire de la conservation de la faune, lorsqu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions.".

Cet amendement vise deux objectifs précis: premièrement, il étend aux fonctionnaires chargés de l'application de la loi l'interdiction pour un citoyen de leur donner de faux renseignements. Actuellement, seuls le ministre, les agents et les auxiliaires sont visés par cette disposition.

Les fonctionnaires plus spécialement visés par cette disposition seront les préposés à l'accueil et les gardiens de territoire. Dans nos réserves on a des préposés à l'accueil, des gardiens de territoire et le ministre aura alors un recours pénal contre les personnes qui donneront de faux renseignements à ces catégories d'employés qui sont là sur place et qui doivent aussi avoir un oeil particulier du côté de la faune.

Un deuxième objectif, c'est que l'amendement vise également à introduire l'infraction de causer une entrave à un agent, à un auxiliaire ou à un fonctionnaire du ministère lorsqu'ils sont dans l'exercice de leur fonction. Les deux buts visés, c'est d'ajouter nos gens qui travaillent et dont le travail s'applique directement à ce qu'ils font sur le territoire.

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

**M. Picotte:** Cette disposition reprend un article qui existait dans l'ancienne Loi sur la conservation de la faune, qui était l'article 10. Le texte de cette disposition reprend le contenu de l'interdiction d'entraver un agent de la paix prévu à l'article 118 du Code criminel. Cependant, le Code criminel ne s'applique qu'aux agents de la paix, ce que ce sont les agents de conservation de la faune par le fait même. Le projet étend l'interdiction d'entrave aux auxiliaires et aux autres fonctionnaires chargés de l'application de la loi.

Vous le comprendrez sans doute, il y a des gens qui font beaucoup de critiques à l'endroit des ZEC concernant la conservation, etc. Si les auxiliaires, qui sont mandatés et nommés par le ministre, à la suite des recommandations des conseils d'administration des ZEC, n'ont pas de pouvoir, ils ne peuvent pas recevoir le même respect et connaissent nécessairement des entraves dans leur travail. À toutes fins utiles, ces bénévoles se plaignent souvent qu'ils ne peuvent pas agir sur le terrain et c'est une source d'ennuis. C'est la raison pour laquelle on a ramené cet article dans la présente Loi sur la faune.

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

M. Desbiens: Ma question n'est peut-être pas directement reliée à l'article 3, mais elle a trait aux représentations et discussions que j'ai eues. L'agent de conservation lui-même est un agent de la paix, est-ce qu'il a un rapport ou une relation avec le Code criminel ou je ne sais pas trop quoi, la loi fédérale?

M. Picotte: C'est un agent de la paix au sens du Code criminel parce qu'il applique la loi en ce qui concerne la conservation, la chasse et la pêche.

M. Desbiens: Dans ce sens, les pouvoirs que l'agent de conservation peut exercer sont pleins et entiers. Est-ce que c'est le cas pour l'agent auxiliaire?

M. Picotte: Ce n'est pas le cas pour les auxiliaires, puisqu'ils ne sont pas des agents de la paix comme tels.

M. Desbiens: Ce qu'on m'a dit, M. le ministre, c'est que les agents auxiliaires ne peuvent pas, par exemple, s'ils rencontrent un automobiliste dans le bois, lui demander de montrer son permis. On me dit que les pêcheurs et les chasseurs se foutent pas mal des agents auxiliaires.

M. Picotte: J'irais plus loin, dans certains cas, même ils se foutent de nos agents de la paix, c'est pour cela qu'on introduit le pouvoir d'inspection.

M. Desbiens: Également.

M. Picotte: Si l'agent de la paix, à toutes fins utiles, veut inspecter, présentement il n'a pas les pouvoirs, donc les gens disent: On regrette, mais on ne veut rien savoir. Cela cause tout un problème. On est obligé d'appeler la Sûreté du Québec, etc. Cela devient un cheminement difficile et lourd, et souventefois il y a des gens qui se sauvent carrément parce que les agents n'ont pas ce pouvoir.

Cette disposition ne donnera pas davantage ce pouvoir aux auxiliaires, parce que ce sont des bénévoles, des auxiliaires proposés par une ZEC ou une pourvoirie dans certains cas, qui nous demandent de faire un acte de nomination, mais elle va le donner, tantôt, quand on parlera de pouvoir d'inspection, aux agents de conservation.

M. Desbiens: On en reparlera peut-être à ce moment-là. Dans deuxièmement, "par l'insertion... Nul ne peut entraver volontairement", le mot "volontairement" peut être interprété à bien des niveaux, est-ce que ce ne sera pas difficile d'application?

M. Picotte: L'entrave ne doit pas être faite indirectement et on a pris exactement

les mêmes termes que dans le Code criminel. C'est inscrit comme cela dans le Code criminel.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 3 est adopté? Est-il adopté, monsieur le député...

M. Desbiens: Oui, adapté.

### Pouvoir d'inspection

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 4 et il y a un papillon.

M. Picotte: Il y a un papillon qu'on a passé.

Le Président (M. Saint-Roch): Le papillon se lit comme ceci: À la fin de la quatrième ligne du premier alinéa, remplacer le mot "ou" par une virgule.

M. Picotte: Ce n'est pas un papillon bien fort, mais cela le prenait.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, à l'article 4.

M. Picotte: "Cette loi est modifiée par l'insertion après l'article 13, du suivant: "13.1 Un agent de conservation de la faune peut, à toute heure raisonnable, pénétrer dans tout véhicule, embarcation ou aéronef et dans un endroit autre qu'une maison d'habitation où il a des motifs raisonnables de croire à la présence d'un animal, de la fourrure ou d'un objet pouvant servir à chasser ou piéger un animal ou de documents afférents à l'application de la présente loi et de ses règlements ou d'une autre loi ou règlement qu'il est chargé d'appliquer, en vue d'en faire l'inspection.

"Il peut, dans l'exercice de ses pouvoirs d'inspection, effectuer une saisie conformément à l'article 16.

"Il doit, sur demande, s'identifier et exhiber un certificat attestant sa qualité.

"Dans le présent article, on entend par "maison d'habitation" un bâtiment, une construction ou une partie de l'un d'eux tenu ou occupé comme résidence permanente ou temporaire ainsi qu'un bâtiment, une construction ou partie de l'un d'eux qui est relié par une baie de porte ou par un passage couvert et clos."

Alors, cet amendement octroie un pouvoir d'inspection aux agents de conservation de la faune. Ceux-ci pourront pénétrer. Ce qu'il faut comprendre, c'est que cette mesure vise principalement à harmoniser la Loi sur la conservation de la faune avec la Loi sur les pêcheries et l'aquaculture commerciales et la loi sur les oiseaux migrateurs. En effet, un pouvoir semblable existe dans ces lois fédérales.

Dans les lois fédérales, ce pouvoir d'inspection existe, dans la loi sur les oiseaux migrateurs et dans la Loi sur les pêcheries. Cela existe déjà. Alors, on veut s'harmoniser avec cela.

Il est opportun que les agents aient les mêmes pouvoirs pour exercer leurs fonctions indépendamment du fait qu'il s'agisse d'un poisson, d'un oiseau migrateur ou d'un gibier à quatre pattes.

Ce pouvoir d'inspection n'est pas identique à celui prévu dans les lois fédérales. Dans celles-ci, il est prévu que l'inspection peut également se faire dans des maisons d'habitation moyennant la délivrance d'un mandat d'inspection. Le ministère de la Justice s'oppose à l'insertion d'un tel mandat d'inspection qui n'existe pas dans les lois québécoises. À toutes fins utiles, lorsque les agents voudront aller dans une maison d'habitation, ils n'auront qu'à requérir un mandat de perquisition et ils pourront même agir sans mandat dans les cas d'urgence où il y aurait risque que la preuve soit détruite. Alors, c'est pour les cas d'urgence.

Le pouvoir d'inspection permet de vérifier l'application de la loi, tandis que le pouvoir de perquisition ne permet d'intervenir que lorsque l'agent a des motifs raisonnables - c'est là la différence entre le pouvoir d'inspection et le pouvoir de perquisition - et probables de croire qu'une infraction a été commise. Les modifications introduites au pouvoir de perquisition par la loi 92 pour rendre notre loi conforme à la charte impliquent également que les agents devront obtenir des mandats de perquisition, sauf dans les cas d'urgence.

Les pouvoirs actuels des agents à l'article 6 sont les mêmes que pour les agents de la paix au sens du Code criminel. Ce qu'il faut comprendre là-dedans, c'est que souventefois nos agents de conservation - certaines personnes ont peut-être de la difficulté à comprendre cela - pour faire leur travail, s'en vont en plein bois, sur un territoire donné et ils sont en fonction de huit à dix jours d'affilée - on va voir cela dans un autre article où on demande de 90 jours à 120 jours. L'agent de la Sûreté du Québec, lui, fait un travail, il va arrêter quelqu'un et, une demi-heure après, il est rendu à son poste de police et il a tout ce qu'il faut pour être capable de commencer à préparer son rapport d'enquête.

Chez nous, ce n'est pas comme cela. Notre agent de la paix s'en va sur un territoire; il est parti pour une dizaine de jours, en fonction. La première journée, il arrête quelqu'un en plein bois. Il ne laisse pas son travail pour s'en venir en bas et faire ses rapports puis retourner par la suite; il est en plein bois. Il n'a pas de téléphone et il a des difficultés de communication. C'est la raison pour laquelle il faut avoir certaines choses de prévues, à l'intérieur de

la loi, lui permettant de bien faire son ouvrage.

(21 h 15)

Je prends le cas d'un agent qui a la certitude qu'il peut y avoir du gibier à un endroit; s'il est obligé de faire 50, 60 ou 100 milles dans le bois pour aller chercher un subpoena et revenir, on risque fort qu'entre-temps, tout soit disparu et qu'il ne soit pas capable de faire son travail tout simplement. Dès qu'il y a des motifs raisonnables de croire... Cela n'empêchera pas l'agent d'être obligé, devant le juge, de prouver qu'il avait des motifs raisonnables de croire qu'il devait agir ainsi. Il devra en faire la preuve carrément. S'il ne fait pas la preuve, la cause sera rejetée par le juge, j'imagine.

C'est dans ce sens qu'il faut comprendre le travail de l'agent de conservation. Ce n'est pas comme un simple agent de la paix oeuvrant en plein milieu de la ville de Québec ou un agent de la Sûreté du Québec qui lui, à toutes fins utiles, peut, dans l'espace d'une demi-heure au maximum, retourner à son bureau et commencer son enquête. Il peut aller chercher rapidement un subpoena et faire sa "job" en un rien de temps. Les agents de conservation ne peuvent pas se modeler sur cela. C'est la raison pour laquelle il faut introduire cela. L'agent de conservation sera obligé de faire la preuve hors de tout doute, devant la cour, qu'il avait des motifs raisonnables et probables de croire qu'une infraction avait été commise et que, s'il avait pris le temps d'aller chercher un subpoena, la distance et tous les moyens qu'il avait à sa disposition lui auraient donné sans doute l'impression que le tout aurait disparu et à ce moment il n'aurait pas été capable de faire sa preuve. C'est dans ce sens uniquement.

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

M. Desbiens: La question que nous nous posions c'était en fait de savoir... Le projet de loi 92 a étudié, entre autres, cet article pour l'harmoniser avec la Charte des droits et libertés de la personne. Cela touchait à l'article 15. Là, vous avez répondu un peu à l'avance. C'est une nouvelle notion qui est introduite finalement dans la loi. C'est une notion d'inspection qui se fait là où il y a des motifs raisonnables de croire. Il y a aussi le mandat de perquisition à l'article 15. Auparavant, cela pouvait se faire sans mandat mais le projet de loi 92 du ministère de la Justice a modifié cela pour qu'il y ait une nécessité de mandat décerné par un juge de paix avant de perquisitionner, ou en cas d'urgence, sans mandat. Alors, inspection et perquisition. À l'article 16, on parle de saisie, laquelle se fait sans mandat. J'aurais aimé savoir si le ministre de la Justice, sans doute... Le ministre peut-il m'informer si

cela a été passé au crible?

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

**M. Picotte:** M. le Président, toutes nos lois, dois-je le dire au député de Dubuc, passent au comité de législation et elles sont toutes examinées par le ministre de la Justice. On a dû corriger des choses dans notre loi. Dans la première ébauche que nous avons faite, le ministre de la Justice nous a carrément dit, dans certains cas: Cela n'est pas possible pour telle ou telle raison. Nous les avons retirées. Toutes nos lois sont vérifiées et nous avons passé devant le comité de législation. Le ministre de la Justice a accepté tout ce que nous vous amenons ici comme...

**M. Desbiens:** En regard également du projet de loi 92?

**M. Picotte:** En regard du projet de loi...

**M. Desbiens:** M. le ministre, même si cela passe par le ministère de la Justice j'étais président de la commissions, la semaine dernière, chargée justement d'étudier le projet de loi 92 et le ministre de la Justice a retiré des articles de la Loi sur la protection du consommateur, parce qu'il y avait un manque de coordination. Vous comprenez que dans le cas présent...

**M. Picotte:** Il a été vérifié, M. le député.

**M. Desbiens:** ...on veut être sûr de ce qui se faisait dans la Loi sur la conservation de la faune.

**M. Picotte:** En fait, je pense que l'article...

**M. Desbiens:** Qu'est-ce qui va faire la différence?

**M. Picotte:** ...auquel il fait référence, et j'ai ici la Loi modifiant diverses dispositions législatives eu égard à la Charte des droits et libertés de la personne...

**M. Desbiens:** Article 261 et suivants, non?

**M. Picotte:** ...c'est l'article 15.

**M. Desbiens:** Ah! L'article 15 de la Loi sur la conservation de la faune.

**M. Picotte:** L'article 133 de la loi fait justement référence à cet article qui a été adopté d'ailleurs.

**M. Desbiens:** Oui, je savais cela.

**M. Picotte:** Cela a été vérifié en relation avec la loi 92 et en relation avec le ministère de la Justice forcément.

**M. Desbiens:** La distinction est assez mince. Je vois mal la différence entre l'inspection et la perquisition. La saisie, cela va.

**M. Picotte:** Ce qu'il faut savoir, c'est que le pouvoir d'inspection permettra uniquement de vérifier si un individu a son permis. C'est cela le pouvoir d'inspection. Est-ce que la personne a son permis pour aller à la pêche? - le pouvoir d'inspection, c'est comme cela - est-ce qu'elle a une arme conforme? est-ce qu'elle a un dossard? est-ce qu'elle ne dépasse pas les quotas permis? C'est cela, le pouvoir d'inspection, tandis que le pouvoir de perquisition, c'est déjà croire ou penser que l'individu est fautif. C'est cela la différence entre le pouvoir d'inspection et le pouvoir de perquisition.

**M. Desbiens:** Je ne suis pas sûr de bien saisir ce que vous dites là parce que, dans l'article 13.1 que vous ajoutez à l'article 4 - on parle de vérifier - on dit: si l'agent a des motifs raisonnables de croire à la présence d'un animal - c'est plus que demander un permis - de la fourrure ou un objet pouvant servir à chasser ou piéger un animal.

**M. Picotte:** Ce à quoi vous faites référence, c'est le pouvoir de perquisition.

**M. Desbiens:** Non, c'est à l'article 13.1. À l'article 4, vous ajoutez 13.1, c'est l'inspection.

**M. Picotte:** On me dit qu'il faut qu'on ait des motifs de croire qu'une activité se déroule en regard de la chasse ou de la pêche. Selon ce qu'on me dit, un qars ne pourrait pas se promener, par exemple, en pleine ville de Montréal pour vérifier un permis. Il faut que ce soit en fonction et en regard d'une activité donnée qui a lieu à la chasse et à la pêche, autrement, cela permettrait à un agent de conservation d'arrêter quelqu'un sur la rue Sainte-Catherine à Montréal et dire: Je voudrais vérifier si vous avez votre permis de pêche; vous pouvez vous préparer à aller à la pêche ou vous êtes allé à la pêche la semaine dernière, je vous ai vu. La nuance est faible, mais elle est là. Je ne suis pas avocat, mais ceux qui le sont autour de moi me disent cela.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Y a-t-il d'autres interventions à l'article 4?



M. Desbiens: Oui, M. le Président.

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

M. Desbiens: M. le ministre, à la troisième ligne de l'article 13.1, on lit: "...où il a des motifs raisonnables de croire à la présence d'un animal, de la fourrure...". À l'article 15: "...s'il a des motifs raisonnables et probables...". Ce serait cela la nuance. Il est un peu plus sûr de son coup.

M. Picotte: Oui, c'est cela. Cela devient tellement compliqué, il faut toujours penser à la nuance. Comme je le mentionnais tantôt, nous oeuvrons en plein bois et dans des endroits qui sont plus ou moins bien identifiés comme tels. La nuance est mince, mais elle est là. On me dit que, pour faire une inspection, on n'a pas besoin d'avoir des doutes du tout; il peut faire une inspection sans problème, il n'a pas besoin d'avoir des doutes s'il veut vérifier le permis ou quoi que ce soit. Tandis que dans un cas de perquisition, il faut qu'il y ait un doute raisonnable et probable.

M. Desbiens: On dit: Perquisition, s'il y a des motifs raisonnables aussi et probables en plus, qui s'ajoutent. À ce moment-là, cela veut dire qu'il est à peu près sûr de son affaire de trouver ce qu'il cherche ou ce qu'il croit trouver.

M. Picotte: Il est à peu près sûr qu'il y a eu une infraction. C'est là, la distinction, qu'il y a eu une infraction.

M. Desbiens: Je me demande pourquoi pas seize tout simplement, treize ou quinze, finalement, s'il est si probable qu'il va trouver quelque chose. Il a simplement à saisir.

M. Picotte: S'il a la présomption qu'il y a eu une infraction, alors, il va perquisitionner quand il a son pouvoir de perquisition. Il va perquisitionner quand il présume qu'il y a eu une infraction, tandis que maintenant, il a le pouvoir tout simplement d'aller vérifier. Ce sont les normes qu'il va vérifier avec le pouvoir d'inspection. Il va vérifier avec son pouvoir d'inspection si les normes ont été respectées. Dès qu'il a un doute raisonnable...

M. Desbiens: Si je comprends ce que vous dites, supposons qu'il y a un chasseur avec un gibier quelconque... Mais il va simplement inspecter pour voir si tout a été fait selon les normes. Il a le droit d'aller inspecter dans ce but. Ce serait cela, l'inspection, tandis que la perquisition, c'est un rapport de la fraude plutôt. C'est cela?

M. Picotte: Vis-à-vis de l'infraction. C'est cela. Présomption de fraude.

M. Desbiens: D'accord, s'il y en a vraiment, il le saisit. Cela va mieux, je pense.

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

M. Desbiens: Oui, l'amendement est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 4, amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 4, amendé, est adopté, M. le député?

M. Desbiens: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 5.

#### **Les auxiliaires**

M. Picotte: L'article 5, se référant à l'article 17 de cette loi, "est modifié par l'addition à la fin de ce qui suit: "ou d'une autre loi ou règlement qu'il est chargé d'appliquer." Cet amendement a pour but de corriger une lacune de la loi en ajoutant les autres lois ou règlements qu'un auxiliaire est chargé d'appliquer. En effet, l'article 17 indique qu'un agent de conservation doit faire rapport au ministre des saisies effectuées par un auxiliaire en vertu de la Loi sur la conservation de la faune et de ses règlements.

Or, l'article 16, qui est l'article de base octroie aux auxiliaires de conservation le pouvoir de saisir non seulement lorsqu'il y a une infraction à la présente loi ou à ses règlements, mais également lorsqu'il y a une infraction à une autre loi ou règlement qu'ils sont chargés d'appliquer.

L'article 8 de la loi énumère les autres lois qu'un auxiliaire est chargé d'appliquer, entre autres, l'article 46 de la Loi sur les terres et forêts et certaines dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement prévues par règlement - actuellement, on me dit qu'il n'y a aucun règlement de ce côté - et, troisièmement, la Loi sur les droits de chasse et de pêche dans les territoires de la Baie James et du Nouveau-Québec.

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

M. Desbiens: Le rapport au ministre fait quand même référence aux fonctions des auxiliaires. Si on les compare avec les agents de conservation eux-mêmes, les auxiliaires

n'ont pas droit de regard sur la Loi sur les droits de chasse et de pêche dans la territoire dans la Baie James, c'est cela? Ils l'ont. Il me semblait qu'il y en avait un autre.

M. Picotte: Ils ont un droit de regard.

M. Desbiens: Sur les réserves écologiques et les parcs où il n'ont pas affaire. C'est cela, les auxiliaires?

M. Picotte: Autrement dit, les auxiliaires, lorsqu'ils font une saisie, ne peuvent pas garder le gibier ou décider de le donner à des oeuvres de charité ou à qui que ce soit. Ils doivent faire rapport obligatoirement à un agent de conservation, parce qu'il faut comprendre que les auxiliaires sont des bénévoles sur le terrain. Alors, c'est souventefois des gens qui font partie d'une ZEC, par exemple, et qui décident de donner des heures de bénévolat à cette ZEC en voulant surveiller le territoire ou quoi que ce soit.

On fait un acte de nomination, nous, en disant: Sur recommandation du conseil d'administration, M. Untel est auxiliaire. (21 h 30)

En supposant que c'est le cas, si l'auxiliaire, en voulant voir à l'application de la loi et en interceptant quelqu'un, confisque le gibier ou le poisson qui lui semble avoir été braconné ou qui dépasse le quota, il n'y a aucun contrôle, finalement, parce que c'est un bénévole. Est-ce que cet auxiliaire pourrait apporter le poisson chez lui et s'organiser un "party" avec ça? Est-ce qu'il pourrait donner cela à une institution de charité ou quoi que ce soit? Il doit obligatoirement le remettre. Il doit obligatoirement faire rapport à l'agent de conservation qui, lui, est un agent de la paix. Alors que l'auxiliaire ne l'est pas, il est bénévole.

M. Desbiens: Quand on dit: "doit faire rapport par écrit au ministre...", j'ai vérifié dans la loi sur la conservation de la faune, et le ministre... Habituellement, au début des lois, on donne la signification à savoir que "le ministre" est celui qui administre la présente loi. Dans le cas présent, comme il n'y en a pas, est-ce que c'est quand même: fait rapport au ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et non pas au ministre de l'Environnement, par exemple, quand il s'agit d'une action qui se rapporte à l'application de la loi sur l'environnement?

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

M. Picotte: C'est défini au chapitre 2 de l'administration. C'est indiqué: "Le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pê-

che veille à la conservation et à la gestion de la faune." Il doit faire rapport, cependant, quand on fait référence à l'environnement, évidemment, ou aux terres et forêts, aux ministres concernés.

M. Desbiens: Alors le ministre, c'est le ministre responsable de la loi qui est appliquée.

M. Picotte: Gui est appliquée, oui.

M. Desbiens: Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 17 est adopté?

M. Desbiens: L'article 5, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Excusez-moi, l'article 5? Adopté?

M. Desbiens: L'article 17, on n'est pas prêt de voir ça.

#### Véhicule ou aéronef saisi

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 6?

M. Picotte: L'article 6: "L'article 18 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

"Toutefois, dans le cas d'un résident, l'agent de conservation de la faune qui saisit un véhicule, un aéronef, une embarcation ou un chien peut, après avoir effectué, s'il y a lieu, l'expertise appropriée, en confier la garde au contrevenant."

Cet amendement a pour objet de modifier les obligations d'un agent de conservation qui effectue une saisie. La loi actuelle prévoit qu'un agent est responsable des biens qu'il saisit jusqu'à ce qu'un juge en dispose, sauf dans le cas où il doit remettre le plus tôt possible le véhicule ou l'aéronef saisi selon la loi actuelle. Aussi, dans la loi actuelle, il peut remettre ou non le chien ou l'embarcation saisie. C'est ce qui existe dans la loi actuelle.

L'amendement proposé dit ceci: L'agent ne sera plus obligé de remettre au contrevenant le véhicule ou l'aéronef saisi. Il pourra, s'il le juge opportun, conserver la garde du véhicule ou de l'aéronef saisi, comme il peut actuellement le faire pour une embarcation ou pour un chien.

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

M. Desbiens: Qu'est-ce que cela ajoute finalement? C'est que cela permet à l'agent de garder lui-même l'embarcation ou l'aéronef, soit d'en faire lui-même la garde..

**M. Picotte:** Au nom du ministère et que ce soit le ministère...

**M. Desbiens:** Au nom du ministère, bien sûr. Oui, c'est ce que j'avais compris. Mais il peut aussi, ce qu'il ne pouvait pas faire avant, si je comprends bien, en confier la garde au contrevenant lui-même.

**M. Picotte:** C'est ça. Dans le cas d'un aéronef et d'un véhicule, il ne pouvait pas le faire autrefois. Là, il pourra le faire.

**M. Desbiens:** Est-ce que cela veut dire que, si le contrevenant en a la garde, il a aussi la propriété de l'utiliser?

**M. Picotte:** S'il le remet. Selon l'ancienne loi, il doit remettre le véhicule et l'aéronef. Selon la nouvelle loi, il peut décider s'il garde ou non l'aéronef ou le véhicule. Il est évident qu'il n'a pas le droit de le revendre ou de faire quoi que ce soit. Il est le gardien de ces objets, jusqu'à ce qu'un juge...

**M. Desbiens:** C'est l'inverse.

**M. Picotte:** Oui, c'est l'inverse de ce qu'on...

**M. Desbiens:** C'est l'inverse de ce que je comprenais. C'est qu'auparavant, il était obligé de le remettre au contrevenant. Maintenant, s'il a des raisons suffisantes, il peut décider de le garder.

**M. Picotte:** S'il juge qu'il peut le garder, il le garde. C'est cela. Autrement dit, on ajoute "véhicule" et "aéronef" à ce qui existait déjà.

**M. Desbiens:** Le mot "embarcation", ici, revient de temps en temps dans les articles. Qu'est-ce qu'on veut signifier exactement par là? Est-ce une embarcation pour aller sur l'eau?

**M. Picotte:** On me dit: N'importe quoi qui peut aller sur l'eau, qui flotte ou qui peut flotter.

**M. Desbiens:** N'importe quoi qui peut embarquer sur l'eau, qui peut flotter.

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 6 est adopté?

**M. Desbiens:** Adopté.

**Le Président (M. Saint-Roch):** J'appelle l'article 7.

#### Rapport d'un agent

**M. Picotte:** L'article 7: "L'article 19 de

cette loi est modifié par le remplacement, dans la dernière ligne du premier alinéa, du chiffre "90" par le chiffre "120".

J'ai donné quelques explications tantôt et je vais me permettre d'en redonner. Compte tenu de la difficulté que nos agents ont à rédiger un rapport rapidement... Je vais pousser l'exemple un peu plus loin. Habituellement, un agent va sur un territoire pour dix à quinze jours. Supposons qu'en arrivant sur le territoire, il est à sa première journée et il surprend quelqu'un à commettre une infraction, il lui reste encore quatorze jours de travail.

Durant ce temps, il ne rédige pas son rapport. Il ne commence pas à travailler sur son rapport. Quand il terminera son travail, cela fera déjà quatorze jours qu'il aura surpris la personne à commettre une infraction. À son retour, il a droit à dix ou douze jours de congé ou l'équivalent des journées de travail. C'est bien évident qu'on ne demande pas à un agent, dès qu'il revient, d'aller faire du bénévolat ou d'interrompre ses journées de congé pour aller rédiger son rapport. Donc, il s'écoule encore une période de dix à quinze jours sans qu'il ne touche à son rapport.

Ce qui peut prendre, si on pousse le cas à l'extrême, une trentaine de jours avant qu'il commence à faire son rapport. Il arrive avec tout ce qui s'est passé et il revient au travail. À partir de ce moment, il a déjà un mois de perdu et la plupart du temps il n'a pas le temps de franchir toutes les étapes. 90 jours, ce n'était pas suffisant. C'est la raison pour laquelle on a demandé à ce qu'il y ait un délai de 30 jours additionnels compte tenu de ces irritants qui font partie du travail d'un agent de conservation.

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

**M. Desbiens:** En fait, au total, c'est 30 jours. Il est parti en forêt 15 jours, il revient et il a 15 jours de congé. Là, il commence à établir son acte d'accusation, mais il reste quand même deux mois, 60 jours. Là, vous ajoutez 30 jours, vous en ajoutez un autre.

**M. Picotte:** Par le fait que la décision de porter une plainte est prise aux centrales et non dans les régions - parce que, chez nous, la décision est prise aux centrales et non pas dans les régions - et qu'au surplus elle doit être entérinée par le ministère de la Justice, je pense qu'à ce moment-là, cela ajoute encore d'autres journées. Finalement, le délai de 90 jours était vraiment trop court. Souventefois, on n'était pas capable de poursuivre à cause de ce délai qui était trop court. Le délai de 90 jours actuellement prévu est souvent un peu court et les juges ont beaucoup de réticence à accorder une

prolongation à ce délai de 90 jours, tel que prévu par la loi.

On pouvait toujours s'adresser au juge en disant: Je n'ai pas eu le temps. Pourriez-vous me donner un délai? Les juges avaient l'habitude de dire: Si vous n'avez pas eu le temps en 90 jours, on regrette. La plupart du temps, ils n'acceptaient pas de prolonger. À ce moment-là, nous aurons la prolongation. Selon les enquêtes que nous avons faites à notre ministère, avant d'acheminer tout cela, de passer par le ministère de la Justice, la centrale et tous les délais, un rapport prend, généralement, environ 112 jours.

Ce qu'il faut dire aussi et je pense que je n'ai pas souligné cela, c'est que la plupart de nos infractions surviennent en période de chasse. Il y a une multitude d'infractions qui arrivent à peu près toutes en même temps. Encore là, cela alourdit davantage. Généralement, cela nous prenait 112 jours avant d'être capables d'agir. À 120 jours, nous allons être dans la limite.

M. Desbiens: Je veux bien croire que c'est une accusation, mais il est innocent jusqu'à ce qu'il soit déclaré coupable. Dans certains cas ils sont innocents, finalement, devant la cour. Il reste que cela fait quatre mois et cela peut être pour un bien saisi, oui?

M. Picotte: On dit qu'on veut s'assurer en plus que les individus sont bien coupables avant de porter des accusations; donc, 30 jours additionnels, cela va nous permettre peut-être de moins léser des gens.

M. Desbiens: Cela fait quand même quatre mois. C'était déjà trois mois. J'ai déjà entendu des gens qui sont venus à mon bureau de comté, et vous avez dû en voir aussi, qui attendaient qu'une accusation soit portée et qui, pendant cette période, ne pouvaient pas jouir de leurs biens; surtout quand ils étaient convaincus d'être innocents, c'était encore pis. Je comprends aussi, d'autre part, qu'il y a des délais qui sont nécessaires.

M. Picotte: Je sais que c'est un mois additionnel, c'est-à-dire quatre mois en totalité. C'est un peu la complexité des conditions dans lesquelles nous travaillons qui nous oblige à procéder de cette façon. Encore là, avec le nombre restreint d'agents que nous avons au moment où on se parle, je pense que tout le monde en conviendra, si nous pouvions faire en sorte de dire à quelqu'un: Dès que tu as des rapports à faire, tu t'en viens et c'est un autre qui va te remplacer sur le territoire, cela nous donnerait un peu plus de temps pour préparer cela. On ne peut pas se permettre cela présentement avec le nombre d'agents que nous possédons et avec les contraintes que

nous devons vivre. Je pense qu'il est bien important d'avoir ce délai de 30 jours additionnels.

M. Desbiens: Est-ce très fréquent que des agents partent comme ça en tournée pour des périodes prolongées?

M. Picotte: Oui, en période de chasse, entre autres, je pense que c'est fréquent. C'est non seulement fréquent, c'est coutumier en période de chasse. C'est là que les activités sont le plus nombreuses. Évidemment, en période estivale c'est différent. En période de chasse, cela arrive tout en même temps, c'est à ce moment que c'est le plus... C'est coutumier en période de chasse.

M. Desbiens: C'est surprenant un peu avec les moyens modernes de se déplacer. Cela fait appel à l'organisation et aux ressources que les agents ont entre les mains.

M. Picotte: Il faut encore se dire que les agents de conservation doivent se diriger sur le territoire et faire leur travail avec beaucoup de discrétion. Vous savez comme moi que, dès que quelqu'un voit arriver un hélicoptère du gouvernement du Québec, ce n'est pas bien long qu'il s'aperçoit que cela peut être des gens qui viennent vérifier, des agents, etc. Il faut toujours arriver de façon très discrète sur le territoire. En ce qui concerne les équipements, moi, j'ai été un de ceux qui ont été surpris de constater... Je l'ai constaté moi-même en allant vérifier sur place, je pense que c'est important.

Avant de me laisser convaincre d'en arriver là, je suis allé voir exactement sur place ce qui se passait. Je ne suis pas allé faire un tour en forêt uniquement pour le plaisir d'y aller. J'avais autre chose à faire. Comme je n'étais pas nécessairement convaincu de tout ce qu'on me racontait, j'ai décidé d'aller sur place. Les agents de conservation, si l'on parle d'équipements, n'étaient pas capables dans certains cas - on est en train de changer les radios, le système de télécommunications - ...un côté de la rivière à l'autre, sur une distance d'un quart de mille, notre système de télécommunications ne fonctionnait même pas. Si l'on parle d'équipements ils sont à changer dans bien des cas puisqu'ils sont très rustiques. Nous ne sommes pas si bien équipés que cela, au contraire.

M. Desbiens: Non, justement. Je pense qu'il en est question aussi un peu plus loin. C'est évident que c'est important. Ce sont les moyens qu'il faut mettre à la disposition des agents. Ce que je disais dans le fond de mon argumentation, c'est cela. Cela fait partie intégrante et importante de l'équipe-

ment. Il faut au moins que les agents aient l'équipement aussi sophistiqué qu'il peut y en avoir dans les réseaux de braconniers. Quand vous aurez la possibilité de bien équiper les agents de conservation et que vous aurez aussi 500 agents de conservation et peut-être plus comme vous l'espérez, est-ce que, selon ce que vous me disiez, ces 90 jours deviendront suffisants?

**M. Picotte:** Je dirai au député de Dubuc qu'il y aura toujours moyen d'adoucir la loi n'importe quand, lorsque nous serons bien équipés. Mais cette année, entre autres, j'ai décidé d'investir un montant d'environ 400 000 \$ pour améliorer le système de communications. Nous sommes en discussion - et c'est presque terminé avec la Sûreté du Québec - pour que nos bases soient implantées dans les postes de la Sûreté du Québec, ce qui va nous donner beaucoup plus de force.

Mais on a tout cela à faire en même temps. Le territoire, dans certains cas, est en train de se vider carrément. Il faut, je pense, être bien équipé sur tous les fronts. Si on voit un jour que l'éducation des gens s'est modifiée, qu'on a réussi à faire une bonne éducation des gens, à les conscientiser, et qu'il est nécessaire d'être moins répressif, on pourra revenir, l'an prochain ou dans deux ans, avec des amendements adoucissant cette loi. Entre-temps, comme les moyens sont limités et comme on essaie de faire de nombreux efforts, il faut, je pense, s'équiper de la meilleure façon possible, sur tous les fronts et à tous les points de vue pour enrayer ce fléau épouvantable, dans certains cas, et nettement répressif. Vous pouvez me croire, je suis allé les visiter. D'ailleurs, je vous invite à le faire. Je suis certain que nos agents de conservation se feraient un plaisir de vous montrer plusieurs choses qui sont loin d'être adéquates.

**M. Desbiens:** Oui, je le comprends, je les connais et on s'en est déjà parlé, bien sûr. Cela me donne le goût de dire au ministre qu'en laissant peut-être les 90 jours, cela l'obligera à forcer davantage le président du Conseil du trésor à débloquent plus vite des fonds pour ces agents.

**M. Picotte:** On a déjà pris les moyens qu'il faut. Oui, on va le faire au fur et à mesure. Mais je pense qu'on a démontré jusqu'à maintenant qu'on est capable d'en faire un bout cette année et de continuer d'en faire un autre bout. Je vous dirai en passant que le ministère de la Justice qui est toujours très conservateur s'est laissé convaincre par nos arguments.

**M. Desbiens:** Il a été d'accord avec cela?

**Le Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que l'article 7 est adopté?

**M. Desbiens:** Oui, adopté, M. le Président. Est-ce qu'on pourrait suspendre une couple de minutes?

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

(Suspension de la séance à 21 h 48)

(Reprise à 21 h 52)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux. M. le ministre.

**M. Picotte:** Merci, M. le Président. À la suite d'une discussion que je viens d'avoir avec le député de Dubuc, j'aimerais savoir s'il y a consentement - évidemment, il y aura consentement de notre part - à ajourner les travaux de cette commission pour une cause majeure, je pense. En effet, le député de Dubuc doit retourner dans sa région assez rapidement.

Toutefois, j'aimerais bien m'assurer que l'entente que nous avons eue est de reprendre, dès que nous le pourrons, soit la semaine prochaine ou au début de l'autre semaine, les travaux pour étudier le projet de loi article par article. Le député de Dubuc m'a donné la garantie que ce projet de loi sera adopté en troisième lecture, avant l'ajournement de nos travaux pour les fêtes. Si tel est l'accord, je suis prêt à donner mon consentement.

C'est évident que, si le leader du gouvernement décide de ne pas appeler la troisième lecture avant les fêtes, à ce moment-là, il n'est pas question qu'on donne le consentement pour l'adopter en troisième lecture, mais si le leader du gouvernement appelle le projet de loi pour la troisième lecture, évidemment, le consentement est de nous permettre d'adopter ce projet de loi en troisième lecture, si tel est le vœu du Parlement, avant l'ajournement des fêtes, c'est-à-dire avant le 18 décembre.

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

**M. Desbiens:** C'est bien l'entente qu'on revienne en commission aussitôt que possible, dès que le leader du gouvernement sera en mesure de nous rappeler ici pour nous donner le mandat de poursuivre cette étude. De toute façon, nous allons continuer l'étude. Je pense qu'on n'a pas perdu de temps ce soir à l'étude du projet de loi. C'est notre intention

de continuer de la même façon sur ce projet de loi. Il n'est d'aucune façon dans notre stratégie de "filibuster" ce projet de loi. Je remercie le ministre et mes collègues de leur collaboration.

Le Président (M. Saint-Roch): Tel que le décrit la procédure de nos règlements, à l'article 165, s'il y a consentement unanime, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 56)