



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 73 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière en matière de circulation routière

Le mardi 2 mai 1995 — No 16

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 2 mai 1995

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Jacques Léonard	1
Document déposé	1
M. Normand Cherry	3
Étude détaillée	
Signalisation routière	
Dispositions générales	3
Dispositions pénales	7
Règles de circulation routière	
Règles de conduite des véhicules	12
Dispositions applicables à certains véhicules	12
Dispositions pénales	13
Dispositions réglementaires	14
Remarques finales	16

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Claude Pinard
M. Gérard R. Morin
M. Réal Gauvin
M. Roger Paquin
M. Léandre Dion

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée et en après-midi pour l'étude des crédits du ministère des Affaires municipales. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 2 mai 1995

Étude détaillée du projet de loi 73

(Vingt heures trente-huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 73, Loi modifiant le Code de la sécurité routière en matière de circulation routière. Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des déclarations d'ouverture?

Remarques préliminaires

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Oui. Je pense que je vais reprendre mes notes, sans reprendre le discours de deuxième lecture, quand même, reprendre un peu le projet de loi. C'est un projet de loi qui a pour objectif principal de concrétiser le réseau de camionnage que nous voulons voir en opération d'ici la fin de 1995, et, à cet effet, Mme la Présidente, je voudrais distribuer aux membres de la commission qui ne l'auraient pas encore une carte avec la signalisation que cela comporterait. Je suis convaincu que nos députés vont être intéressés à l'avoir. Alors, si vous voulez que l'on procède, je dépose en commission, avec le consentement de l'opposition...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, avec la permission de la présidence. La présidence...

M. Léonard: ...et de la présidence.

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): ...accepte, étant donné qu'elle en veut un elle aussi. Ha, ha, ha!

M. Léonard: Ha, ha, ha!

Une voix: Ah! c'est quand même intéressé. Il y en a que c'est de la garnotte; d'autres, c'est un document.

M. Léonard: Alors, ce réseau de camionnage dont vous venez de recevoir la carte et la signalisation permettra de diriger le trafic lourd qui circule au Québec vers un ensemble de routes bien défini. Il sera ainsi

possible de mieux protéger le réseau routier, d'effectuer un meilleur contrôle routier des véhicules lourds, de faire une meilleure planification de la circulation lourde sur les routes relevant des municipalités et de mieux cibler les interventions visant à améliorer le niveau de services aux camionneurs sur les routes du réseau.

• (20 h 40) •

Des modifications au Code de la sécurité routière sont nécessaires pour mettre ce réseau en place avant la fin de l'année. Le projet de loi 73 comprend trois types de mesures à ce sujet: une mise à jour des interdictions de circuler à l'égard des véhicules lourds, c'est-à-dire la mise en place d'une signalisation appropriée au réseau de camionnage; une révision des amendes correspondant à ces interdictions de circuler — plus particulièrement, il s'agit de hausser le montant des amendes de 100 \$ à 300 \$ en cas de non-respect d'une signalisation interdisant la circulation des véhicules lourds, ce qui répond aux demandes des municipalités; troisièmement, des changements au pouvoir des municipalités de réglementer la circulation des camions. Plus spécifiquement, nous voulons enlever l'obligation faite aux municipalités de prévoir dans leur réglementation une route permettant aux camions de traverser leur territoire. Cette obligation n'est plus nécessaire pour des raisons que nous verrons lors de l'étude des articles pertinents.

Je propose également des modifications au Code de la sécurité routière n'ayant pas de rapport avec le réseau de camionnage comme tel. Nous désirons ainsi profiter du fait que nous modifions le Code pour introduire trois autres mesures, dont deux concernent également le camionnage et s'imposent pour des raisons d'équité et de sécurité. En résumé, il s'agit d'un ajout à la définition de la charge par essieu, à l'article 462, pour régulariser la situation des propriétaires de véhicules lourds possédant certains équipements non prévus actuellement par le Code de la sécurité routière. Il s'agit aussi d'une modification aux articles 513 et 621 du Code pour rééquilibrer le montant de certaines amendes relatives au permis spécial de circulation des véhicules hors normes. Il s'agit, finalement, d'une précision à l'article 365 pour faire en sorte que les flèches vertes qui dirigent la circulation au-dessus des voies de circulation obligatoires indiquent clairement le sens dans lequel le trafic doit se diriger.

Puisque nous amorçons l'étude article par article du projet de loi 73, je ne reprendrai pas ici toutes les explications que j'ai données lors de son dépôt au début du mois dernier. Je voudrais seulement situer le projet de loi, en particulier le réseau de camionnage, dans l'ensemble de nos efforts pour améliorer la sécurité routière en général et la sécurité du transport routier des marchandises en particulier.

En circulant sur le réseau destiné au camionnage, les véhicules lourds emprunteront les routes qui sont les plus appropriées pour accueillir le transport routier des marchandises. On évitera ainsi la circulation dans les zones résidentielles, soit des secteurs où il y a habituellement plus de piétons et de cyclistes. Le trafic lourd sera aussi éloigné, dans la mesure du possible, des endroits de villégiature, ce qui réduira également les risques d'accidents.

Les routes du réseau seront l'objet d'une attention particulière de la part du ministère des Transports et des municipalités. Il sera ainsi possible de mieux planifier les interventions pour améliorer la qualité des chaussées et corriger les défauts de configuration des routes. Ces interventions peuvent avoir un impact direct sur la sécurité routière.

La mise en place d'un réseau de camionnage contribuera à uniformiser la signalisation routière destinée au trafic lourd. Cela aura certainement un impact sur la signalisation routière. Le réseau de camionnage facilitera également le contrôle routier des véhicules lourds. Nous favoriserons ainsi une meilleure prévention des problèmes mécaniques étant à l'origine de certains accidents et un meilleur respect des normes, notamment des charges et dimensions. Et un meilleur contrôle routier incite de plus les camionneurs à ne pas faire de trop longues heures de conduite.

J'ai amplement motivé, lors du dépôt du projet de loi, pourquoi le réseau de camionnage doit être une priorité, en abordant notamment les objectifs de protection du réseau routier et d'équité entre les transporteurs. Pour ce qui est de l'état de nos routes, la mise en place du réseau protégera, par exemple, le réseau local conçu pour des charges limitées. Nous pourrions, par ailleurs, porter un soin particulier à la solidité des routes qui formeront le réseau destiné au trafic lourd.

Au sujet de l'équité, je ne ferai que rappeler l'importance d'un meilleur contrôle routier comme moyen de lutte à la concurrence déloyale de la part de camionneurs circulant sans permis ou sans payer la taxe sur le carburant. Quant à la sécurité, je viens de préciser quels seraient les impacts du réseau sur la sécurité du transport routier des marchandises. Tout cela pour dire que le réseau de camionnage ne peut plus attendre et que c'est la raison qui motive le dépôt de ce projet avant les modifications au Code de la sécurité routière qui concernent d'autres sujets, des modifications prévues pour l'automne.

Afin d'éliminer toute incompréhension, j'aimerais souligner que l'interdiction de circuler pouvant s'appliquer aux véhicules routiers de 3 000 kg n'a rien à voir avec les travaux routiers. La signalisation routière dont il est question à l'article 1 du projet de loi 73 est, en principe, permanente. Elle vise à restreindre la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier du ministère ou sur les routes municipales de façon à atteindre les objectifs du réseau de camionnage. La municipalité ou le ministère auront toutefois la possibilité de limiter l'interdiction dans le temps si cela s'avérait nécessaire.

Troisième point. Il est tout aussi important de souligner que le réseau de camionnage n'a pas été conçu en parallèle aux besoins de l'industrie du camionnage. Au contraire, ces besoins ont été pris en considération au moment de choisir les routes qui seraient incluses dans le réseau, ce qui fait que ce réseau correspond généralement aux routes qu'a toujours utilisées le trafic lourd. On ne diminue pas l'efficacité du camionnage, on l'améliore en dirigeant les camionneurs vers un réseau approprié tout en prévenant la présence de véhicules lourds à des endroits où, justement, ce ne serait pas approprié.

Il y a, bien sûr, des cas où un véhicule lourd devra circuler hors réseau dans le but de livrer ou de prendre un bien, de fournir un service ou d'exécuter un travail sur le territoire d'une municipalité. La disposition dont il est question à l'article 2 du projet de loi prévoit expressément cette situation et permet, dans un cas particulier, à un véhicule lourd d'emprunter un chemin où la circulation lui est interdite normalement.

La politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau municipal prévoit également la possibilité qu'il y ait des exceptions à un règlement interdisant à ces véhicules de circuler, sinon... L'objectif du réseau et des règlements municipaux est justement d'empêcher les options qui permettraient au trafic lourd d'éviter les balances et les postes de douane ou qui permettraient qu'une semi-remorque de plus de 40 000 kg se retrouve au beau milieu d'une zone de villégiature.

Quant aux règlements municipaux interdisant la circulation lourde, il est improbable qu'ils soient abusifs. Ce ne serait pas à l'avantage des municipalités et ce ne serait pas, d'ailleurs, accepté par le ministre des Transports, puisque je dois approuver ce type de réglementation municipale avant qu'elle n'entre en vigueur. Je voudrais également souligner que la consultation intermunicipale est obligatoire en vertu de la politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal lorsqu'un règlement visant à interdire la circulation lourde risque d'avoir des incidences à l'extérieur du territoire municipal. Dans ce cas, le conseil municipal de chacune des localités limitrophes concernées doit appuyer le règlement d'interdiction par résolution.

En conclusion, je veux souligner que le réseau de camionnage a été l'objet de larges consultations, notamment dans le monde municipal et chez les associations de camionneurs. Dans la très grande majorité des cas, les commentaires reçus ont été favorables. Cet appui reçu du milieu devrait, je pense, inspirer les membres de cette commission parlementaire dans leur étude article par article du projet de loi 73. Voici un projet de loi dont les conséquences concrètes seront très positives et qui mérite certainement votre intérêt autant qu'une adoption dans les meilleurs délais. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Laurent.

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Comme le ministre dans ses tous premiers propos, on a déjà fait réciproquement nos commentaires lors de la première lecture et on a l'intention, le plus rapidement possible, de passer à l'étude article par article, ce qui nous permettra de soulever certaines questions et, suite à des réponses positives, nous permettra de pouvoir accélérer l'acceptation de ce projet de loi. Je veux souligner également dans un premier temps que, lors d'échanges entre le ministre et moi, récemment, on avait convenu que le ministère nous fournirait un document qui présentait le texte actuel, le texte modifié avec les commentaires — ce qui facilite toujours l'étude — et nous l'avons reçu.

M. Léonard: Bon, c'est correct.

● (20 h 50) ●

M. Cherry: Je le dis, c'est dans le but de souligner que, quand on travaille de cette façon-là, ça nous permet d'accélérer les choses. Le ministre nous a déposé au tout début un document qui présente le réseau de camionnage: «Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau municipal», deuxième édition. J'avais, environ à la même époque l'an dernier, à peu près à ce temps-ci, fin avril, début mai, présenté aux gens des médias l'intention du gouvernement, du ministère, d'établir ce réseau-là et ces cartes de camionnage. Je m'étais fait accompagner, à l'époque, du député de Saint-Jean, Michel Charbonneau, quelqu'un qui a passé une bonne partie active de sa vie dans le camionnage, qu'il connaissait bien et qui avait énormément collaboré à ça, et c'est avec beaucoup de plaisir que je vais lui faire parvenir le résultat de travaux auxquels il avait été associé pendant un grand nombre d'années, dans votre région, à part ça, près des frontières, des lignes. C'est doublement important. Donc, notre ex-collègue, Michel Charbonneau, y avait contribué de façon très intéressante.

Comme le dit le ministre, il ne s'agit pas d'un projet de loi qui est bien volumineux, il y a 11 articles, mais leur application me semble une sorte de suivi normal de la responsabilité des municipalités d'assumer la protection du réseau routier qui leur a été remis. On leur a confié. Donc, maintenant il est important qu'elles puissent s'assurer de bien le protéger et que le réseau local serve aux fins pour lesquelles...

Comme disait le ministre, c'est toujours la préoccupation de ceux qui font de l'industrie du camionnage et qui respectent les lois de s'assurer que tout le monde est sur le même pied d'égalité, qu'il n'y a pas des gens qui détournent les balances, qu'il n'y a pas des gens qui ne payent pas leurs taxes, ce qui devient une compétition fort illégale et qui, souvent, fait que ceux qui respectent les lois n'ont pas accès à la même activité économique que d'autres. Ça devient de la compétition fort illégale. Dans ce sens-là, tout ce qui pourra améliorer la compétitivité des industries qui, au Québec, veu-

lent accepter l'ensemble de la réglementation, de la protection, je pense qu'il est important que, comme législateurs, on s'assure de rendre la vie plus difficile à ceux qui ne veulent pas se soumettre à ces réglementations-là. On sait que, dans cette industrie-là, c'est très difficile.

D'ailleurs, des petites municipalités, des municipalités, des fois, de moindre importance qui sont près de centres de pesée sont souvent l'objet de ça. On sait que les camionneurs, parfois, communiquent entre eux par C.B. et ils s'avertissent: Ne passe pas là, la balance est ouverte. Alors, c'est pour ça que c'est important de resserrer ces liens-là et d'associer les gens des municipalités à l'ensemble de la protection du réseau. Alors Mme la Présidente, sans de plus amples commentaires, je serais prêt à procéder à l'étude article par article.

Étude détaillée

Signalisation routière

Dispositions générales

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Laurent. Alors, l'article 1, M. le ministre, il y a des commentaires?

M. Léonard: Est-ce qu'il y a des collègues qui veulent intervenir... Je ne sais pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça a l'air que non. Ils n'ont pas demandé la parole; alors, moi, dans ce temps-là je demande au ministre.

M. Léonard: O.K. Article 1, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 1?

M. Léonard: Si vous voulez que je donne un peu un commentaire explicatif, qu'on a d'ailleurs ici... Cette disposition vise à harmoniser les restrictions imposées sur le réseau routier provincial ou du Québec et les interdictions prévues dans la réglementation municipale. Les interdictions édictées s'adressent généralement aux camions de plus de 3 000 kg de masse nette de manière à éviter le recours au système de pesée pour en contrôler l'application.

Je fais ces commentaires, même si j'ai distribué ces commentaires par écrit aux membres de la commission, pour les fins du journal de la commission, le *Journal des débats*.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Dans le cas, Mme la Présidente, des associations de camionnage, je sais qu'elles ont été étroitement liées à la fabrication de ces listes-là...

M. Léonard: Cela a été presque négocié... pas négocié, mais, en tout cas, il y a eu une consultation approfondie avec les associations de camionnage là-dessus.

M. Cherry: Oui, O.K. Maintenant est-ce que le ministre peut nous informer dans quelle sorte de consultation les municipalités ont été impliquées? Dans quelle structure? Les MRC? L'UMRCQ? Comment elles ont été impliquées, elles, pour dire...

M. Léonard: Ça s'est fait par le biais des MRC. Je sais que, dans mon comté, la MRC Antoine-Labelle a examiné le réseau de camionnage qui était proposé et ils ont des recommandations et même certaines corrections. C'est comme ça que ça s'est fait.

Remarquez que la carte que j'ai déposée, c'est une édition préliminaire, ce n'est pas la carte finale. Elle sera disponible, on me dit, vers la fin de l'été, la carte finale, parce qu'on veut que ça s'applique au cours de l'automne ou avant la fin de l'année 1995.

M. Cherry: Donc, le ministre nous assure que les MRC ont été consultées, et, suite à leurs recommandations, il y a eu des ajustements. Vous avez cité la vôtre, mais est-ce que vous pouvez nous assurer que l'ensemble des MRC qui étaient...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Oui, ça va? O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je pourrais poser une petite question? La réglementation que les municipalités vont avoir le droit de faire dans les périodes de dégel, est-ce que c'est la même réglementation que la période de dégel sur les routes régionales ou nationales? Est-ce qu'elles vont être plus sévères pour leurs routes qu'on peut l'être en période de dégel?

M. Léonard: La circulation pour les périodes de dégel, c'est québécois, c'est l'ensemble du Québec. Ce n'est pas les municipalités elles-mêmes.

La Présidente (Mme Bélanger): Même du réseau local?

M. Léonard: Oui. Ça s'applique d'ailleurs partout au Québec. Vous allez comprendre que, si c'était localisé, ça reviendrait à dire qu'il n'y a plus de réseau de camionnage, puis qu'une municipalité pourrait dire: Bien, je prolonge ma période de dégel d'une semaine; l'autre commence deux semaines après; l'autre avant. Un camion qui circule, il peut partir de l'Abitibi et se rendre jusqu'en Gaspésie ou sur la Côte-Nord. Il y a du transport lourd; le transport lourd par définition utilise les routes et sur de très longues distances très souvent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est la même réglementation.

M. Léonard: C'est la même réglementation partout. Bon, en tout cas, il y a trois zones, sur les périodes de dégel. Ces zones-là sont valables pour cinq ans, et puis, cette année, je pense que c'était la dernière année d'une période de cinq ans. Donc, l'an prochain, on va aller en consultation et, au cours, maintenant, de l'été, on va aller en consultation et, l'an prochain, ça pourrait être une autre période ou autrement; on pourra ajuster les zones. Ce n'est pas, ici, l'objet de l'actuel projet de loi, mais disons que la réglementation sur la circulation limitée en période de dégel, il faut qu'elle s'applique partout au Québec, parce que vous ne pourriez pas amener un camion au port: il serait obligé de décharger en cours de route.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, sur le réseau local, est-ce que la fin de la période de dégel va être la même que celle au niveau provincial?

M. Léonard: Partout. Dans l'ensemble du territoire du Québec, c'est le ministre des Transports qui statue là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Maurice.

Une voix: C'est un arrêté en conseil...

M. Pinard: Au municipal, tu ne peux pas légiférer à l'encontre du provincial. La question que j'ai à vous poser, M. le ministre, c'est: Les 3 000 kg, ça, c'est la même pesanteur qu'il y avait avant, dans l'ancienne loi, ou si on augmente ou on diminue?

M. Léonard: Les 3 000 kg, c'est nouveau.

M. Pinard: Ça représente un dix-roues? Ça représente un six-roues? Le camionnage, je ne suis pas fort là-dedans.

M. Léonard: C'est une masse nette...

M. Pinard: Sur les essieux?

M. Léonard: Oui. Une charge du véhicule.

La Présidente (Mme Bélanger): La pesanteur du véhicule.

M. Léonard: ...la pesanteur du véhicule. Mais ce qu'il y a de nouveau, c'est que nous distinguons les types de camions — 3 000 kg ou plus, donc 6 000 lb — et puis l'immatriculation va en tenir compte. Donc, au vu même de l'immatriculation, on va savoir si c'est 3 000 kg ou moins ou 3 000 kg ou plus, plus ou moins 3 000 kg. Donc, ça devient un type de camion.

Ça va devenir très clair, par exemple, pour un agent de sécurité qui arrête, qui fait une vérification vis-à-vis un camion, il sait exactement à quel type de camion il a affaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 1 est adopté? Une question, M. le député de Saint-Laurent?

M. Cherry: Évidemment, là, comme il s'agit de choses nouvelles, et on s'aperçoit que — dans l'article, on dit: «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée...» — il s'agira que les symboles qui seront utilisés, là, que la clientèle qui pourra être assujettie à ça soit bien sensibilisée à l'avance de ça. Parce qu'on s'aperçoit que c'est le même camion interdit et, en bas, on dit: Cette clientèle... Comment est-ce qu'ils vont pouvoir savoir avant de partir? Parce que, une fois que tu as ton chargement, même des fois, tu arrives dans un endroit interdit, tu ne le savais pas avant, là; même essayer de revirer de bord, si je peux me permettre l'expression, peut constituer un problème majeur.

M. Léonard: Alors, je vous... Mme la Présidente, j'invite les membres de la commission à voir la page 17 du document que j'ai remis, et j'ai aussi ici — comment on appelle ça? — des exemples agrandis de la signalisation qui va être utilisée.

M. Cherry: Est-ce que ça va être précédé d'une campagne de sensibilisation, là, pour pas que les... Est-ce que ça va être précédé d'une campagne de sensibilisation pour assurer que les gens ne se disent pas, là, que ce n'était pas prévu, l'économie, tout ça. Je pense que c'est important. Puis, d'habitude, au ministère des Transports, on fonctionne comme ça.

M. Léonard: Dans le courant de l'été, nous allons sensibiliser davantage surtout les camionneurs, mais ça va être rendu officiel, publicisé... Vous savez très bien, le député de Saint-Laurent sait très bien que le gouvernement ne peut pas faire de publicité sur ses projets de loi pendant qu'ils sont en période d'adoption. Ce n'est qu'après qu'ils sont adoptés qu'on peut publiciser. Mais cela donne quand même les projets qu'il y avait sur ce dossier, la signalisation qui touche les camions.

M. Cherry: Ça va pour l'article 1, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 1 est adopté. Oh! excusez-moi, M. Dubuc.

M. Cherry: M. Dubuc. Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): Est-ce que ça comprend le deuxième paragraphe aussi?

● (21 heures) ●

M. Léonard: Oui.

M. Morin (Dubuc): Bon, alors, avant de l'adopter, parce que je pensais que vous y alliez par paragraphe, c'est juste une petite question pour m'assurer... Pourquoi on a modifié le deuxième paragraphe? Je vois qu'on a modifié l'aspect de circulation pour le remplacer par la notion de conduire un véhicule. Est-ce que, ça, c'est... la préoccupation est purement d'ordre d'une meilleure applicabilité ou d'application de... Ça me fatigue un petit peu. Je trouve que, dans le texte qu'on a modifié, il semble y avoir de la redondance quand on dit: «Nul ne peut conduire un véhicule routier en contravention...» bon, par opposition à l'ancien, qui disait: «Nul ne peut circuler...» Mon réflexe, pour moi, pour les fins d'application d'une loi, lorsqu'on fait référence à la circulation, ça me paraît plus facile que de faire référence à conduire un véhicule. Je pose la question, mais je demande simplement que quelqu'un puisse m'expliquer la préoccupation qui a justifié cette modification-là, parce que je présume que ça n'a pas dû être fait pour rien. Un gouvernement et un ministre ne font rien pour rien. Mais c'est uniquement pour bien comprendre. Alors, si je vote pour, bien, c'est parce que j'aurai compris la raison pour laquelle on a modifié.

M. Léonard: C'est-à-dire que l'ancien... le texte actuel de la loi, avant modification, vise un véhicule. L'autre, ça vise une interdiction de circuler — c'est plus général — si on est en contravention de la signalisation. Auparavant, la signalisation... l'interdiction de circuler devait indiquer la masse ou le poids du véhicule visé. Là, c'est une interdiction générale et c'est par rapport à des poids, des limites de poids: moins de 3 000 kg ou plus de 3 000 kg. Elle est plus facile... Il faut toujours se référer qu'il y a une classification quant à l'immatriculation.

M. Cherry: Il ne pourra pas dire qu'il ne savait pas que le... là, c'est...

M. Léonard: Oui, parce que l'immatriculation porte sur tel véhicule.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Dubuc?

M. Morin (Dubuc): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Léonard: L'article 2. Alors, cette disposition vise à préciser que l'exception généralement prévue pour permettre la livraison locale s'étend également à la fourniture d'un service ou à l'exécution d'un travail. L'ancien texte ne parlait que de livraison; ça pouvait porter à confusion. Un camion qui rentre dans ces catégories peut ne pas être un camion de livraison, ça peut être pour rendre des services.

M. Gauvin: Pour donner peut-être un exemple, M. le ministre: un véhicule qui va creuser des puits artésiens, qui est un véhicule lourd qui...

M. Léonard: ...donne un service. On peut assimiler ça à l'exécution d'un travail. Ça fait que, normalement, ces véhicules-là pèsent plus que 3 000 kg. Donc, ils doivent emprunter les routes suivies par les camions, mais ils peuvent aller en dehors pour aller exécuter un travail, une commande.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: Ce qu'on rencontre aussi, dans certaines circonstances, c'est, par exemple, des camionneurs qui, avant de traverser aux États-Unis, la nuit — dans des circonscriptions comme la mienne, mais un peu partout le long de la frontière — vont aller coucher chez eux avec leur camion. Le lendemain matin, ils partent de là puis ils traversent les lignes. Alors, est-ce qu'ils sont allés faire une livraison d'eux-mêmes ou des choses comme ça? Ou, encore, ce qu'on voit aussi, c'est des gens qui conduisent des autobus scolaires et puis ils ont des «chiffres» brisés, alors ils vont stationner l'autobus scolaire en face de chez eux et puis, plus tard, ils partent, ils font la deuxième tournée. Alors, voilà des véhicules qui ont plus de 3 000 kg et qui font des livraisons, en tout cas, qui rendent un service à quelqu'un. Est-ce que c'est couvert d'une façon ou d'une autre, là?

M. Léonard: Normalement, un camion doit rester sur la route désignée. À ce moment-là, vous ne pouvez pas aller dormir chez vous avec votre dix-roues, ou avec la remorque, ou avec l'autobus scolaire: ça excède 3 000 kg.

M. Paquin: Donc, c'est la facture, ou le connaissance, ou un élément écrit qui fait foi de la destination et de la trajectoire. Dans le cas des autobus?

M. Léonard: En général, les autobus, ils stationnent dans des endroits très précis. Il y a un parc d'autobus scolaires.

M. Paquin: Non, mais ce qu'on voit souvent, c'est des gens qui ont des horaires brisés, par exemple. Alors, ils vont reconduire les enfants le matin, ils font deux, trois tournées puis, là, ils vont chez eux sur l'heure du midi et ils retournent par la suite. Et on voit un peu partout, dans les municipalités rurales, des autobus stationnés dans des chemins de travers, tout ça, et je me pose la question.

M. Léonard: Non, les autobus ne sont pas visés. Il s'agit de camions, ici.

M. Paquin: Donc, ce n'est pas tous les véhicules de 3 000 kg.

M. Léonard: Les camions, on parle de...

M. Morin (Dubuc): Ce n'est pas les camions, il parle de véhicules.

M. Léonard: Attendez un peu, là.

M. Morin (Dubuc): Ça comprend les autobus.

M. Paquin: En tout cas, je pose la question.

M. Léonard: Est-ce qu'on peut donner une...

(Consultation)

M. Léonard: Ce qu'on me dit, c'est que le véhicule va être décrit dans le règlement, mais qu'il va exclure les autobus. Il ne comprendra pas les autobus. Donc, les autobus scolaires...

M. Paquin: Est-ce que les municipalités, dans les restrictions qu'elles peuvent imposer en vertu de cette loi-là, pourront inclure les autobus?

M. Léonard: Bien, moi, je ne pense pas, parce qu'un règlement... Non, un règlement adopté en vertu de la loi va s'appliquer à la grandeur du territoire québécois. Tu ne peux pas faire des exceptions pour une municipalité...

M. Cherry: Une municipalité ne peut pas légiférer contre le gouvernement, là...

M. Léonard: Non plus.

M. Paquin: Non, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là! Wo, les moteurs!

M. Paquin: Peut-être une dernière sous-question, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Paquin: C'est que l'intention étant de permettre aux municipalités de faire en sorte que le trafic lourd circule sur certaines artères plutôt que sur d'autres — et ça peut prendre son effet à partir des camions d'une façon assez claire, je pense, jusque-là — elles n'auraient pas le même pouvoir pour d'autres types de véhicules. C'est ça qui est ma question, au bout du compte.

M. Léonard: Le règlement relatif à la... Excusez-moi, est-ce que je peux... Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est correct. M. le ministre.

M. Léonard: Je vous lis le règlement relatif à la circulation des véhicules lourds. C'est un exemple d'un règlement municipal, par exemple, et, dans ce règlement, l'article 3 ne s'applique pas à un autobus, minibus ou à un véhicule récréatif. C'est un exemple qui est donné sur la circulation des véhicules lourds, mais vous l'avez à la page 9 du document, ici.

M. Paquin: C'est parce que, tantôt, on a voté...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: ...sur l'article 1, un texte qui dit qu'on peut restreindre ou interdire sur un chemin des véhicules d'une masse nette de plus de 3 000 kg et on n'a pas précisé ça, mais vous me dites que ça va être dans les règlements où, par ailleurs, les villes ne pourront pas interdire la circulation de ce type de véhicule lourd, un autobus, par exemple, ou...

M. Léonard: Un instant, là, je ne suis pas sûr que je comprends la question, Mme la Présidente. Ce qu'on me dit ici, c'est que ce texte — 291, 292 — ne s'applique pas aux autobus. Ils sont exclus dans le règlement, en particulier.

Une voix: Parce qu'ils vont être définis autrement.

M. Léonard: Les autobus vont être définis autrement. Il y a une définition particulière pour les autobus dans le Code de la sécurité routière.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Saint-Jean?

M. Paquin: Je pense qu'on n'obtient pas complètement l'effet voulu, qui était de permettre aux municipalités d'interdire, sur certaines artères, la présence de véhicules lourds inutilement. Et je pense que l'effet est incomplètement obtenu, là. Ça sera peut-être dans...

M. Léonard: Non, non...

• (21 h 10) •

M. Paquin: ...les autres mesures qu'on verra cet automne dans l'autre législation, là, mais...

M. Léonard: Mais en vertu de quel article de projet de loi?

M. Paquin: Ça pourrait être dans celui qu'on aura cet automne.

M. Léonard: Mme la Présidente, pour le cas des autobus, vous savez que les municipalités peuvent interdire la circulation de véhicules lourds sur certaines de leurs rues, et le ministre doit donner son approbation. À

ce moment-là, la municipalité édicte un règlement défendant aux autobus d'utiliser telle route ou telle rue, puis elle le fait approuver par le ministre des Transports, et, à ce moment-là, vous obtenez ce que vous recherchez.

M. Paquin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Non? Ça va? M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: C'est que, au niveau des autobus, c'est carrément en dehors du champ de juridiction que la loi s'applique. Le transport scolaire se fait à la grandeur d'une municipalité, et un autobus scolaire se doit de circuler à peu près sur toutes les artères municipales d'une ville, ou presque. Mais ce qu'il faut retenir, c'est que chacune des municipalités peut également formuler des règlements, par exemple concernant le stationnement des autobus scolaires entre telle heure et telle heure, pour empêcher... Je donne ça comme exemple, là, parce que c'est possiblement ce sur quoi le député de Saint-Jean parlait tout à l'heure. C'est que, entre minuit et 8 heures, le stationnement d'autobus scolaires peut très bien être interdit en face du domicile et obliger que le conducteur aille stationner son autobus dans le parc d'autobus scolaires. La même chose pour des gros véhicules routiers également. Mais, ça, c'est de législation municipale.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci pour vos explications, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Bien, c'est parce que j'ai eu l'occasion de travailler là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! bon. Alors, l'article... Ha, ha, ha!

M. Pinard: Bien, quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est spécial. L'article 2 est adopté?

M. Léonard: Adopté.

Dispositions pénales

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 3. M. le ministre.

M. Léonard: Sur 314... Un instant, là, un instant. Cette disposition vise à harmoniser le montant de l'amende exigible, dans les cas où une signalisation prescrit un trajet obligatoire pour camion, avec celui

prévu par l'article 315.1, pour une contravention à une signalisation d'interdiction prévue par l'article 291.

Vous aurez remarqué que, dans ce projet de loi, nous uniformisons les amendes, et c'est ainsi que l'article de la loi se lira comme suit, maintenant: «Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 310 à 312 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.» Alors, maintenant: «Cependant, dans les cas où la signalisation dirige la circulation des véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg, l'amende est de 300 \$ à 600 \$.» Et vous allez retrouver ça partout dans le projet de loi, 300 \$ à 600 \$. Il y aura trois types d'amende: 300 \$ à 600 \$; un autre type, de 600 \$ à 6 000 \$, pour les excédents de charge, et un autre, de 600 \$ à 2 000 \$, pour des questions de sécurité. On uniformise dans le cas de la circulation des véhicules routiers lourds, les véhicules lourds.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Avec uniformisation, ça veut dire qu'une infraction constatée dans n'importe quelle municipalité du Québec, elle sera traitée de la même façon au point de vue des amendes. Si c'est un véhicule de tel poids qui a excédé ou telle chose, c'est les mêmes amendes. Ces amendes-là, est-ce qu'elles demeurent dans les municipalités, ou est-ce qu'elles vont dans le fonds consolidé de la province, ou... Comment ça fonctionne?

M. Léonard: Oui, ce qu'on me dit, ça dépend du policier qui donne l'amende ou qui constate l'infraction: si c'est un policier municipal, ça s'en va à la municipalité; si c'est un policier de la Sûreté du Québec, au Québec.

M. Cherry: Donc — j'essaie de me faire un cas d'espèce — un policier d'une municipalité constate qu'il y a un véhicule qui est sur son territoire, là, qui n'a pas d'affaire là, sur la route; il ne devrait pas passer par là. Il peut constater l'infraction immédiatement ou pourrait, dans certains cas, dire: Je vous escorte jusqu'à la première balance que vous avez voulu éviter, je vous amène là puis, là, je vous remets dans les mains des agents qui, eux autres, vont s'occuper de vous. J'essaie juste de voir... Parce que ça peut être ça aussi, là.

M. Léonard: Mais, Mme la Présidente, l'exemple que donne le député de Saint-Laurent, là, il y a deux infractions: il y a d'abord l'interdiction de circuler sur telle route, qui entraîne une amende; si on va à la pesée et qu'il y a un excédent de charge, il y a une autre amende, c'est une autre infraction, et, là, l'amende, c'est 600 \$ à 6 000 \$.

Une voix: Celle-là va où?

M. Léonard: C'est deux... Celui qui fait la pesée, c'est le gouvernement du Québec.

M. Cherry: Celle-là qui va à la pesée: gouvernement du Québec...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: ...l'autre, pour l'infraction sur le municipal, c'est la municipalité.

M. Léonard: Dans tous les cas, l'infraction à la pesée irait au gouvernement du Québec.

M. Cherry: Donc, en d'autres mots, un camionneur qui n'aurait pas suivi les trajets autorisés, mais pour des raisons qu'il n'a pas d'affaire, soit pour éviter une balance, ou soit pour essayer de prendre un «shortcut», ou soit pour aller coucher chez eux, ou «whatever».

M. Léonard: Donc, il a pris une chance.

M. Cherry: Celui qui fait ça puis qui n'a pas d'affaire, là...

M. Léonard: Il a pris une chance, disons: 300 \$ à 600 \$, le policier qui constate l'amende. Si son camion est surchargé, bien, en tout cas, là...

M. Cherry: Il a pris une autre chance.

M. Léonard: ...il a pris une autre chance, oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Paquin: Je pense que c'est des amendes quand même importantes, mais disons que ça peut être un jeu aussi de prendre des risques et puis, éventuellement, de se récupérer dans un tarif puis d'aller rechercher l'amende d'une certaine façon. Vous n'avez pas pensé à mettre des points de démerite? Ça, ça ne se récupère pas aussi bien et je pense que ça serait très sensibilisant, c'est le moins qu'on puisse dire. Et, notamment, puisque vous parliez de la personne, tantôt, qui conduit le véhicule, alors, là, ça aurait un effet de pression supplémentaire. Alors, pourquoi ça n'a pas été envisagé, ou est-ce que ça a été envisagé puis que ça n'a pas été retenu?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, nous sommes à constituer des dossiers de transporteurs, et toute infraction de ce type, par exemple infraction à l'interdiction de circuler sur des routes, infraction pour excédent de charge, pour excès de vitesse, toute espèce d'infraction va être comptabilisée, prise en compte dans le dossier du transporteur, et, ça, je pense que c'est très important dans toute la panoplie des mesures que

nous prenons pour améliorer le contrôle routier, actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Le ministre a sûrement eu des représentations à date. En tout cas, je me souviens, dans la courte période de temps où j'ai été là, de gens qui me faisaient des représentations disant que, même si des fois il y a des charges qui sont excessives ou pas conformes, on dit: Tu prends le voyage ou bien donc tu restes chez vous puis il y a quelqu'un d'autre qui va venir le prendre. Alors, plus on va resserrer et plus ça va être comptabilisé, si je comprends bien les explications du ministre, au dossier de l'entreprise.

M. Léonard: Du transporteur, oui.

● (21 h 20) ●

M. Cherry: C'est parce qu'il y a des compagnies qui, autrefois, faisaient leur propre transport et qui se sont maintenant débarrassées de leur flotte de façon suivante. Ils ont dit: La route que tu exerces en mon nom, à partir de maintenant, je te la vends, elle est à toi, puis le véhicule est à toi, puis tu t'occupes de ça. Donc, là, on a préparé ta route. Mais est-ce qu'on l'a préparée en fonction des besoins de celui qui veut expédier, mais pas nécessairement en fonction des risques que, toi, tu vas prendre à compter de maintenant? Parce que, ça, on me dit que c'est une réalité, maintenant, dans l'industrie, que des compagnies qui, autrefois, avaient de nombreuses flottes de camions, disent maintenant: Tu es chauffeur pour moi, sur la route a, depuis 10 ans; à compter de maintenant, je te la vends, cette route-là. Utilise le camion, puis c'est devenu ton entreprise. Alors, quand tu viens, tu viens charger la remorque que l'entreprise a remplie. C'est ta route.

Alors, qu'est-ce qu'il arrive si on a chargé la remorque, qui dépasse, là? On dit: Tu la prends ou, si tu la laisses là, quelqu'un d'autre va venir la prendre. On me disait que, ça, c'étaient des façons de mettre des pressions économiques sur des camionneurs, avec le résultat que, des fois, ils prenaient, disaient-ils, certains risques. Puis, quand ils se font prendre, l'entreprise dit: C'est sa route, c'est à lui, c'est lui qui transporte.

Je vous dis ça. C'est une économie qui est très, très compétitive, et il faut bien s'assurer que, tu sais, ils ne trouveront pas une façon de faire payer celui qui est plus souvent la victime que le responsable, là. C'est sûrement moins vrai maintenant.

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, la Société de l'assurance automobile du Québec est en train de monter, d'élaborer des mécanismes très importants d'évaluation et de suivi des transporteurs. Il y aura des indi-

ces de conformité, des indices de sécurité. Et c'est sûr que, si l'on essaie... si l'on surveille tous les camions en même temps, on a peu de chances d'être efficace, tandis que... Si l'on monte des dossiers sur des transporteurs et que l'on sait que tel transporteur est très souvent fautif, on peut cibler davantage les gestes que l'on pose et être beaucoup plus efficace, alors que, si une entreprise respecte la réglementation de façon générale, respecte la réglementation, bien, elle va être considérée comme un bon risque ou une bonne classe de risque et elle sera moins sujette à être surveillée. Nous voulons davantage cibler notre surveillance.

La Présidente (Mme Bélanger): Les délinquants.

M. Léonard: Les délinquants.

M. Cherry: Sur l'ensemble, non seulement les charges, l'entretien mécanique, toutes ces choses-là, là. C'est l'ensemble du dossier de l'entreprise.

M. Léonard: En rapport avec deux types d'indices: l'indice de conformité et puis un indice de sécurité. Lorsque, par exemple, des chauffeurs d'une entreprise X seraient arrêtés souvent pour excès de vitesse, bien, vous voyez tout de suite que cela va s'ajouter au dossier du transporteur, indépendamment de celui du conducteur lui-même. C'est le transporteur, à ce moment-là, qui va être ciblé.

M. Cherry: O.K. Est-ce que, dans la façon dont vous les... J'ai vu que vous avez mentionné à quelques reprises, par exemple, le nombre d'heures. Vous voulez mettre un nombre d'heures maximum qu'un chauffeur peut être au volant. Dans les quelques mois où j'ai été là, souvent on me disait que, dans leur jargon de métier, là, ce qui est le «logbook», le livre de charges, apparemment, il y en a un pour montrer à l'inspecteur quand tu te fais arrêter puis il en a un autre qui est fait pour pouvoir charger, pour pouvoir «billier». On me dit que, ça, c'est... Tu sais, là.

Ceux qui nous disent ça sont ceux qui disent: Moi, je respecte la loi; moi, je me conforme en tout, et c'est ce qui fait que, des fois, mon prix pour soumissionner pour obtenir de l'ouvrage n'est pas le même que ceux qui l'obtiennent. Alors, je pense que, ça, il est important, si on veut protéger notre industrie au Québec, de bien nous assurer que, ça aussi... et quelqu'un qui serait pris dans ce sens-là... Un peu, si vous voulez, les quotas de pêche, là, tu sais: deux livres, là. Ça fait l'objet, récemment, d'actions très concrètes. Mais on me dit que, dans le camionnage, c'est quelque chose qui, souvent, est... puis c'est probablement souvent les mêmes, toujours les mêmes, là, tu sais.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Bien, écoutez, Mme la Présidente, je n'ai pas à ajouter beaucoup, à ce stade-ci. Nous

sommes à constituer les dossiers et le support informatique pour nourrir ces dossiers-là. Et cela devrait être prêt vers avril 1996. C'est l'objectif que nous nous fixons pour être prêts à intégrer toutes les données dans le dossier des transporteurs.

Alors, nous voulons vraiment faire renforcer le contrôle routier parce que, effectivement, quelqu'un qui ne respecte pas les limites de charge, qui fait travailler, par exemple, ses chauffeurs de longues heures peut arriver à concurrencer, mais de façon indue, les gens qui traitent humainement leurs chauffeurs, qui respectent les lois. Et c'est une demande de l'industrie du camionnage que de s'occuper du respect des lois. En général, ils les respectent puis ils veulent que ce soit respecté par tous.

M. Cherry: C'est parce qu'on sait que, dans l'industrie du camionnage, souvent, le propriétaire du camion, il opère pour lui. C'est lui qui est à la recherche de clients puis, une fois qu'il les a... Donc, lui, les paiements de son camion, il faut qu'il les rencontre à la fin du mois puis, si, pour rencontrer ses paiements, bien souvent il est obligé d'extensionner les heures, il est obligé de faire... c'est là que, souvent, on constate des accidents ou des gens qui s'endorment au volant. Parce que, quand tu vois le constat du pourquoi, pas parce qu'il voulait le faire, mais à cause de ses obligations financières, à cause des risques qu'il a pris, bien souvent, pour obtenir le contrat, il est obligé de comptabiliser des heures puis de faire des choses qui ont comme résultat des accidents qu'on déplore.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre a répondu en bonne partie à mes questions avec ce qui vient d'être dit, mais je voudrais juste pousser un peu plus loin — il n'a peut-être pas de réponse à cette question-là: Est-ce que ses dossiers d'entreprises ou dossiers de conducteurs peuvent être pris en compte éventuellement pour le renouvellement de permis de transporteur ou ces choses-là?

M. Léonard: Éventuellement, oui. Actuellement, non, mais, éventuellement, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4. M. le ministre.

M. Léonard: Oui. Alors, cette disposition prévoit une amende de 300 \$ à 600 \$ pour une infraction à l'article 291 qu'on a vu tout à l'heure. Elle modifie aussi l'article 318, qui prévoit une amende de 600 \$ à

6 000 \$ pour une infraction à l'article 291. L'amende est diminuée à 300 \$, maximum 600 \$, parce que les cas visés à l'article 291 concernent des infractions qui n'occasionnent aucun dommage à la route puisque ces infractions se rapportent aux dimensions des véhicules routiers. C'est juste une question de dimensions.

Dans le cas où le dommage aura des conséquences sur la sécurité, des motifs sérieux donc, on référerait à l'article 293.1 et à l'article 316.1, qui prévoit une amende de 600 \$ à 2 000 \$. La disposition modifie à la hausse l'amende qui était prévue dans l'article 318, qui était de 100 \$ à 200 \$ et qui s'appliquait dans les cas où l'interdiction était assortie d'une exception pour la livraison locale. La hausse de 300 \$ à 600 \$ est aussi le résultat des demandes provenant des municipalités. En d'autres termes, nous uniformisons les amendes de 300 \$ à 600 \$ pour des infractions qui ne causent pas de dommages économiques aux routes. Lorsque cela cause des dommages économiques du type excédent de charge, c'est de 600 \$ à 6 000 \$ et modulé en fonction de l'excédent. Enfin, pour des questions de sécurité, que nous considérons des motifs très sérieux, l'amende sera de 600 \$ à 2 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Léonard: Trois classes d'amendes.

M. Cherry: Donc, pour illustration, même si le camion n'a pas causé de dommages à la route comme telle, mais dont les pneus ne sont pas en bon état, dont l'éclairage — enfin, j'essaie de trouver des situations qui ne font pas de dommage à la route... mais tu n'as pas un véhicule qui est en bon état de circuler, en plus des réparations... Parce que vous dites, là, «motifs sérieux». J'essaie juste d'illustrer. Est-ce que, ça, ça constitue un motif sérieux tout en ne causant pas de dommages à la route? Quelqu'un, par exemple, qui conduirait plus d'heures que permises, même si son véhicule est en ordre, c'est un autre type de risque, là.

M. Léonard: Mais, lorsque le député de Saint-Laurent évoque certains cas, par exemple des défauts mécaniques, il y a d'autres types d'amendes pour ça. Vous pouvez même faire stopper le véhicule le long de la route puis le faire remorquer. En tout cas, disons que, de façon générale, les amendes, les infractions à l'interdiction de circuler sans aucun autre effet, qui n'a pas d'effet sur la sécurité, qui n'a pas d'effet économique sur la route: 300 \$ à 600 \$. C'est une amende; il circule sur un chemin où il n'a pas le droit de circuler, puis les municipalités, en particulier, tiennent à cela, puis il faut... Une amende de 300 \$ à 600 \$, je pense, fait réfléchir un conducteur ou un transporteur, parce que ça commence à être important. À 100 \$, il y a plus de chances qui se prennent, disons.

Dans les autres cas, lorsque la sécurité est en cause, ça peut être de 600 \$ à 2 000 \$. Ça peut être plus

important puis, même, il peut y avoir d'autres types d'infractions en ce qui concerne l'état mécanique des véhicules. Là, c'est couvert par le Code de la sécurité routière, ailleurs. Mais, là, on s'en tient aux véhicules lourds, mais pour des raisons de sécurité.

● (21 h 30) ●

On me donne l'exemple de la côte de Vallée-Jonction. Ce pourquoi elle est fermée, c'est pour des raisons de sécurité, parce qu'elle est tellement dangereuse. Vous avez, je pense que c'est un restaurant qui est en bas, là, et, moi, j'ai déjà vu un camion qui est entré dedans. Alors, il est défendu aux camions de prendre cette côte, maintenant, pour éviter qu'il y ait des accidents parce que, si les freins manquent là, c'est une catastrophe, ça peut être une catastrophe qui peut entraîner plusieurs morts. Donc: raisons de sécurité. Si quelqu'un est pris là, de 600 \$ à 2 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Celle de Saint-Joseph est-elle interdite? Celui qui est entré dans une maison privée; le camion qui est entré dans une maison privée.

Une voix: Dans la chambre à coucher?

M. Léonard: Je ne sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils étaient couchés, c'est vrai, et la maison a été séparée en deux.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Bon. C'est triste et drôle. Mais on voit qu'il peut y avoir des interdictions de circuler sur telle route pour des raisons de sécurité.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'a pas reconstruit sa maison là.

M. Léonard: Mais, au début, lorsque la maison a été construite, très probablement qu'il n'y avait pas ce genre de risque. Si on circulait avec des chevaux dans le temps, c'était moins dangereux.

M. Cherry: Je pense à un type d'activité économique. À la proximité d'une municipalité, vous avez là une carrière. Donc, évidemment, la municipalité n'interdira pas le transport local parce que c'est sa seule façon de survivance. Autrement, tu viens de condamner... la fermeture de la carrière. Si cette même municipalité a à aller en appel d'offres pour du matériel, je te dis que le gars, localement, est favorisé, mais en même temps la municipalité est quasiment dépendante du prix que ce gars-là va... On m'avait apporté ça à l'époque. On m'avait dit: Assurez-vous qu'on ne serait pas pris. Je ne sais pas si... Je me souviens que c'est un exemple qui m'avait été apporté. Parce qu'il dit: Si vous m'obligez à faire un détour, vous m'obligez à faire du transport. On sait que, bien souvent, c'est le coût du transport qui

modifie de façon importante les coûts de livraison. Donc...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: La municipalité serait mal vue de réglementer en fonction d'un transporteur par rapport à un autre. Elle serait mal vue de l'essayer.

M. Léonard: Ce n'est pas à la tête du client, là. Mais disons que, pour une carrière, il faut qu'il y ait un accès. Là, c'est assimilé à la livraison ou au ramassage. Parce que, si vous avez une route qui mène à une carrière, c'est évident qu'il va y avoir du transport lourd là. L'interdiction de circuler, dans ce cas, signifierait l'arrêt d'une activité économique. Je ne pense pas que ça soit dans l'intérêt de la municipalité.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je vais vous donner, s'il vous plaît, un exemple d'une carrière où la municipalité en question interdit la sortie de la carrière par telle route les mois de mars, avril et mai. Ils sont obligés de faire un détour. Il n'y avait pas de réglementation spécifique, mais il y a eu un débat, je pense, et ils se sont entendus avec le propriétaire de la carrière, les camionneurs. Là, maintenant, la municipalité va pouvoir réglementer de façon plus évidente. Ça, c'est un exemple qui...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, pour l'article 4? L'article 4, adopté. J'appelle l'article 5. M. le ministre.

M. Léonard: Oui. Cette disposition abroge l'amende de 600 \$ à 6 000 \$ qui était prévue pour sanctionner une infraction à l'article 291 lorsque l'interdiction indiquée par la signalisation ne comportait aucune infraction. L'amende de 600 \$ à 6 000 \$ concernait un motif sérieux qui ne visait pas tous les camions, comme le prévoit maintenant l'article 291 tel que modifié. Tel que mentionné précédemment, un motif sérieux est sanctionné par l'article 316.1 du Code, et c'est une amende de 600 \$ à 2 000 \$ puisqu'il s'agit de questions de sécurité.

La suppression du deuxième alinéa, pour ce qui concerne l'article 292, vise à l'harmonisation avec l'amende prévue pour une infraction à l'article 291. L'article 292 concerne le cas où la signalisation comporte une exception à la livraison locale, à la fourniture d'un service ou à l'exécution d'un travail, et son amende est maintenant de 300 \$ à 600 \$, au lieu de 100 \$ à 200 \$. Donc, une uniformisation. C'est les trois types d'amendes.

M. Cherry: C'est constant avec tout le reste, O.K.

Règles de circulation routière

Règles de conduite des véhicules

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6.

M. Léonard: L'article 6. Alors, cette disposition a pour objet d'indiquer le sens des flèches qui dirigent la circulation au-dessus des voies à circulation obligatoire, pour éviter toute confusion avec les autres feux de circulation. L'article 365 concerne des feux pour contrôler l'utilisation des voies de circulation, par exemple au pont Jacques-Cartier, à Montréal, au pont de Québec, à Québec, et au pont Laviolette, à Trois-Rivières.

M. Cherry: Est-ce que les expériences sont concluantes, là-dedans?

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Je pense que ça va bien, puis les automobilistes sont... les flèches, bien pointées.

M. Léonard: Bien, c'est que la loi devient plus précise aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 6 est adopté?

M. Cherry: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 7.

Dispositions applicables à certains véhicules

M. Léonard: Alors, cette disposition a pour objet, de concert avec l'article 8, de compléter la définition de «charge par essieu» aux fins de soumettre les véhicules dont les roues ne sont pas reliées à un essieu aux règlements sur les normes de charge et de dimension applicables aux véhicules routiers. Mme la Présidente...

M. Cherry: On a même des photos... Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Je voudrais voir ça, moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: ...pour que vous compreniez bien...

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: ...et, si vous me permettez, je ferai circuler cette photo...

M. Cherry: Une photo, bien oui! Tu t'en souviens, de ça?

La Présidente (Mme Bélanger): En passant par la présidente.

M. Léonard: ...pour le bénéfice des membres et je vais commencer par la présidente, en tout bien tout honneur.

M. Cherry: De toute façon, Mme la Présidente...

M. Léonard: Mais, très simplement, c'est qu'il y a des véhicules, maintenant...

M. Cherry: ...qui n'ont pas d'essieux.

M. Léonard: ...qui ont des cadres d'acier très rigides qui tiennent lieu d'essieux et qui permettent de mettre des véhicules dans le centre, donc...

M. Cherry: D'ailleurs...

M. Léonard: ...de mettre un plancher beaucoup plus bas. Des autobus à plancher bas, ça peut être des autobus qui, justement, n'ont pas d'essieux.

M. Cherry: D'ailleurs, Mme la Présidente...

M. Léonard: Des camions aussi.

M. Cherry: ...le ministre, pendant qu'il en faisait la lecture, il avait le sourire parce qu'on se souvient tous des fameux questionnements du député de Lévis: Comment il pouvait y avoir des véhicules qui n'avaient pas d'essieux? On avait vu cette photo-là, à l'époque, et je me souviens qu'on servait comme exemple, si tu avais à aller sur les routes, quelque chose qui transporte des containers par exemple, dans le port, ça n'a pas d'essieux comme tels...

M. Léonard: Est-ce que le député de Saint-Laurent peut faire...

M. Cherry: ...et ça permet de...

M. Léonard: ...circuler la photo?

M. Cherry: Certainement. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Mais elle a déjà fait un tour à cette commission-ci.

M. Cherry: Oui, oui, on l'a déjà vue. La meilleure des explications, c'est la photo.

Une voix: Quand je vais parler de ça à mon père, il ne me croira pas.

M. Léonard: Tiens, regardez.

Une voix: Il y a même de ces types de véhicules pour transporter du verre.

M. Cherry: Du verre, tiens; ici, Glaverbec, qui transporte du verre. Ils chargent ça chaque côté, pas d'essieux.

M. Gauvin: Ça, ça faisait une zone grise dans la loi?

M. Léonard: Alors...

M. Cherry: Oui.

M. Gauvin: Ça faisait une zone grise dans la loi?

Une voix: Ça leur permettait, eux autres, de contrevenir...

M. Léonard: Les innovations technologiques, Mme la Présidente.

Une voix: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, tout le monde connaît les camions sans essieux.

M. Léonard: Tout le monde a vu un camion sans essieux.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ferez des photocopies pour faire croire ça aux gens à qui vous en parlez.

M. Léonard: Est-ce qu'on est d'accord avec l'article?

M. Cherry: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7 est-il adopté?

M. Cherry: Oui, adopté.

Une voix: Asteur qu'on a vu... On est comme Thomas.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article...

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, je voudrais juste dire que celui qui a préparé le texte, ici — qui n'est peut-être pas le texte officiel — il devait avoir cette photo-là sous les yeux...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): ...parce qu'effectivement, sur le texte modifié, on a commis l'erreur, on dit: «La masse qui est mesurée sur les roues d'un essieu» au lieu de marquer «sous les roues d'un essieu».

M. Léonard: Non, c'est marqué...

M. Morin (Dubuc): Dans le texte officiel, mais, dans ce texte-là... C'est pour ça que je dis que celui qui l'a écrit, il peut avoir la photo, parce qu'il s'est mêlé. Au lieu de marquer que c'est mesuré «sous les roues», c'est marqué «sur les roues».

M. Léonard: Non, mais c'est mesuré sous les roues.

M. Morin (Dubuc): Ici, là.

M. Léonard: La masse...

M. Morin (Dubuc): Ici, au début, là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc est très pointu sur la sémantique des projets de loi.

M. Morin (Dubuc): À la première ligne. Mais ce n'est pas le texte officiel, c'est là-dessus.

M. Cherry: O.K., correct, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7 est-il adopté?

M. Léonard: Adopté.

M. Cherry: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): À votre satisfaction, M. le député de Dubuc?

M. Morin (Dubuc): Adopté.

Dispositions pénales

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 8.

● (21 h 40) ●

M. Léonard: Cette disposition a pour objet d'harmoniser les amendes prévues en matière de permis spécial de circulation de manière à diminuer le montant

de l'amende lorsque le permis n'est pas signé et à augmenter les amendes, dans le cas de charges excédentaires, de façon comparable aux infractions de surcharge sans permis.

Alors, au fond, si quelqu'un n'a pas de permis, il paiera 300 \$ d'amende, il ne pourra pas payer 1 000 \$ d'amende. Donc, on veut quand même limiter, diminuer les amendes dans le cas où il s'agit simplement d'un permis non signé, qui est peut-être une infraction plutôt légère ou moins grave, en tout cas, surtout à partir du moment où il y a une photo sur le permis...

Une voix: Ah! excellente, la loi. Excellente loi. Ha, ha, ha!

M. Léonard: ...bon, et puis plus grave dans le cas de charge excédentaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 8?

M. Cherry: Si quelqu'un était pris avec un véhicule comme ça, là, puis il n'a pas de permis de conduire, là, est-ce qu'on dit qu'on saisit le véhicule? Il reste là? Ces orientations, là. Puis supposons qu'il y a là des produits périssables dans le chargement. J'essaie juste de... Tu sais, là. Un gars qui est allé charger un voyage pour aller le mener au marché — c'est des produits périssables, fruits ou légumes — puis tu l'arrêtes. Il essaie de faire ça la nuit pour entrer au marché de bonne heure, puis tu l'arrêtes: il ne l'a pas, son permis de conduire. Tu lui dis: Laisse le véhicule ici puis, toi, on t'emmène? Puis, là, qu'est-ce qui arrive avec le chargement, là? Parce que, souvent, c'est le cas. Le gars dit: Je vais te le faire cette nuit, le voyage.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: En réponse à la remarque du député de Saint-Laurent, dans le cas de matières dangereuses ou de matières périssables, la Sûreté ou les policiers vont laisser aller le conducteur, mais ils peuvent faire enquête, ils peuvent donner, par exemple, un 48 heures. Mais, dans le cas de matières dangereuses, il faut que les matières circulent. Donc, disons que c'est des cas plutôt exceptionnels. On laisse plutôt aller, mais on fait l'enquête ultérieurement. Remarquez que, maintenant, à partir du moment où les policiers auront, d'ici deux ans environ, chacun un mécanisme de vérification du dossier, un ordinateur à bord des voitures, la vérification va se faire immédiatement. Alors, quelqu'un qui peut s'identifier, mais qui n'aurait pas son permis, on peut vérifier, quand même, à la Société de l'assurance automobile, électroniquement, et ça peut devenir une infraction simple ou un 48 heures si le permis a été perdu, mais qu'il est en règle, cependant.

M. Cherry: Dites-moi, si la vérification se faisait sur un véhicule qui est hors Québec, soit une

autre province ou un État américain, est-ce que nos gens, dans deux ans, seront équipés pour vérifier ça? Ou ça demandera, là, plus longue... Je prends... Quelqu'un du Québec, on va avoir accès à cause qu'il a son permis, puis tout ça, chez nous. Mais, si c'est quelqu'un qui vient d'ailleurs, je ne sais pas moi, là...

M. Gauvin: Il y a peut-être des États où on a la réciprocité, certains échanges, là.

M. Cherry: ...même des États avec le libre-échange.

M. Léonard: Oui. Bien, on peut penser qu'à l'intérieur de l'ALENA, dans le temps, les procédures comme les dossiers vont connaître une certaine uniformisation, donc les renseignements vont s'échanger facilement. Mais, si vous me parlez, je ne sais pas, de renseignements d'un chauffeur qui viendrait du Rwanda, à l'heure actuelle, je ne suis pas sûr que ça répondrait au bout de la ligne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Non, non. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 8?

M. Léonard: Oui.

Dispositions réglementaires

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 9. M. le ministre.

M. Cherry: Ah! il y a «catégories d'essieux». Y en a-t-il qui veulent ravoir la photo? Ha, ha, ha!

M. Léonard: Cette disposition a pour objet de permettre d'inclure dans les catégories d'essieux les roues qui ne sont pas reliées à un essieu, de manière à leur appliquer les mêmes limites de charge que celles établies pour les roues reliées à un essieu. Donc, c'est une concordance, en quelque sorte, avec ce que j'ai déjà expliqué.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9 est adopté. J'appelle l'article 10. M. le ministre.

M. Léonard: C'est une disposition importante, Mme la Présidente. Cette disposition a pour objet de réviser l'obligation faite aux municipalités d'interdire la circulation des camions sur certaines routes, de prévoir dans leur réglementation une route permettant de traverser leur territoire. Cette obligation n'est plus nécessaire puisque le réseau de camionnage et la politique du

ministère des Transports sur la circulation des véhicules lourds sur le réseau municipal entraîneront une plus grande concertation entre les municipalités pour identifier des routes de transit pour les camions. L'exercice du pouvoir d'approbation des règlements municipaux par le ministre des Transports devrait assurer la cohérence sur le plan régional et national dans l'établissement des réseaux de camionnage.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Cherry: Donc, ce que le ministre nous dit, c'est que, comme toute réglementation municipale devra faire l'objet d'approbation au ministère...

M. Léonard: Comme c'était le cas auparavant.

M. Cherry: ...des Transports, ça ne pourra pas avoir comme conséquence qu'une municipalité pourrait interdire la circulation sur son territoire, un, sans consultation et, deux, sans proposer de voie alternative. Je ne pourrais pas juste dire, moi, là: Vous ne passez pas chez nous et débrouillez-vous pour passer ailleurs. Donc, ce serait le type de réglementation qui ne serait pas approuvé par le ministère, parce qu'en disant: Écoutez, si vous ne voulez pas que les gens passent chez vous, là, si c'est la seule voie, il faut que vous nous permettiez de passer là.

M. Léonard: Ça, c'est évident. Mais, par ailleurs, actuellement, avant la modification, une municipalité doit prévoir une route permettant aux camions de circuler. Après la modification, la municipalité ne sera pas obligée, parce que, si le réseau de camionnage n'emprunte pas son territoire, elle n'est pas obligée de prévoir un réseau de camionnage sur son territoire.

M. Gauvin: Vous avez touché un point important en disant...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: ...les municipalités doivent se concerter et le ministre devra approuver.

M. Léonard: Oui.

M. Gauvin: Vous avez un exemple entre deux municipalités. L'une dit: Le trafic lourd devra emprunter le rang 6, l'autre municipalité dit: Non, ça va être le rang 7. Là, ils arrivent et ça... Donc, c'est de là la concertation, je pense, pour donner...

M. Léonard: Dans ce cas-là, le ministre des Transports n'approuvera pas...

M. Gauvin: C'est ça.

M. Léonard: Ça a été l'objet de la consultation dans les MRC. Ça s'est fait en conseil de MRC. Je pense que le cas ne s'est pas produit. Les gens se sont entendus sur un tracé. C'est évident qu'il faut que la relation se fasse.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans ce cas-là, ce n'est pas la question de rang, c'est des chemins intermunicipaux.

M. Léonard: Oui.

M. Gauvin: Non, non...

M. Léonard: Mais ça peut être des rangs qui...

M. Gauvin: ...bien, moi, j'employais des numéros de rangs; ça devient des chemins intermunicipaux...

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Gauvin: ...pour certaines municipalités.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que, moi, les rangs, chez nous, ne sont pas tous intermunicipaux. M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: M. le ministre, est-ce que, une fois que cette consultation-là est établie avec les MRC, vous avez l'intention que le réseau routier de camionnage soit intégré au niveau des schémas?

M. Léonard: Ah! oui, ça va l'être automatiquement. Ça va l'être automatiquement.

M. Pinard: Ça veut dire que le ministère des Transports va faire des représentations auprès de chacune des MRC pour qu'il soit intégré dans le schéma d'aménagement qu'elles sont actuellement en train de réaliser?

M. Léonard: Bien, c'est dans le schéma ou dans la réglementation, dépendant du schéma, mais je pense que ça devient un élément important, que le réseau du camionnage. Donc, à mon sens, c'est une information majeure, autant économique que résidentielle, et j'ai l'impression que, sur le plan résidentiel, quelqu'un peut-être n'ira pas nécessairement s'installer; on va mettre plutôt des parcs industriels attendant au réseau de camionnage.

M. Gauvin: Dans la préparation des plans d'aménagement, votre service est déjà consulté sur le plan régional et local?

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 10 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 11. Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Léonard: C'est quoi, l'article 11?

Une voix: Adopté.

M. Léonard: C'est l'entrée en vigueur?

M. Cherry: Ha, ha, ha!

M. Léonard: C'est l'entrée en vigueur. Alors, est-ce que...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 11 est adopté?

M. Léonard: Quant à moi, il est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant le Code de la sécurité routière en matière de circulation routière, est adopté?

M. Léonard: Adopté.

M. Cherry: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 73 est adopté?

M. Cherry: Adopté.

M. Léonard: Adopté... à l'unanimité?

La Présidente (Mme Bélanger): À l'unanimité.

M. Léonard: Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, vos remarques finales?

Remarques finales

M. Léonard: Bien, Mme la Présidente, je suis très heureux que nous nous soyons entendus à ce point sur ce projet de loi. Je dois souligner, Mme la Présidente, que l'ancien gouvernement avait quelques intentions qu'il n'avait pas porté... Il s'était arrêté en cours de route et pour des raisons que l'on comprend...

• (21 h 50) •

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre.

M. Léonard: ...mais il reste que tout le monde comprend que le réseau de camionnage sera une excellente chose pour les Québécois: les camionneurs le souhaitent, les municipalités le souhaitent et puis, je pense aussi, le gouvernement. Le législateur, au fond, se rend à des desiderata qui étaient connus. Mais, aussi, je pense que c'est une amélioration pour les camionneurs. C'est sûr que les routes de camionnage vont amener certains types de services, pour les camionneurs eux-mêmes, qui n'existent pas à l'heure actuelle; va amener aussi certains renseignements sur les cartes. Ça sera sûrement une carte très utilisée.

Ce que nous avons adopté, c'est aussi une signalisation qui va nous permettre de concrétiser le réseau de camionnage. C'est ça que nous faisons aujourd'hui. Alors, si je comprends, nous finissons l'étude article par article en commission parlementaire, nous allons retourner à l'Assemblée nationale, et, j'espère bien, avec le concours de l'opposition, cela ira très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Mme la Présidente, c'est quand même l'aboutissement d'un processus qui remonte à plusieurs années. Puis, même, les documents qui nous ont été déposés ce soir, ont dit: Édition préliminaire pour consultation, parce que, justement, quand on chemine dans ces affaires-là, pour ce que ça fonctionne, il faut le faire en étroite collaboration avec l'ensemble des intervenants. Donc, au fur et à mesure qu'on va identifier des problèmes, les gens vont trouver des pistes de solution et puis on va ajuster ça, mais ça me semble d'une nécessité... Il y va non seulement de la protection du réseau routier, mais d'assurer une cohérence pour cette activité économique d'une grande, grande importance pour le Québec. Surtout avec le libre-échange, le réseau, c'est extrêmement important que les acteurs dans ce dossier-là aient des règles de fonctionnement qui sont correctes pour tout le monde et que ceux qui n'ont pas l'intention de les observer sachent que la volonté du législateur québécois, c'est de s'assurer qu'ils ne pourront plus le faire sans pénalité comme ils faisaient.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Léonard: Mme la Présidente, il me reste à remercier tous ceux qui ont travaillé à l'élaboration du projet de loi, en particulier les fonctionnaires. Je sais qu'il y en a qui ont mis beaucoup d'efforts, beaucoup de consultations, alors je pense qu'il convient de les remercier.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain matin, 11 heures.

(Fin de la séance à 21 h 52)