



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mardi 16 juin 1998 — N° 31

Étude détaillée des projets de loi
n° 430 — Loi concernant les propriétaires
et exploitants de véhicules lourds, et
n° 115 — Loi modifiant la Loi sur la voirie
et d'autres dispositions législatives



Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 16 juin 1998

Table des matières

Projet de loi n° 430 — Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	1
Remarques préliminaires	1
M. Jacques Brassard	1
Amendements déposés	1
M. Robert Middlemiss	1
Étude détaillée	2
Champ d'application	2
Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds	13
Obligations	15
Surveillance et contrôle des véhicules lourds	
Pouvoirs de la Société	16
Pouvoirs de la Commission	16
Saisie, inspections et enquêtes	20
Dispositions pénales	21
Document déposé	21
Accès à l'information et conservation des données	23
Dispositions modificatives, transitoires et diverses	24
Code de la sécurité routière	
Champ d'application et définitions	26
Immatriculation des véhicules	26
Permis relatifs à la conduite des véhicules	27
Révocation et suspension	28
Règles concernant les véhicules et leur équipement	30
Signalisation routière	32
Règles de circulation routière	34
Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles	39
Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises	46
Vérification mécanique des véhicules	47
Procédure et preuve	48
Dispositions réglementaires	49
Dispositions diverses et transitoires	49
Loi sur les transports	50
Projet de loi n° 115 — Loi modifiant la Loi sur la voirie et d'autres dispositions législatives	55
Remarques préliminaires	55
M. Jacques Brassard	55
Étude détaillée	55
Loi sur la voirie	55
Dispositions modificatives et finales	61

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. David Whissell
M. Normand Poulin
M. Michel Rivard

- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * M. Jacques Legault, idem
- * M. Claude Gélinas, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Mme Sylvie Légaré, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 16 juin 1998

Étude détaillée des projets de loi n° 430 et 115

(Onze heures cinquante-six minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Poulin (Beauce-Nord) remplacera M. Lafrenière (Gatineau).

Projet de loi n° 430

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, nous entreprenons ce matin l'étude détaillée du projet de loi n° 430, qui comporte pas moins de 169 articles, et nous en sommes à l'étape des remarques préliminaires. M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: M. le Président, on en a déjà beaucoup parlé à l'occasion de l'adoption du principe, à l'occasion également des audiences particulières qui ont eu lieu vendredi dernier. Je me limiterai, moi, comme remarques préliminaires, à vous dire simplement que les audiences particulières de la semaine dernière ont été très utiles et nous ont permis, je pense, et ont permis à la commission de prendre connaissance des remarques pertinentes de ceux qu'on se doit d'appeler nos «partenaires», «partenaires du transport». Alors, que ce soit l'ANCAI, ou l'ACQ, ou l'Association des propriétaires de machinerie lourde, enfin tous les intervenants qui ont témoigné devant nous ont fait des remarques pertinentes et fait des suggestions tout à fait pertinentes, appropriées.

J'avais indiqué, à la fin de ces audiences particulières, que nous allions tenir compte de ces mémoires de nos partenaires et que ça se traduirait en amendements, en modifications pour justement tenir compte de leurs remarques. D'ailleurs, je dois dire que, entre-temps, avant comme après ces audiences particulières, les contacts n'ont jamais été rompus entre les partenaires et le ministère. Ça fait deux ans qu'on chemine ensemble. C'est ce cheminement de deux ans qui nous conduit à ce projet de loi n° 430, à ce nouvel encadrement du transport routier, et cette collaboration, cette coopération a continué après le dépôt et l'adoption du principe du projet de loi n° 430, de sorte que je peux dire

que les amendements que je voudrais déposer tout à l'heure, à la fin de mes remarques préliminaires, sont le fruit d'une concertation avec les partenaires de la même façon que le projet de loi dans son ensemble, l'économie générale du projet de loi, l'architecture du projet de loi est aussi le fruit d'un consensus entre les divers partenaires. Alors donc, je pense que ça a porté fruit, ces discussions-là.

Dans un grand nombre de cas, on a reconnu le bien-fondé des remarques et des points de vue des partenaires et on les a traduits en amendements, de sorte que je pense qu'on devrait, à la fin de l'étude détaillée et si la commission, évidemment, adopte les amendements que je propose au projet de loi, avoir un projet de loi qu'on pourra présenter à l'Assemblée nationale pour adoption, un projet de loi qui vraiment reflète l'ensemble des consensus qui se sont établis entre le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile, la Commission des transports du Québec et les divers partenaires qui ont été consultés au cours des deux années de cheminement de ce dossier-là et qu'on a continué de consulter après le dépôt.

● (12 heures) ●

Ça donne lieu, je pense, à des amendements, de sorte que le consensus tient toujours, et ça a toujours été l'objectif que j'ai poursuivi d'arriver à un nouvel encadrement du transport routier qui repose sur des assises solides, c'est-à-dire sur un consensus le plus large possible de tous nos partenaires du transport, et je peux vous dire que c'est le cas. Ce consensus a tenu, ce consensus tient toujours, il tient sur l'ensemble du projet de loi et il tient sur les amendements que je vous dépose.

En terminant, M. le Président, comme je m'y étais engagé la semaine dernière, je les dépose au complet plutôt qu'au fur et à mesure, de telle sorte que les parlementaires pourront prendre connaissance dès le départ de ce que nous souhaitons comme modifications au projet de loi. Merci.

Amendements déposés

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons faire les copies nécessaires pour remettre à chacun des parlementaires... M. le député de Pontiac et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Ça va être très court. La semaine dernière, ça nous a permis d'échanger avec les partenaires du gouvernement, du ministère des Transports dans la préparation

de ce projet de loi qui a comme objectif d'améliorer notre bilan routier. Donc, la plus grosse préoccupation, c'est de s'assurer d'une plus grande sécurité sur nos routes, de protéger notre patrimoine routier et aussi de permettre aux gens qui oeuvrent dans ce domaine d'être capables de gagner une vie sans être obligés de couper des prix à cause, disons, d'une concurrence indue, de s'assurer que les règles du jeu sont telles que chacun, dans le respect de la sécurité, dans le respect du patrimoine du réseau routier, puisse gagner sa vie.

Il est très clair, M. le Président, que les organismes qui sont venus nous voir, les associations, nous ont tous indiqué l'urgence d'accepter ce projet de loi et qu'ils étaient prêts à l'accepter en autant que le ministre fasse les amendements qu'il nous a indiqué qu'il ferait. Ceci étant dit, je vois que le ministre les a déposés; on pourra les examiner. Toutefois, ceci n'empêche pas que la responsabilité finale, c'est la responsabilité du gouvernement, une responsabilité d'avoir un projet de loi qui va réellement atteindre le but visé et de s'assurer que c'est un projet de loi qui va être capable d'être mis en vigueur et aussi qu'on va être capable de régler les problèmes qu'on n'a pas réglés, des problèmes qui durent depuis des années.

On lisait encore aujourd'hui que, malheureusement, à la Société de l'assurance automobile du Québec, il n'y a pas suffisamment de personnel pour faire la vérification des autocars et on a eu un rapport du même coroner Malouin, qui va nous en soumettre un autre bientôt, un rapport qui, en soi, d'après plusieurs des gens qui ont témoigné la semaine dernière, renferme pas mal toutes les recommandations qu'on devrait mettre dans le projet de loi. Donc, ça prend un projet de loi qui va couvrir tous les aspects, et qui va être applicable, et par lequel on va s'assurer que ce n'est pas juste un beau texte, mais qu'on va se donner tous les moyens pour s'assurer que, lorsque le projet de loi sera adopté, les personnes responsables fassent leur travail et qu'on atteigne le but visé — c'est d'améliorer notre bilan routier.

Donc, M. le Président, le gouvernement sait bien, je pense, le fait qu'on a pu discuter et obtenir un consensus auprès des associations... Il ne faut pas oublier le but principal — c'est d'améliorer notre bilan routier — et il va falloir s'assurer, une fois que le projet de loi sera passé, pas juste de le mettre de côté, qu'on suit qu'est-ce qu'on s'est donné comme objectif. Et, si ça veut dire augmenter le nombre d'inspecteurs, faire plus de vérifications, qu'on le fasse, sans ça c'est juste un document qui va ramasser la poussière. Merci.

Étude détaillée

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. Alors, nous en sommes maintenant à l'étape de la prise en considération de chacun des articles du projet de loi n° 430.

Champ d'application

À l'article 1, M. le ministre.

M. Brassard: M. le Président, à l'article 1, on retrouve les deux objets du projet de loi dont on a parlé abondamment jusqu'à maintenant, c'est-à-dire la sécurité des usagers et l'intégrité ou la conservation du patrimoine routier, du réseau routier. Donc, sécurité routière et préservation du patrimoine sont les deux objectifs qu'on poursuit dans ce projet de loi.

L'autre élément dont je veux parler également, c'est la notion de «chemin ouvert à la circulation publique», qui est évidemment plus englobante. Ce n'est pas pour rien qu'on introduit cette notion-là. C'est plus englobant que la notion de «chemin public» qu'on retrouve dans le Code de la sécurité routière parce que ça comprend à la fois — on l'indique au deuxième alinéa — les terrains d'un centre commercial et également que ça nous permet d'intégrer ou de couvrir les chemins forestiers.

Il y a plusieurs dispositions, par la suite, dans le projet de loi où un certain nombre de dispositions du Code de la sécurité routière vont désormais s'appliquer aux chemins forestiers. On le fait à la demande du ministère des Ressources naturelles et de plusieurs intervenants. Alors, comme le chemin forestier n'est pas couvert par le concept de «chemin public», il fallait donc introduire un concept plus englobant dans ce projet de loi: c'est celui de «chemin ouvert à la circulation publique». Voilà.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'il y a eu des problèmes, dans le passé, pour des terrains... On parle des centres commerciaux, des choses comme ça. Est-ce qu'il y a eu des problèmes qui vous auraient amené à inclure les centres commerciaux?

M. Brassard: Dans le Code de la sécurité routière, il y a certaines dispositions qui portent sur les terrains des centres commerciaux. Mais il faut qu'on s'assure, par cette disposition-là, que les camions, c'est-à-dire, donc, les véhicules lourds, seront aussi couverts lorsqu'ils vont, par exemple, manoeuvrer ou opérer sur les terrains d'un centre commercial, pour ne pas qu'il y ait d'équivoque possible.

M. Middlemiss: D'accord. Le fait d'appliquer le Code de la sécurité routière dans les chemins forestiers, est-ce que ça implique qu'il va falloir changer les normes de ces chemins forestiers? Et est-ce qu'il y a des conséquences financières ou autres?

M. Brassard: Non, on n'aura pas à changer les normes de construction, par exemple, des chemins forestiers, ça n'implique pas de coûts particuliers non plus; ça implique seulement que certaines dispositions bien déterminées vont pouvoir désormais s'appliquer, par exemple les limites de vitesse. Donc, ça veut dire qu'on pourra désormais installer des panneaux indiquant les vitesses maximales sur des chemins forestiers et, forcément, à partir de ce moment-là, des infractions possibles et des condamnations en vertu de cette disposition-là du Code.

M. Middlemiss: Est-ce que ça va être les mêmes panneaux qu'on utilise sur le réseau provincial, que ce soit...

• (12 h 10) •

M. Brassard: On pourra. Ce n'est pas obligatoire de mettre des panneaux, mais on pourra le faire. Le propriétaire du chemin forestier pourra le faire, mais ce ne sera pas obligatoire. Si on fait un raisonnement très pratique, à partir du moment où une route est assujettie à la disposition du Code portant sur les vitesses, ça me semble aller de soi que le propriétaire va devoir, par des panneaux, annoncer les vitesses maximales.

Techniquement, monsieur peut-être va compléter, en se nommant.

Le Président (M. Lachance): Oui. Si vous voulez vous identifier, pour les fins du *Journal des débats*, et avec votre fonction, s'il vous plaît.

M. Savard (Gilles): Gilles Savard, avocat au contentieux, Transports. Les modifications que vous allez voir apportées par le projet de loi n° 430 vont toucher, entre autres, un article du Code qui fait en sorte que la loi va fixer, pour les chemins forestiers, une limite de vitesse qui est de 70 km/h, mais qui peut être majorée à 90 km/h par un arrêté ministériel du ministre des Transports qui est pris de concert avec le ministre des Ressources naturelles. Ces chemins-là, ce sont des chemins qui sont identifiés, qui sont habituellement entretenus directement par les exploitants forestiers.

Les normes que vous allez voir un peu plus loin dans le projet, qui sont introduites, c'est des normes minimales de sécurité, des règles de comportement, comme par exemple garder la droite du chemin lorsqu'on circule, la limite de vitesse qui va être de 70 km/h, sauf dans les cas où elle sera portée, par un arrêté ministériel, sur un tronçon déterminé du chemin, à 90 km/h, et le fait, pour les personnes qui conduisent ces véhicules-là, entre autres, d'avoir sur elles un permis de conduire.

Là, je fais très, très rapidement un résumé un peu de ces règles-là qui vont toucher les véhicules lourds: la possibilité, si un véhicule est vraiment endommagé ou dangereux, de demander qu'il soit l'objet d'une vérification mécanique. Les dispositions aussi qui concernent les chemins forestiers vont toucher l'ensemble des citoyens au niveau des ceintures de sécurité, entre autres pour les sièges pour enfants. Donc, même si une personne circule sur un chemin forestier, elle devra attacher les sièges de sécurité pour enfants. Tout à l'heure, on va voir un petit peu plus les détails de ça.

M. Brassard: Il y a une douzaine d'articles du Code qui vont s'appliquer sur les chemins forestiers, entre autres l'alcool au volant également qu'on n'a pas mentionné, les dispositions concernant l'alcool au volant.

M. Middlemiss: M. le Président, le ministre indiquait que ce ne sera pas nécessaire d'avoir des panneaux pour indiquer... Suite à l'intervention de M. Savard, il

semble que, de façon normale, c'est 70 km/h, et il y a certains tronçons qui sont à 90 km/h. Est-ce que le gros bon sens n'exige pas que ce soit...

M. Brassard: Absolument. C'est ce que je dis. Le gros bon sens va indiquer qu'il faut le signaler.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que cette signalisation va être la même qu'on utilise sur le réseau du ministère des Transports?

M. Brassard: Je pense que ça aussi, le gros bon sens nous indique que ça devrait être la même.

M. Middlemiss: Et c'est le propriétaire ou les exploitants...

M. Brassard: C'est l'exploitant. C'est les exploitants.

M. Middlemiss: Mais, sur ces routes-là, des fois les exploitants, ce n'est pas toujours les mêmes. Est-ce qu'il devrait y avoir tous les gens qui exploitent la forêt publique le long...

M. Brassard: Oui, mais il y a des villégiateurs aussi puis des pêcheurs. Enfin, il y a beaucoup de monde qui circule sur ces routes-là.

M. Middlemiss: Oui. Donc, la personne qui va être responsabilisée, ou le groupe, c'est surtout les exploitants de la forêt dans les régions où ces routes-là se situent. Et est-ce qu'on a des modalités? De quelle façon on va responsabiliser quelqu'un de tout ça?

M. Brassard: Il y a un groupe de travail, actuellement, interministériel qui comprend le ministère des Transports puis le ministère des Ressources naturelles — la CSST en fait partie également — et qui, depuis un bon moment, se préoccupe et réfléchit sur toute cette question-là de la circulation sur les chemins forestiers. C'est d'ailleurs à la demande de ce groupe de travail interministériel qu'on va retrouver les dispositions dans le projet de loi concernant la circulation sur les chemins forestiers.

Ce groupe de travail nous propose et propose de mettre l'accent sur la sensibilisation de tous les usagers des chemins forestiers. Donc, il y aura une campagne de publicité. Elle a eu lieu en mai 1997, elle continue, elle se poursuit. Donc, il y a une campagne d'information qui va s'accroître, j'imagine, à partir du moment où le projet de loi va être adopté, une campagne d'information qui va devoir s'accroître pour que les usagers de ces routes sachent désormais qu'il y a un certain nombre de dispositions du Code qui maintenant s'appliquent.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le groupe de travail se penche aussi sur l'état du réseau, la responsabilité? Je sais que la responsabilité, normalement, de l'entretien du réseau est à l'exploitant, et souvent,

lorsqu'il n'y a pas d'exploitant, les villégiateurs, ces gens qui vont pour la chasse ou la pêche, se plaignent que, lorsque l'exploitant n'est pas là, la route n'est pas entretenue. Est-ce que le groupe se penche sur ça pour voir de quelle façon ça pourrait être assuré? Qu'est-ce que qui arrive si la route n'est pas entretenue? Est-ce que, à ce moment-là, quelqu'un pourrait être tenu responsable de négligence?

M. Brassard: Non, on ne va pas jusque-là. C'est vrai, vous avez raison, il y a des différences en ce qui a trait à l'entretien des routes de ce réseau. Il y a des routes du réseau qui, lorsqu'elles sont entretenues par des opérateurs forestiers, sont de meilleure qualité; mais, quand elles cessent d'être entretenues par des entreprises forestières, généralement, le niveau de qualité de ces routes-là diminue. Mais elles tombent généralement sous la responsabilité d'autres intervenants. C'est des zec, par exemple, qui vont prendre le relais, ou des pourvoiries. Puis, quand on se situe hors zec, comme c'est mon cas avec mon camp de chasse et de pêche, bien, c'est les villégiateurs eux-mêmes qui contribuent, à même leurs propres ressources, à entretenir le mieux possible les tronçons routiers qui les concernent.

Ce qui arrive, à ce moment-là, c'est évident, c'est que les usagers de ces routes-là adaptent leur mode de conduite à la qualité du réseau. Je sais très bien, par exemple, que, sur la route des Passes, dans la zec des Passes, ça roule vite parce que le chemin est très bien entretenu, est en très bon état. C'est les opérateurs forestiers qui y contribuent puis, en plus, c'est l'Alcan, qui a des barrages en haut, Passes-dangereuses. Alors, c'est une très belle route, ça roule vite. Mais je sais aussi, moi, que, dans la zec La Lièvre, que je traverse pour aller à mon camp de chasse et de pêche — ha, ha, ha! — la route est très différente, en termes de qualité, de celle qu'on retrouve dans la zec des Passes. Alors, forcément, on roule moins vite là sûrement.

Une voix: Alcan a des plus gros moyens.

M. Brassard: Pardon?

Une voix: Alcan a des plus gros moyens. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Oui, bien...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Oui, M. le Président. M. le ministre, je dois d'abord vous exprimer ma satisfaction de voir l'introduction de cette notion-là dans cet article-ci. Je pense que ça fait suite également à des représentations que nous avons faites dans le passé concernant les chemins forestiers. Ça va permettre, je crois, de civiliser et de discipliner davantage les usagers de ces voies de circulation et ça fait également suite à des recommandations qui ont été faites par des coroners suite à des décès qui ont été constatés sur ces

chemins-là. Je pense que c'était grand temps qu'on le fasse et qu'il faut dès le départ le souligner.

Le Président (M. Lachance): Voilà, votre message est passé, M. le député de Saguenay. M. le député d'Argenteuil.

M. Whissell: Si je comprends bien, on est en train de nous dire que les routes forestières sont un peu laissées à elles-mêmes et au bon désir de leurs usagers de les entretenir. Je me pose la question: Le fait de mettre des panneaux de signalisation sur ces routes, qui va voir au respect, à l'application... Est-ce qu'on va envoyer une police forestière? C'est beau, mettre des panneaux, mais, en bout de ligne, qui va voir au respect de la réglementation?

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

M. Brassard: Bien, la Sûreté du Québec aura compétence pour veiller au respect, pourra accéder à ces chemins-là puis faire en sorte que les...

M. Whissell: Bien, honnêtement, on est en train de dire que ces routes-là ne seront, des fois, pas du tout entretenues. Je vois mal la Sûreté du Québec aller marauder dans ces routes-là.

M. Brassard: Oui, bien, elle le pourra. C'est ça. Moi, ce que je dois vous dire à cet égard, c'est que, jusqu'à maintenant, si vous me permettez l'expression, c'est le «free-for-all». Pour emprunter une expression bien courante, c'est le «free-for-all», jusqu'à maintenant. Il n'y a pas de règles qui s'appliquent, il n'y a aucune disposition du Code de la sécurité routière qui s'applique, puis il y a des accidents, puis il y a des morts. Le bilan est assez regrettable, hein? De 1993 à 1997, il y a eu 94 décès sur les chemins forestiers, 358 blessés graves. C'est beaucoup. Ça veut dire que ça roule vite, conduite dangereuse. C'est vraiment un domaine sans loi. Alors, ce qu'on fait, c'est un premier pas. À la demande de bien du monde, de bien des intervenants, on fait un premier pas.

● (12 h 20) ●

C'est un peu comme les véhicules hors route, la loi qu'on a adoptée sur les véhicules hors route. C'est sûr que, en termes d'application, il y a matière à amélioration, ce n'est pas encore la perfection absolue, mais c'est un premier pas important de règles, en vertu d'un loi, qui vont maintenant s'appliquer sur ce réseau-là. Ça veut dire qu'il va falloir qu'il y ait encore bien des efforts de sensibilisation, d'information, des campagnes de publicité, que les chauffeurs de camion soient mieux formés pour circuler sur ces routes-là, que les exploitants puis les entreprises forestières soient plus conscients qu'il faut respecter un certain nombre de règles de sécurité. Je conviens avec vous que ce ne sera pas encore, dans l'immédiat, à partir du moment où la loi va être sanctionnée, la perfection, mais là, au moins, on fait un premier pas, il y a un progrès par rapport à la situation actuelle.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Oui, M. le Président. Combien de kilomètres additionnels ça représente dans le réseau? Est-ce qu'on a évalué...

M. Brassard: Je n'ai pas d'idée, mais c'est sûrement considérable. Le réseau supérieur, c'est 30 000 km. Aucune idée. On pourra essayer d'avoir l'information. Probablement qu'au ministère des Ressources naturelles ils sont en mesure de nous donner cette information.

M. Poulin: Si je comprends bien, M. le ministre, il n'y a aucune ressource additionnelle qui va être ajoutée pour...

M. Brassard: Non. Ça veut dire que probablement la Sûreté du Québec, qui fait partie du comité interministériel dont je parlais tantôt, va, dans un premier temps, faire ce qu'on appelle des opérations ponctuelles sur certains tronçons des routes forestières très fréquentées. Des opérations ponctuelles. C'est sûr qu'elle n'aura pas les effectifs pour assurer une surveillance régulière et constante comme la Sûreté le fait sur le réseau autoroutier. Je vous dirais le contraire, je pense que personne ne me croirait, là, c'est évident. Alors, ce qui va se faire à l'occasion, en haute saison aussi — parce que, pour les opérations forestières, on sait qu'il y a des moments plus intenses dans l'année — c'est des opérations ponctuelles, de sorte que progressivement les usagers vont prendre conscience que, bon, bien, là, une bonne partie du Code s'applique sur ces routes-là, maintenant, puis qu'il va falloir qu'ils intègrent ça à leur comportement. C'est un peu ça.

On me dit qu'il y a 50 000 km environ de routes forestières, fréquentées de façon évidemment très variable.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Oui. Est-ce que ça va donner ouverture, ça, à la responsabilité civile des exploitants de chemin forestier, l'inclusion de cette notion-là?

M. Brassard: Pas plus, pas moins que maintenant.

M. Gagnon: O.K.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Le ministre a mentionné les VTT. De façon normale, sur les chemins forestiers, est-ce que les VTT ont le droit de se promener sur ces chemins-là?

M. Brassard: Bonne question. C'est clair qu'ils circulent.

M. Middlemiss: Oui? D'accord. Ce n'est pas interdit?

M. Brassard: Bien, on va vérifier. Je ne pense pas. En tout cas, pas sur le réseau secondaire, je ne pense pas. Mais est-ce que, sur des tronçons... Vous savez comment ça fonctionne, le réseau forestier, il y a toujours une route principale, puis après ça, bien, ça se ramifie en un réseau secondaire. On va vérifier ça pour avoir la réponse.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, est-ce que ça signifie que, jusqu'à l'adoption du projet de loi n° 430, par exemple, la Sûreté du Québec n'avait pas juridiction sur les...

M. Brassard: Non. C'est ça, vous avez bien compris. Vous avez bien compris. C'est ça que ça signifie.

Le Président (M. Lachance): Ça veut dire qu'elle ne pouvait pas émettre de billets d'infraction?

M. Brassard: Pas du tout. Le Code ne s'appliquait pas. L'ensemble du Code de la sécurité routière ne s'appliquait pas sur — maintenant qu'on le sait, là — les 50 000 km de réseau forestier. Ça ne s'appliquait pas.

Le Président (M. Lachance): Parce qu'il faut bien être conscient que, dans beaucoup de petites municipalités où le Code s'applique, les policiers de la Sûreté du Québec ne sont pas présents d'une façon très assidue, étant donné le faible taux de circulation. Cependant, il arrive que, quand certains conducteurs se comportent comme des cowboys, ce qui peut arriver aussi sur des chemins forestiers, à ce moment-là, il y a des personnes qui se permettent de faire des plaintes et là la Sûreté du Québec ou d'autres corps de police peuvent intervenir. Je pense que c'est assez fréquent comme façon de procéder, si je comprends bien.

M. Brassard: Bien, cette procédure-là pourrait être utilisée aussi, la procédure sur plainte, sûrement.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Argenteuil.

M. Whissell: L'implantation et l'installation de toute cette signalisation-là vont se faire aux frais du ministère?

M. Brassard: Non.

M. Whissell: Aux frais des...

M. Brassard: Des exploitants.

M. Whissell: ...exploitants. Et est-ce que les exploitants vont devoir aller demander au ministère où installer la signalisation ou si c'est laissé à eux-mêmes?

M. Brassard: Non plus. S'ils en installent. Encore une fois, ce n'est pas obligatoire, mais je pense qu'effectivement, comme disait le député de Pontiac, le bon sens va commander qu'il y ait quelques indications pour dire que, sur cette route-là, la vitesse maximale, c'est 70 km/h. Mais c'est laissé à la responsabilité de l'exploitant de la route.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Quels vont être les critères pour changer la vitesse de 70 km/h à 90 km/h? On avait mis ça dans l'affaire des VTT et des motoneiges, hein? Quels sont les critères qui vont permettre puis qui vont définir que, sur certains tronçons, la vitesse maximale va être de 90 km/h au lieu de 70 km/h?

M. Brassard: Va falloir faire du cas par cas, puis c'est clair que la qualité de la route, la qualité de l'infrastructure va être un critère majeur.

M. Middlemiss: Donc, on n'a pas établi...

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Ça va être laissé à des gens de...

M. Brassard: Va falloir que ça se fasse sur demande puis va falloir qu'il y ait du monde qui aille sur place voir l'état de la route — c'est la seule façon de fonctionner — sur demande.

J'ai la réponse pour les VTT, M. le Président. La réponse pour les VTT, c'est qu'il peuvent le faire, ils peuvent rouler sur des chemins forestiers, sauf si l'exploitant en décide autrement, l'interdit. C'est tout à fait compréhensible. Si, à un moment donné, dans un secteur de coupe, il y a des routes très fréquentées par des camions chargés de bois, l'exploitant peut, en vertu de la loi, décréter que, sur cette route-là, les VTT sont interdits.

M. Middlemiss: Donc, il va falloir qu'on ait des panneaux ou quelque chose, tu sais, pour aviser les gens.

M. Brassard: Ah bien oui! C'est sûr qu'il faut qu'il l'indique. Faut qu'il le signale, forcément, oui. Mais c'est à l'exploitant de prendre cette décision-là. La règle générale, c'est que les VTT peuvent circuler sur des chemins forestiers, sauf s'il y a interdiction de la part d'un exploitant de cette route-là.

M. Middlemiss: Je suis un peu tracassé par le fait de dire: Bien, on va laisser ça à l'exploitant, lorsqu'on voit qu'on peut changer de vitesse, que les VTT peuvent se promener là à moins qu'ils soient avisés qu'ils ne peuvent pas le faire. Tu sais, si on laisse ça un peu flou, là... On peut mettre des panneaux, on peut ne pas en mettre. Je sais que le gros bon sens devrait toujours

primer, mais ce n'est pas toujours ça, malheureusement, qui arrive. Le but visé, c'est de s'assurer d'améliorer la sécurité sur ces routes-là, et il me semble que peut-être qu'on devrait insister un peu plus sur le fait qu'il y ait des panneaux pour établir la vitesse. Même si ce n'est pas à des intervalles de distance aussi près qu'on a sur le système, au moins que les gens soient sensibilisés, sans ça ça existe dans un projet de loi, mais, dans son application, est-ce que réellement on va atteindre le but visé? Ça m'inquiète un peu.

M. Brassard: Pour ce qui est de la vitesse maximale, c'est 70 km sur le chemin forestier. On pourra porter à 90 km sur certains tronçons, mais ça prend l'autorisation du ministre des Transports qui consulte le ministre des Ressources naturelles. Donc, ça veut dire qu'avant de prendre une décision comme celle-là il y aura du monde qui aura été voir la route pour que la décision soit pertinente.

● (12 h 30) ●

Quant aux VTT, je pense qu'on doit, à ce moment-là, responsabiliser les exploitants. C'est difficile, à ce moment-là, de faire en sorte qu'une décision comme celle-là se prenne au niveau ministériel, au niveau gouvernemental. Écoutez, tous ceux qui fréquentent la forêt le savent très bien, ceux qui sont habitués de fréquenter la forêt le savent très bien, ce réseau-là est très, très ramifié. Il y en a une partie qui est abandonnée par les entreprises forestières, elles ne font plus d'opérations là. Alors, tu sais, comment savoir?

Alors, je pense que la meilleure façon, c'est de responsabiliser l'exploitant qui, lui, sait quelles sont les routes qu'il utilise pour ses opérations puis celles qu'il n'utilise pas. À ce moment-là, de lui-même, je suis sûr qu'un exploitant, un opérateur forestier qui utilise de façon régulière, souvent parfois 24 heures par jour... C'est comme ça que ça se passe en période de coupe. On le sait, comment ça se passe en forêt. Cet exploitant-là, il n'est pas intéressé à voir circuler des quatre-roues. Je suis certain de ça. C'est pour des motifs de sécurité. Ses camions circulent constamment, constamment. Alors donc, il va recourir à la loi, il le sait très bien, pour l'interdire dans ces cas-là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Beauce-Nord.

M. Brassard: Je pense que c'est la meilleure façon, la façon la plus pratique, la plus pragmatique de fonctionner. De toute façon, là, on est déjà dans une autre loi qui est déjà adoptée.

M. Poulin: Oui, M. le Président. On a parlé de 50 000 km de chemins. J'aimerais savoir, dans le passé, il arrivait un accrochage, un accident quelconque, est-ce que c'était la Sûreté du Québec qui devait se rendre sur les lieux pour constater les dégâts...

M. Brassard: Pour faire les constats.

M. Poulin: ...ou ça sera, on va dire, des tâches additionnelles qui vont être attribuées à la Sûreté du Québec?

M. Brassard: Évidemment, ça dépendait de la nature de l'accident. Quand il y avait des accidents graves impliquant des blessés graves puis des décès, c'est sûr qu'on appelait les ambulances, les ambulances s'y rendaient. Probablement aussi que la Sûreté venait faire des constats.

M. Middlemiss: La CSST probablement aussi.

M. Brassard: Oui. Certainement que la CSST était impliquée, parce que ça peut être assimilé à des accidents de travail. Mais, légalement parlant, la Sûreté ne couvrirait pas ce réseau.

M. Poulin: C'est donc dire que, avec cette modification-là, il arrive un accident mineur, mais on a besoin, on va dire, d'avoir un constat d'accident, on va faire affaire avec la Sûreté du Québec et celle-ci va devoir se rendre sur les lieux?

M. Brassard: Pas dans tous les cas. Je ne pense pas.

M. Poulin: Il n'y a pas des territoires qui vont être surchargés d'appels ou de travail suite à l'ajout, on va dire, de ces responsabilités-là? Parce qu'il doit y avoir des territoires qui vont ramasser je ne sais pas combien de kilomètres de territoires dont ils n'avaient pas la responsabilité. S'il n'y a aucune ressource humaine qui est ajoutée, ces gens-là ne seront pas contraints à réduire les services dans les zones où la Sûreté établissait son territoire auparavant? Parce que 50 000 km, il y a des milieux qui sûrement vont être drôlement affectés.

M. Brassard: Oui, mais, encore une fois, la Sûreté va probablement faire, dans certains secteurs, dans certaines parties du territoire, un certain nombre d'opérations ponctuelles ayant un but de sensibilisation, d'information également, en plus d'un but de donner des infractions, de distribuer des infractions, un but de sensibilisation pour que les usagers de cette route-là ou de ce secteur-là prennent conscience que désormais il y a un certain nombre de dispositions du Code, au moins une douzaine, pas toutes les dispositions, mais un certain nombre de dispositions du Code qui s'appliquent.

C'est ce que réclamait le ministère des Ressources naturelles. C'est ce que réclamaient les coroners qui ont eu à analyser les causes d'un certain nombre d'accidents impliquant des décès. C'est ce qu'un bon nombre d'intervenants réclamaient. On donne suite. On pense que c'est tout à fait légitime et approprié de donner suite. Ce n'est pas tout le Code, là, qui s'applique, c'est un certain nombre de dispositions ciblées.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Argenteuil.

M. Whissell: Je reviens encore à ma question des panneaux sur le réseau autoroutier. Bon, sur une autoroute, tout le monde sait que c'est 100 km/h maximum, puis pourtant... Il y a des normes qui rappellent que c'est 100 km/h fréquemment. Là, on dit qu'on va avoir une vitesse maximum de 70 km/h. Je m'explique mal comment... Bon. Un transporteur routier qui rentre dans une zone de chemin forestier, il n'y a rien qui va lui rappeler qu'il faut qu'il aille à 70 km/h. Alors, s'il y a une police qui se trouve là à ce moment-là, s'il roule un peu plus vite, il va y avoir une infraction au Code de la route. Il n'y a aucune obligation d'avoir un panneau. Même les producteurs forestiers ne sont pas obligés de mettre un panneau à l'entrée.

M. Brassard: Quand on regardera la disposition, quand on sera rendu à la disposition portant là-dessus particulièrement, on pourra voir comment on peut envisager l'application, là, concrète, parce que c'est clair qu'il va falloir... Je ne pense pas qu'on doive s'assujettir aux normes de signalisation qu'on retrouve sur les autoroutes, là, mais ça m'apparaît aussi évident qu'il doit y avoir quelques indications indiquant la vitesse maximale. On est peut-être un peu...

Le Président (M. Lachance): On anticipe.

M. Brassard: ...prématuré, là. On anticipe. Quand on arrivera là, on regardera ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 2. M. le ministre.

M. Brassard: Là, il y a des amendements. Il y a un amendement en particulier. Remplacer, dans le paragraphe 2°, les mots «ou d'un contrat de services» par les mots «, que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur».

Essentiellement, l'article 2, cependant, on le voit par son libellé, c'est évidemment un article majeur parce que c'est, en quelque sorte, le champ d'application de la loi: à la fois les propriétaires de véhicules lourds, mais aussi les exploitants de véhicules lourds. On indique aussi ce que sont les véhicules lourds, qu'est-ce qu'on considère comme étant des véhicules lourds. Alors donc, c'est vraiment un article clé. C'est le champ d'application de la présente loi.

L'amendement qu'on apporte, c'est pour mieux cibler les contrats visés. Ça, ça vient des partenaires. C'est les partenaires qui ont dit: Pour mieux cibler les contrats visés. Le texte à l'origine disait «en vertu d'un contrat de location ou d'un contrat de services». Alors, là, on remplace «contrat de services». On dit donc «en vertu d'un contrat de location, que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur».

C'est la réalité. C'est ce que les partenaires nous ont dit. C'est ça, la réalité. Il y a des contrats de location où le locateur ne fournit pas le conducteur, ne fournit pas le chauffeur. Il y en a d'autres, par contre, où il le fournit. Alors, ça dépend des contrats. Alors, cet amendement-là vient répondre à la demande des partenaires qui connaissent cette réalité-là, qui vivent cette réalité-là. Ils ont dit: Ça va coller mieux à la réalité.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, sur l'amendement.

M. Middlemiss: Oui. Il n'avait pas été question ici que les courtiers fassent partie de...

M. Brassard: Il y a des dispositions plus loin qui vont concerner les courtiers.

M. Middlemiss: Et non pas à ce point-ci. Mais on va le voir tantôt.

M. Brassard: Oui, avec des amendements qu'on apporte qui vont couvrir ce qu'on appelle les courtiers, ce qu'on a appelé les courtiers en audiences particulières.

Une voix: Les courtiers, c'est l'article...

M. Brassard: L'article 14, oui.

M. Middlemiss: Est-ce que les changements à l'article 2 rencontrent la demande de la ville de Montréal qui vous avait adressé...

M. Brassard: Oui, oui, oui. On me dit: Oui. C'est à la suite de discussions avec le contentieux de la ville de Montréal.

M. Middlemiss: Qu'on est arrivé avec l'amendement.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Sur l'article 2 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

• (12 h 40) •

Le Président (M. Lachance): L'article 2, tel qu'amendé, est adopté. Article 3. M. le ministre.

M. Brassard: C'est un texte évidemment qu'on retrouve dans beaucoup de lois. Ça permet d'exempter,

une possibilité d'exemption de certains véhicules ou certaines catégories de véhicules de l'application d'une partie ou de tout le projet de loi.

Le paragraphe 2° permet au gouvernement d'apporter les ajustements nécessaires pour que l'encadrement du transport routier s'harmonise avec les lois d'autres provinces ou d'autres États, d'autres administrations dont les normes concernant la masse des véhicules pourrait différer, pourrait être différente.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est ici, M. le Président, où on pourrait... les grues?

M. Brassard: Vous parlez de véhicules-outils, oui.

M. Middlemiss: C'est ça qui permettrait... Est-ce que ça répond de façon adéquate à la demande de l'Association des propriétaires de grues du Québec?

M. Brassard: Effectivement, l'exemption va porter sur les véhicules-outils. On a parlé des grues vendredi dernier. L'exemption va concerner les grues fixes, mais pas les grues qui se déplacent par elles-mêmes.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, l'appréhension qu'avait M. Denis, si je ne me trompe pas...

M. Brassard: M. Denis qui était président.

M. Middlemiss: ...que maintenant ça va lui coûter plus cher pour immatriculer son véhicule et aussi il va être obligé de payer encore pour des permis spéciaux...

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous désirez qu'on suspende, M. le ministre?

M. Brassard: Oui, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 12 h 44)

(Reprise à 12 h 45)

Le Président (M. Lachance): Nous allons reprendre. M. le ministre, nous sommes suspendus à vos lèvres.

M. Brassard: Alors, écoutez, donc il y a deux types de grues. Il y a ce qu'on appelle les grues autoporteuses. C'est les grues qui ont un même poste de commande. Pour se déplacer et pour commander la grue, c'est un même poste de commande. Ça, ce sera considéré comme des véhicules-outils. L'autre type de grue, c'est les véhicules qui sont assimilés à ce qu'on appelle, nous, des véhicules de transport d'équipement. C'est-à-dire que, en fait, c'est un camion qui se déplace et il y a derrière, sur la plateforme, une grue où il y a un poste de commande

qui est distinct du poste de conduite du véhicule. Ça, selon notre définition, ça va être considéré comme un véhicule de transport d'équipement, au même titre que les grues d'Hydro-Québec, par exemple, avec des nacelles. Ça aussi, c'est un véhicule de transport d'équipement.

On a rencontré M. Denis. On s'est expliqué. Je pense qu'on s'est compris. J'espère. Parce que, évidemment, il y avait une inquiétude quant au coût d'immatriculation. C'était ça. Ça, ça peut vouloir dire qu'on va devoir faire en sorte que le règlement sur les droits d'immatriculation soit bien ajusté en conséquence, pour ne pas que ça entraîne de coûts. Mais c'est clair qu'il va devoir respecter les règles de sécurité. Comme il est hors norme, s'il est hors norme, son véhicule, il va devoir obtenir un permis spécial, comme c'est le cas présentement. Alors, il n'y aura pas de changement sur le plan pratique.

Mais, si on l'exempte de la loi — c'est ça, le problème qu'on a essayé de lui faire comprendre — si on exemptait les grues de toute nature de la loi, ça veut dire, à ce moment-là, qu'un propriétaire ou un exploitant de grue qui ne respecte pas les règles de sécurité, qui est un délinquant chronique, on ne pourra pas lui retirer son droit de circuler, son autorisation de circuler. Ultimement, la Commission des transports ne pourra pas le faire, parce qu'il va être exempté. Donc, il n'est pas au registre. Alors, ça pose un problème. Là, à part ça, si on fait ça pour les grues autres que autoporteuses, pourquoi on ne fait pas ça non plus pour les camions de Bell et d'Hydro-Québec qui portent des nacelles également, qui sont des équipements peut-être moins volumineux que ce qu'on retrouve sur certaines grues, mais qui sont quand même des équipements de travail? Là, on ouvrirait la porte plus large.

Alors donc, dans cette perspective-là, on a expliqué à M. Denis que, oui, il y a un certain type de grue qui serait exempté, mais pas tous les types.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. J'aimerais savoir, M. le Président, comment on en est arrivé à définir que, si on la conduit de la même place qu'on l'opère quand on l'opère comme grue, ce n'est pas soumis, il n'y a pas de problème, mais que, une fois qu'on change de place et qu'on la conduit d'un autre endroit, là, à ce moment-là, la sécurité devient plus un problème. En d'autres mots, à la limite, est-ce que quelqu'un qui conduit à partir de l'endroit où il opère la grue pourrait être négligent et qu'on ne pourrait rien lui faire? Pourquoi on s'est basé sur l'endroit où on la conduit, de la façon qu'on la conduit?

(Consultation)

M. Brassard: Suspendez quelques instants.

Le Président (M. Lachance): D'accord, on va suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 50)

(Reprise à 12 h 53)

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre.

M. Brassard: En fait, c'est le fruit, je dirais, d'un compromis avec l'industrie. Les grues dites autoporteuses, règle générale, circulent surtout sur les chantiers, donc très peu sur le réseau routier. Et, quand elles sont appelées à circuler sur le réseau routier, évidemment elles sont assujetties aux règles normales de sécurité, un peu comme tous les véhicules-outils, les autres véhicules-outils. Pensons à une niveleuse, par exemple — ça, une niveleuse, c'est un véhicule-outil — qui circule sur un chemin public, elle se doit de respecter les normes de sécurité normales, c'est l'évidence, ou à des véhicules-outils qui servent au pavage, par exemple, donc des rouleaux — ça, c'est des véhicules-outils — les règles normales de sécurité s'appliquent.

Pour ce qui est, cependant, des véhicules comportant des grues, mais qui sont, en sorte, des camions, là c'est clair que ces véhicules-là peuvent être appelés à faire des distances assez longues sur le réseau routier et, à ce moment-là, se doivent d'être considérés, en vertu de la loi, comme des véhicules lourds, et même avec un permis spécial, puisque c'est souvent des véhicules hors normes en termes de masse, par exemple, de poids, c'est souvent des véhicules hors normes en termes de largeur. Donc, ça prend un permis spécial à ces égards.

Ce qu'on me dit, en général, les grues dites autoporteuses qui ne circulent généralement pas sur le réseau routier, quand elles sont appelées à se déplacer — souvent, on les transporte d'un chantier à l'autre — à ce moment-là, on se doit d'utiliser des fardiers, on les place sur des fardiers, puis on les déplace sur l'autre chantier où, là, elles sont mobiles, mais mobiles sur le chantier. Généralement, c'est des pneus d'une grosseur pas mal plus considérable que les pneus d'un camion régulier.

Alors, c'est un peu cette distinction-là. C'est à la suite, évidemment, de discussions avec l'industrie qu'on en est arrivé à établir cette espèce de distinction en termes d'exemption. Les véhicules-outils sont exemptés. Je pense que des véhicules-outils, j'en ai cité quelques-uns tantôt que ça tombe sous le sens que c'est des véhicules-outils: un rouleau d'asphalte, une asphalteuse et une niveleuse, manifestement c'est des véhicules-outils. Par contre, pour les grues, il y avait comme une espèce d'ambiguïté. Alors, on l'a tranchée en faisant cette distinction-là dont je viens de vous faire état.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Donc, présentement, ces grues-là ne sont pas immatriculées?

M. Brassard: Les grues autoporteuses?

M. Middlemiss: Elles ne le sont pas?

(Consultation)

M. Brassard: Oui, elles sont immatriculées.

M. Middlemiss: Elles le sont, aujourd'hui?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, ça ne changerait rien dans tout ça. Il semblerait que ce qui préoccupait...

M. Brassard: Pour ce qui est des immatriculations, il n'y aurait pas de changement, elles continueraient d'être immatriculées. Alors, elles vont continuer d'être immatriculées, les deux types de grues vont continuer d'être immatriculés.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a l'intention, suite à ce projet de loi là, de changer le coût de l'immatriculation?

(Consultation)

M. Brassard: Ça, là, ça concerne le règlement sur les droits d'immatriculation, mais il y a des discussions actuellement pour adapter le règlement sur les droits d'immatriculation au projet de loi qui est sous étude actuellement.

M. Middlemiss: Et quelle est la raison qui susciterait une augmentation? Parce que je suis convaincu que ce n'est pas une diminution. Quelles sont les raisons qui suscitent une augmentation de l'immatriculation?

M. Brassard: Il n'y a pas de motif particulier pour justifier des augmentations des droits d'immatriculation de ce type de véhicule.

M. Middlemiss: Mais pour quelle raison, donc? Est-ce que c'est parce qu'on a besoin de plus d'argent? «C'est-u» ça, la question?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non, mais, s'il n'y a pas de règles du jeu qui déterminent le montant, si on dit: Mais, regarde, ça met une charge additionnelle sur le réseau routier et, à ce moment-là, on devrait augmenter le coût, parce que notre patrimoine routier en prend pour son rhume, donc on pourrait le justifier dans ce sens-là. Est-ce que c'est un ajustement parce que ça fait longtemps qu'on n'a pas ajusté? Mais qu'est-ce qui nous amène à dire, tout d'un coup: On devrait augmenter ou on considère la possibilité d'augmenter le coût?

M. Brassard: Non. C'est une crainte qui a été exprimée par les intervenants. C'est une crainte, encore une fois, qui n'est pas fondée. Il n'y a pas de projet d'augmentation des droits d'immatriculation sur ce type de véhicules; en tout cas, pas à ma connaissance.

M. Brassard: En cours de cheminement du dossier, il a pu être évoqué que, pour les grues qui circulaient plus souvent sur le réseau routier, donc pas les grues autoporteuses, mais les grues à deux postes de commande... Il y a eu des hypothèses d'augmentation de droits d'immatriculation compte tenu qu'elles circulent plus souvent sur le réseau, avec donc des effets sur le réseau plus considérables que pour les autres. Mais ça n'a pas donné lieu, pour le moment, à des décisions. Le règlement sur les droits d'immatriculation, il y a des discussions qui se poursuivent là-dessus. Encore une fois, il n'y a pas de décision de prise.

● (13 heures) ●

Le Président (M. Lachance): Alors, j'arrête les travaux ici. Nous pourrions poursuivre nos travaux cet après-midi, à 15 heures. Donc, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 5)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Il s'agit de rappeler le mandat de la commission. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Nous en étions à l'article 3. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Au moment de la suspension, à 13 heures, j'avais posé la question au ministre, à savoir: Est-ce qu'il y a une possibilité qu'il va y avoir une augmentation du coût de l'immatriculation? Il m'a dit que ça faisait partie des hypothèses qu'on regardait. Donc, il n'y a aucune garantie que, suite à tout ça, ici, il n'y aura pas une augmentation de l'immatriculation?

M. Brassard: Bien, garantie absolue, non, parce qu'il y a une révision actuellement du règlement sur les droits d'immatriculation. Alors, comment ça va se terminer au bout du processus, je ne suis même pas, moi, en mesure de vous le dire présentement. Il y a une révision actuellement qui va se faire pour les droits d'immat. Bon, est-ce que les grues vont se retrouver avec des droits d'immatriculation supérieurs à ce que c'est le cas présentement? Je sais qu'il en a été question. En tout cas, ce n'est pas décidé, il n'y a pas de décision de prise là-dessus.

M. Middlemiss: M. le Président, je suis un peu inquiet à savoir sur quoi est basée l'augmentation des droits d'immatriculation. On se souvient, l'an passé, qu'on a eu un crédit de 30 \$ sur l'assurance, pour subir une augmentation de 28 \$ sur l'immatriculation. Ça, c'était un geste pour tenter de renflouer le fonds consolidé. Est-ce

que le raisonnement qui amène le gouvernement aujourd'hui à regarder l'immatriculation de tous les véhicules, c'est basé sur aller chercher d'autres sous ou est-ce qu'on a une équation qui peut nous démontrer qu'à cause de l'usage ou de la conservation de notre patrimoine routier on devrait charger plus pour nous permettre de mieux entretenir notre réseau routier? C'est quoi, la base?

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

M. Brassard: En ce qui concerne les droits d'immatriculation, ce n'est pas l'ensemble des véhicules qui est en cause, c'est les véhicules qui sont appelés à changer de catégorie ou à se retrouver sous une autre définition que c'est le cas présentement. Dans ces cas-là, il y a une possibilité mais qui n'est pas une certitude que les droits puissent être revus. C'est spécifiquement pour ces types de véhicules-là, pas pour l'ensemble. Puis ce n'est pas assuré que ça se solde ou que ça se termine par des augmentations. Il y a un questionnement.

M. Middlemiss: D'accord. Et maintenant, on est en train de changer un peu le véhicule-outil. Donc, est-ce qu'il y a un lien à toutes ces choses-là? C'est la question que je posais.

M. Brassard: Il y a un questionnement mais qui concerne évidemment les changements, donc ce qui concerne en particulier les véhicules de transport d'équipement, les véhicules-outils.

M. Middlemiss: Quelle justification nous amène à faire cette évaluation-là? Est-ce que ça cause d'énormes dommages à notre patrimoine routier? Qu'est-ce qui nous amène à tout ça?

M. Brassard: C'est un facteur qui va être pris en compte. Si on arrive à la conclusion que tel type de véhicule plus que d'autres endommage le réseau routier ou cause des dommages plus importants au réseau routier, bien, je pense que c'est un élément qui devra être pris en compte.

M. Middlemiss: Donc, même si, aujourd'hui, on n'était pas en train de passer le projet de loi n° 430, cette réflexion-là se ferait quand même au point de vue... ou est-ce que c'est une conséquence du projet de loi n° 430 ou c'est le hasard?

M. Brassard: Ce n'est pas le hasard. C'est clair qu'il y a un lien avec le projet de loi n° 430, une corrélation.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a une idée de grandeur de l'augmentation de ces coûts-là?

M. Brassard: L'hypothèse qui a été évoquée, c'est 175 \$ par véhicule. L'hypothèse. C'est de là que provient sans doute l'inquiétude exprimée la semaine dernière.

• (15 h 10) •

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va regarder l'impact du coût additionnel sur les coûts au consommateur du fait que, lorsqu'il aura besoin d'une grue, il va être obligé de payer? Parce que, en bout de piste, c'est toujours le consommateur qui doit finir par payer le coût d'opération. Et certainement que le coût d'immatriculation d'une pièce d'équipement ça se reflète dans le coût de location de ce genre d'équipement là.

M. Brassard: Sans doute.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire aussi que les niveleuses, les pépines... tout l'équipement, eux aussi devraient...? Non?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non. En d'autres mots, c'est seulement la grue. Il semblerait que la grue ait été isolée, là.

M. Brassard: Les véhicules dont vous avez fait mention, excavatrices, etc., niveleuses, c'était des véhicules-outils et ça demeure des véhicules-outils, tandis qu'il y a un certain nombre de grues, la deuxième catégorie dont je parlais ce matin, qui elle va passer de la catégorie véhicule-outil à la catégorie véhicule de transport d'équipement. C'est pour ça qu'ils sont concernés, que ce type de véhicule là est concerné. Les autres ne le sont pas, les autres vont demeurer des véhicules-outils comme c'est le cas présentement, sans changement.

M. Middlemiss: Si j'ai bien compris ce matin, ce genre d'équipement là aujourd'hui est immatriculé.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on doit avoir un permis pour les déplacements?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, on parle d'augmenter de 175 \$, c'est une augmentation de 175 \$, et on va être encore obligé de payer pour un permis.

M. Brassard: Un permis.

M. Middlemiss: Est-ce que le coût du permis va demeurer le même, le permis spécial, ou ça aussi il y a une possibilité d'augmentation?

M. Brassard: Non, non. Il n'est pas question que le coût du permis change.

M. Middlemiss: Mais c'est juste l'immatriculation qui augmenterait de 175 \$ par unité?

M. Brassard: Oui, possiblement. Ce n'est pas sûr. Il n'y a pas de décision de prise là-dessus, il y a une hypothèse.

M. Middlemiss: Lorsqu'on nous donne des chiffres, ce n'est certainement pas des chiffres qui ont été tirés en l'air...

M. Brassard: Disons que ça a été mis sur la table, mais...

M. Middlemiss: ...c'est qu'il y a une certaine source de vérité.

M. Brassard: Non, non, il n'y a pas de décision de prise là-dessus. Je pense qu'on est prêt à écouter les remarques, les points de vue à cet égard. Ça s'est fait vendredi, on est prêt à l'écouter encore.

M. Middlemiss: Le 175 \$ amènerait combien de plus de sous, pour l'immatriculation, pour ce genre d'équipement? Je sais que le nombre de grues de ce genre-là n'est pas tellement élevé, mais ça représente combien d'argent de plus de revenus?

(Consultation)

M. Brassard: On me signale, avec raison, M. le Président, que, en créant cette catégorie nouvelle... parce que c'est vraiment une catégorie nouvelle de véhicules, c'est-à-dire le véhicule de transport d'équipement; il ne transporte pas de marchandises, il ne transporte pas des personnes, il transporte un équipement qui est très souvent une grue, une navette.

Si on n'avait pas créé cette catégorie spécifique, on les aurait à ce moment-là considérés comme des camions, des véhicules lourds, camions. Là, l'augmentation aurait été pas mal plus élevée. En passant de véhicule-outil à véhicule lourd à camion, sur le plan des immatriculations, l'écart est considérable, de plusieurs centaines de dollars même jusqu'à 2 000 \$ de différence. Alors donc, on a créé une catégorie de véhicule qui est le véhicule de transport d'équipement, où rentre, entre autres, un bon nombre de grues; ce faisant, on évite de les considérer comme des camions et donc ils évitent ainsi une augmentation assez considérable des droits d'immatriculation.

M. Middlemiss: Est-ce que ça fait longtemps qu'on a réalisé que ce genre de véhicule-outil est plus dommageable à notre patrimoine routier?

M. Brassard: Ça ne fait pas une décennie. C'est une réflexion qui s'est faite au cours des deux dernières années de cheminement du dossier concernant l'encadrement. C'est quand même relativement récent.

M. Middlemiss: Est-ce que les charges transmises à la chaussée sont plus élevées qu'on le croyait depuis des années? À un moment donné, on a établi que l'immatriculation pour ce genre de véhicule là était de tant. Je présume que c'était associé un peu au transfert du poids et de dommages possibles à la chaussée. Qu'est-ce qui a amené ça depuis deux ans qui nous amène à le changer?

M. Brassard: Bien, on le savait de toute façon, puisqu'on fonctionnait par permis spécial. C'était une indication qu'on savait que la charge était supérieure aux normes régulières. C'est pour ça qu'on fonctionnait par permis spécial. Le permis spécial, en soi, ça indique qu'ils sont hors norme, donc ça prend une autorisation spéciale. En cours de réflexion aussi, on s'est rendu compte qu'il y avait de l'imprécision quant aux catégories de divers véhicules lourds et qu'il y avait lieu d'en créer un spécifique pour le transport d'équipement.

M. Middlemiss: On n'aurait pas pu le régler d'une façon à ce que — vu qu'on leur charge un permis spécial — à chaque fois, on augmente le coût du permis au lieu de l'immatriculer? Quel est l'avantage de l'un ou de l'autre? Si déjà on réalisait que ça prenait un permis spécial, parce que c'est sur la dimension ou bien sur le poids, et ainsi de suite, pourquoi choisir de l'immatriculer au lieu de l'augmenter?

M. Brassard: Parce que, comme je l'expliquais tantôt, à partir du moment où on constate que ce ne sont pas vraiment des véhicules-outils mais au fond des camions qui transportent un équipement qui, lui, est un outil, si on peut dire, alors, là, la question s'est posée: Comme c'est un camion, est-ce qu'on les considère comme un camion? Si on les considère comme un camion, à ce moment-là forcément les droits d'immatriculation sont en conséquence. Ces droits-là auraient été nettement plus élevés. Là, ça aurait été de plusieurs centaines de dollars de plus comme camion.

M. Middlemiss: Oui, sauf que c'est un camion qui est hors norme et c'est pour ça qu'on lui demande de prendre un permis spécial.

M. Brassard: Donc, en même temps le permis spécial n'aurait pas pu être abandonné justement parce que hors norme.

• (15 h 20) •

M. Middlemiss: Bien, il me semble que c'est une catégorie... Ça ne se compare pas nécessairement avec un camion d'Hydro-Québec ou de Bell Canada qui utilisent un camion et mettent des outils dessus; le camion est surtout utilisé pour faire d'autres travaux puis pour servir de transport aux employés. Tandis que les grues, elles, c'est pour se rendre de a à b, ce n'est pas pour se promener...

M. Brassard: Ça ne fait pas beaucoup de kilométrage, ce type de véhicule là.

M. Middlemiss: Oui, et c'est pour ça que je me dis: Bien, à ce moment-là, si on augmente... Parce que je ne comprends pas pourquoi que c'est l'immatriculation, parce qu'on conduit...

M. Brassard: Oui, mais, là, on discute d'une hypothèse, ce qui n'est pas une décision. Il n'y a rien de décidé quant à l'augmentation des droits d'immatriculation

des véhicules de transport d'équipement; c'est une hypothèse qui a été exprimée puis...

M. Middlemiss: On pourrait peut-être parier là-dessus, M. le ministre.

M. Brassard: ...testée, il y a eu un test en quelque sorte, il y a eu un test.

M. Middlemiss: D'accord, mais sur ça on pourrait facilement parier là-dessus, M. le Président, que peut-être ça ne sera pas tellement longtemps après que le projet de loi n° 430 va être en vigueur que ça va suivre, l'augmentation. On verra. Donc, moi, je serais certainement prêt à parier.

Sauf que j'ai des problèmes à accepter... Pourquoi pas... si ce n'est pas suffisamment, si les sommes qu'on va chercher ne sont pas adéquates, ça ne représente pas le dommage que ça peut causer au réseau routier, qu'on augmente le permis spécial. Parce que je ne vois pas le lien tellement que c'est la même chose qu'un petit camion de Bell Canada ou Hydro dont on se sert surtout pour transporter trois messieurs qui sont assis dans le camion puis qui s'en vont. Normalement, la grue, il y a une personne, celle qui chauffe la grue, qui l'opère, puis celle qui la chauffe. D'après moi, ce n'est pas tout à fait la même chose, mais on n'en fera pas un...

M. Brassard: Alors, je prends la suggestion du député, on va regarder voir si ce n'est pas plutôt du côté du permis spécial.

M. Middlemiss: Mais sans l'augmenter trop, toutefois.

Le Président (M. Gagnon): On serait prêt à l'adopter? L'article 3 est adopté.

Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

Article 4, pour lequel nous avons un amendement. L'amendement se lit comme suit: Insérer, à la fin du deuxième alinéa de l'article 4 du projet, la phrase «Les personnes ainsi exemptées sont réputées non régies par la présente loi dans la mesure où elles respectent, le cas échéant, les conditions qui leur sont imposées.» M. le ministre.

M. Brassard: Pour ce qui est de l'amendement, c'est de s'assurer que les personnes exemptées par règlement ne seront pas l'objet d'infractions aux dispositions du Code de la sécurité routière qui utilise, à son article 519.1, l'expression «propriétaires et exploitants régis par la loi sur les véhicules lourds».

Le Président (M. Gagnon): Avez-vous des questions sur l'amendement?

M. Middlemiss: Est-ce que c'est suite à une demande spécifique ou est-ce que c'est un ajout après qu'on ait réalisé qu'il manquait quelque chose?

M. Brassard: Oui, c'est suite à une demande de l'industrie, ça, pour éviter toute ambiguïté possible.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 4 tel qu'amendé...

M. Brassard: À l'article 4, évidemment, c'est la mise en place du registre.

Le Président (M. Gagnon): L'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 5.

M. Brassard: L'article 5, évidemment ça indique que les propriétaires et les exploitants qui sont inscrits au registre disposent du privilège de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd. Ou, si vous préférez tourner ça d'une autre façon, pour avoir le privilège de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, il faut être inscrit au registre. L'inscription au registre accorde ainsi ce privilège de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

Le Président (M. Gagnon): Le 5 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 6.

M. Brassard: C'est la Commission des transports qui va établir la forme de l'inscription des propriétaires et des exploitants. Les frais de cette inscription seront toutefois établis par le gouvernement.

M. Middlemiss: Donc, c'est des frais nouveaux. On n'a pas de frais semblables présentement.

M. Brassard: Non. Tout à fait.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a une idée de grandeur de ces frais-là?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Ça serait quoi?

M. Brassard: Environ 45 \$ pour les entreprises de deux véhicules et moins et 90 \$ pour les autres.

M. Middlemiss: Donc, c'est une fois qu'on s'inscrit...

M. Brassard: C'est pour l'inscription, c'est ça.

M. Middlemiss: Et, en d'autres mots, chaque fois qu'on va... Ça, c'est le véhicule, ça?

M. Brassard: Non. C'est le propriétaire ou l'exploitant.

M. Middlemiss: Le propriétaire, d'accord.

M. Brassard: S'il y a deux véhicules et moins, c'est 45 \$; s'il y a une flotte de plus de deux véhicules, c'est 90 \$.

M. Middlemiss: Le coût est basé sur les coûts d'administration pour faire le travail?

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: Les coûts de 45 \$ et 90 \$, c'est basé un peu sur comment ça va coûter à la Commission pour faire livrer ses dossiers, faire tout le travail nécessaire?

M. Brassard: Ça ne permettra pas l'autofinancement au complet, c'est sûr, mais c'est pour assurer une partie d'autofinancement. Quand on a discuté avec l'industrie, c'est évident qu'on avait évoqué des montants plus élevés, on a parlé même de 140 \$, 150 \$ l'inscription; on a ramené ça à des niveaux plus modestes.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 6 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 7.

M. Brassard: Qu'est-ce qu'on doit retrouver, donc, dans le registre, c'est ce qu'on retrouve à l'article 7, quels sont les éléments de renseignements, d'informations qui doivent y apparaître. Alors, c'est ce qu'on retrouve à l'article 7, évidemment, le nom, l'adresse, les véhicules déjà immatriculés avec le numéro d'identification provenant d'une autre administration, d'une autre autorité administrative, si tel est le cas, et, le cas échéant, le montant de toute amende non acquittée pour laquelle aucun appel n'est logé en vertu d'un certain nombre de lois dont le Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Gagnon): Article 7, adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 8.

M. Brassard: Ça porte sur des ententes. Il y en a déjà. Donc, il va s'en faire encore, on présume, avec d'autres administrations, d'autres provinces ou d'autres États, conformément à la loi. Ça veut dire, donc, conformément à la loi du Conseil exécutif, obtenir les autorisations pertinentes.

M. Middlemiss: Est-ce que ce projet de loi va exiger des changements dans les ententes qui existent déjà avec nos voisins du Canada et des États-Unis?

M. Brassard: Bien, ça peut avoir cet effet-là, de renégocier avec les administrations environnantes des dispositions nouvelles, mais les ententes existantes vont continuer de s'appliquer.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a aucun élément dans le projet de loi qui vous obligerait à revoir des ententes qu'on a déjà?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: O.K.

Le Président (M. Gagnon): L'article 8, adopté. Article 9.

• (15 h 30) •

M. Brassard: Ça indique dans quel cas la Commission peut ou doit même refuser d'inscrire une personne au registre. Si elle ne remplit pas évidemment l'article 7 qu'on vient de voir, forcément, au complet puis si elle a été déclarée coupable d'un acte criminel depuis moins de cinq ans relié à l'utilisation d'un véhicule lourd.

Le Président (M. Gagnon): L'article 9 est adopté?

M. Middlemiss: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 10.

M. Brassard: Ça concerne les renseignements additionnels qu'on peut demander ou exiger d'une personne qui s'inscrit. C'est «peut». On voit que c'est «peut» et non pas «doit». Donc, il y a une appréciation de la part de la Commission.

Le Président (M. Gagnon): Ça va? Article 10, adopté. Article 11.

M. Brassard: Ça permet à la Commission de conclure des ententes pour l'application de l'encadrement du transport routier avec des ministères ou organismes, des ententes de nature administrative.

Le Président (M. Gagnon): Ça va? Article 11, adopté. Article 12.

M. Brassard: La Commission attribue au propriétaire ou à l'exploitant un numéro d'identification et une cote. C'est là qu'intervient la fameuse cote de sécurité. On lui attribue une cote. Initialement, la cote va porter la mention «satisfaisant», sauf si le requérant fait déjà l'objet d'une mesure administrative qui lui impose des conditions pour mettre en circulation des véhicules lourds ou pour les exploiter, et cette cote peut évoluer ou changer si l'exploitant ou le propriétaire adopte un comportement, je dirais, de délinquance, multiplie les infractions, les violations aux règles de sécurité. Sa cote peut changer, peut passer de «satisfaisant» à «insatisfaisant», et on verra plus tard que ça peut aboutir finalement devant la Commission, où ultimement il pourrait se voir retirer son privilège de faire circuler un véhicule sur les routes. C'est le système d'évaluation qu'on va mettre en place à partir du registre.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est ici qu'on soulevait la rétroactivité? C'est à quel élément, ça?

M. Brassard: C'est plutôt vers la fin, quand on va parler de mesures transitoires. Là, il va être question de ce qu'on a appelé vendredi la «rétroactivité», erronément, oui. En tout cas. Ha, ha, ha! Entre guillemets.

M. Middlemiss: ...utiliser le terme qu'on a utilisé.

Le Président (M. Gagnon): L'article 12 est adopté. Article 13.

M. Brassard: Bien, c'est normal, s'il y a des changements qui interviennent, le propriétaire et l'exploitant se doivent d'en aviser la Commission.

Le Président (M. Gagnon): L'article 13 est adopté. L'article 14.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Le registre de la Commission est donc tenu à jour, et le public pourra le consulter sur paiement des frais fixés par le gouvernement.

M. Middlemiss: Il y a un amendement, hein?

Le Président (M. Gagnon): Il y a un amendement à l'article... Ah! non, ce n'est pas à 14, c'est après le 14. L'article 14 est adopté? Oui?

M. Middlemiss: L'article 14... Je veux juste revenir à 13. En d'autres mots, lorsque les gens changent, ils sont obligés... Lorsqu'il y a des changements dans leur camion, ainsi de suite, ils doivent, à ce moment-là, repayer encore d'autres frais d'inscription.

M. Brassard: Changement d'adresse, le nombre de camions, etc. Oui, il y a des frais, des frais de mise à jour.

M. Middlemiss: O.K. L'article 14.

Le Président (M. Gagnon): L'article 14 est adopté. Nous avons de nouveaux articles, 14.1 à 14.4.

M. Brassard: Plusieurs amendements. C'est ça. Alors, ça, c'est à la demande de l'industrie. Ça concerne évidemment ce qu'on a appelé les «courtiers» et qu'on appelle ici les «intermédiaires en services de transport». Alors donc, on dresse une liste, ou, si vous voulez, il y a un registre spécifique pour les intermédiaires de services en transport. On donne la définition: «Toute personne qui, contre rémunération, s'entremet directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport, par véhicule lourd, d'une personne ou d'un bien.»

Le Président (M. Gagnon): Les articles 14.1 à 14.4 sont adoptés?

M. Middlemiss: Oui.

Obligations

Le Président (M. Gagnon): Article 15.

M. Brassard: Bien, c'est le contrat de location ou de services qui doit se retrouver dans chaque véhicule pour faciliter l'identification des exploitants et des propriétaires afin de pouvoir attribuer à chacun les obligations qui lui incombent.

Le Président (M. Gagnon): L'article 15 est adopté?

M. Brassard: Il faut que ce contrat se retrouve dans le véhicule.

Le Président (M. Gagnon): L'article 15 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 16.

M. Brassard: Ça, c'est la transmission d'information. Les propriétaires et exploitants qui sont en relations d'affaires doivent s'informer mutuellement des décisions de la Commission pouvant avoir un impact sur les services de transport exploité.

Le Président (M. Gagnon): L'article 16 est adopté. Article 17.

M. Brassard: Bien, c'est l'interdiction de louer un véhicule lourd aux personnes non inscrites au registre, sauf exceptions prévues par règlement.

Le Président (M. Gagnon): L'article 17 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Surveillance et contrôle des véhicules lourds

Pouvoirs de la Société

Le Président (M. Gagnon): Article 18, pour lequel nous avons un amendement: Modifier l'article 18 du projet afin:

1° d'insérer, dans le premier alinéa et après les mots «parmi ceux-ci», les mots «et selon sa politique administrative»;

2° de remplacer, dans le même alinéa, les mots «ainsi que» par les mots «les inspections et les contrôles routiers les concernant y compris ceux qui ne relèvent aucune irrégularité et». M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Alors donc, pour ce qui est de l'amendement, c'est d'annoncer la politique administrative de la Société à l'égard des mécanismes d'évaluation des dossiers des propriétaires et des exploitants.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté. L'article 18, tel qu'amendé, est adopté aussi?

• (15 h 40) •

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 19.

M. Brassard: En fait, la Société applique déjà les dispositions de plusieurs lois à l'égard du contrôle routier, en plus du Code de la sécurité routière. Ça permet, cet article-là, au gouvernement d'identifier les dispositions qui devraient être considérées pour évaluer le comportement d'un propriétaire, autres que celles du Code de la sécurité routière: les normes concernant les explosifs, par exemple, les produits dangereux, entre autres.

Le Président (M. Gagnon): L'article 19 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Nous avons un nouvel article 19.1: Insérer, après l'article 19, le suivant:

«19.1. Pour l'établissement ou la modification de la politique administrative visée au premier alinéa de l'article 18, la Société doit, selon les catégories de services de transport routier qu'elle détermine, consulter des représentants des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et prendre en considération, le cas échéant, les éléments retenus par la Commission dans ses décisions.

«La Société organise, de la façon qu'elle estime appropriée, la publicité de sa politique administrative, ainsi que toute modification qu'elle y apporte, afin de faire connaître les règles guidant l'évaluation des comportements des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.»

M. Brassard: Bien, ceux qui étaient là vendredi le savent, c'est à la demande de l'industrie. L'industrie veut que, en matière d'évaluation des transporteurs ou des exploitants et propriétaires, elle soit d'abord consultée, d'une part, et que cette politique-là soit connue, donc publique. Alors, ces deux éléments-là se retrouvaient, et on a, en accord avec l'industrie, introduit cet amendement.

Le Président (M. Gagnon): L'article 19.1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 20.

M. Brassard: C'est le mécanisme à partir de la cote, évidemment. À partir de l'état du dossier, la Société peut proposer à la Commission des transports un certain nombre de choses, dont, entre autres, de modifier la cote: soit de la remplacer par une plus favorable, le comportement s'étant corrigé, ou de la remplacer par une plus défavorable, puisqu'il y a eu des infractions, des contraventions, des manquements.

Le Président (M. Gagnon): L'article 20 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Pouvoirs de la Commission

Le Président (M. Gagnon): Article 21.

M. Brassard: Il y a des amendements?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Un amendement à l'article 21: Modifier l'article 21 du projet afin:

1° d'insérer, après le paragraphe 7° du premier alinéa, le paragraphe suivant:

«7.1° radier, pour au plus cinq ans, les intermédiaires en services de transport de la liste visée à l'article 14.1 ou imposer des conditions au maintien de leur inscription lorsque leurs pratiques mettent en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromettent l'intégrité de ce réseau»;

2° d'ajouter, à la fin, l'alinéa suivant:

«De même, un propriétaire, un exploitant ou un intermédiaire en services de transport peut demander à la Commission de se saisir de son dossier afin, notamment, de conclure une entente visée au paragraphe 8° de l'article 21.»

M. Brassard: L'article 21, évidemment, ça porte sur la Commission, sur ce que la Commission peut faire quand on lui présente un dossier. Comme je le disais tantôt, ça peut aller jusqu'à lui retirer le privilège de faire circuler des véhicules lourds sur les routes. Mais, comme

on a également ajouté maintenant au registre les courtiers ou les intermédiaires en services de transport, il faut prévoir aussi que la Commission puisse traiter ces intervenants du transport, puisse les prendre en considération et aller jusqu'à la radiation, par exemple. On ne peut pas leur interdire de faire circuler des véhicules lourds, ils n'en ont pas; ils ne sont pas propriétaires ni exploitants, ils servent d'intermédiaires. Mais on peut leur interdire de jouer le rôle d'intermédiaires, donc les radier du registre des intermédiaires. Ce faisant, ils ne peuvent plus assumer cette fonction.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 21 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 21, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 22, pour lequel nous avons également un amendement qui se lit comme suit: Insérer, dans le paragraphe 1° de l'article 22 et après les mots «ou a compromis», les mots «de façon significative».

M. Brassard: Une erreur de rédaction. Alors donc, on corrige une erreur de rédaction. La modification est nécessaire pour bien distinguer les motifs d'inaptitude totale des motifs d'inaptitude partielle.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 22, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 23.

M. Brassard: Les délinquants chroniques. Ça concerne les délinquants chroniques.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Lorsqu'on parle qu'on compromet l'intégrité de ce réseau en dérogeant... est-ce que ça va s'appliquer aussi sur les chemins forestiers?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Pour les forestiers, ça va être juste l'aspect sécurité.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 23 est adopté. Article 24.

M. Brassard: C'est l'inaptitude partielle. Donc, on identifie les comportements qui peuvent entraîner une déclaration d'inaptitude partielle.

Le Président (M. Gagnon): L'article 24 est adopté. Article 25.

M. Middlemiss: Excusez.

Le Président (M. Gagnon): Oups! M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Partielle... C'est quoi, la différence?

M. Brassard: L'inaptitude totale, c'est vraiment le droit de mettre des camions en circulation ou des véhicules en circulation qui est complètement retiré. L'inaptitude partielle, c'est que la Commission peut imposer des conditions particulières. Alors, le droit ou le privilège de faire circuler des véhicules n'est pas enlevé. Il est maintenu, mais il peut être assorti, à ce moment-là, de conditions pour faire en sorte que l'exploitant ou le propriétaire modifie son comportement.

M. Middlemiss: Quelles pourraient être, par exemple, les conditions qui pourraient l'inciter à changer son comportement?

M. Brassard: Il pourrait exiger une meilleure formation de ses conducteurs, il pourrait exiger davantage de vérifications mécaniques, par exemple, des choses comme ça, des cours de perfectionnement pour ses chauffeurs, de meilleurs équipements pour peser ses charges, des choses du genre, un certain nombre de conditions à la fois portant sur l'état mécanique des véhicules, sur la qualification aussi des chauffeurs de l'entreprise.

M. Middlemiss: Et, lorsqu'il réussit à atteindre ces exigences-là, sa cote se rétablit.

M. Brassard: La cote va passer d'insatisfaisante à satisfaisante.

M. Middlemiss: Très bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 24 est adopté. Article 25.

M. Brassard: Ça, c'est l'inaptitude totale. Alors, c'est l'interdiction de circuler ou d'exploiter.

M. Middlemiss: Et est-ce que c'est établi pour une période de temps ou...

M. Brassard: Maximum cinq ans. C'est la Commission, mais maximum cinq ans. C'est la Commission qui détermine. Ça peut être moins, mais maximum cinq ans.

M. Middlemiss: Si c'est moins que cinq ans ou même cinq ans, est-ce qu'il y a une autre vérification qui se fait? Comment on établit que la personne, au bout de cinq ans ou au bout d'un an, est apte à retourner et a changé ses mauvaises habitudes?

• (15 h 50) •

M. Brassard: Faut reprendre le processus d'inscription. Le processus d'enregistrement est à reprendre au complet, et donc elle doit fournir à ce moment-là un certain nombre de renseignements requis, obligatoires. Mais l'article 7 est stipulé de façon telle que la Commission peut exiger aussi un certain nombre d'autres informations avant de lui redonner un droit de circuler.

M. Middlemiss: Disons que quelqu'un a été pendant deux ans, là... Il ne travaille plus, il n'est plus sur la scène. De quelle façon on évalue... C'est un an, et on dit: O.K., on commence par un an, puis, s'il le fait encore, ça pourrait être trois ans et un maximum de cinq ans. Il n'y a aucun mécanisme qu'on peut... Du fait que ces gens-là ne travaillent pas pendant cette période-là ou n'opèrent pas, on ne peut pas évaluer s'ils ont changé d'attitude ou non.

M. Brassard: Si cette personne-là veut se réinscrire, retrouver son droit de circuler, alors son dossier va être examiné par la Commission, puis la Commission pourra lui imposer un certain nombre de conditions pour sa réinscription.

M. Middlemiss: Est-ce que ça pourrait inclure une plus grande surveillance?

M. Brassard: Oui, ça peut être une des conditions.

M. Middlemiss: Bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 25 est adopté. Article 26.

M. Brassard: Bien, ça vise à lever ce qu'on appelle le «voile corporatif» afin d'éviter que des personnes cherchent à contourner une décision de la Commission.

M. Middlemiss: O.K. C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 26 est adopté. Article 27.

M. Brassard: Quand il s'agit d'inaptitude partielle, la mention, c'est «conditionnel».

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): L'article 27 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 28.

M. Brassard: Encore là, ça vise à éviter que des personnes cherchent à contourner une décision de la Commission en cédant ou en aliénant les véhicules lourds immatriculés à leur nom.

Le Président (M. Gagnon): L'article 28 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 29, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit: Insérer, dans le paragraphe 1° de l'article 29 et après le mot «peut», les mots «, de sa propre initiative ou sur demande,».

M. Brassard: Oui, bien, c'est une demande de l'industrie aussi, ça. C'est pour donner plus de possibilités.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 29 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 29, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 30.

M. Brassard: Les cotes sont rendues publiques. La Commission rend publiques les cotes qu'elle attribue.

M. Middlemiss: De quelle façon?

M. Savard (Gilles): Oui. Gilles Savard, contentieux. Actuellement, ce qui est considéré, c'est toujours en élaboration, mais c'est plusieurs techniques, dont Internet, entre autres, qui permettraient à des gens, par réseau Internet, d'avoir accès aux cotes. On regarde aussi les possibilités d'établir des lignes téléphoniques qui permettent, par appel téléphonique, en mentionnant quelle est la personne dont on veut connaître la cote, d'avoir le renseignement. Donc, il y a quelques procédures qui sont en train d'être validées auprès de la Commission pour faire en sorte d'avoir un système qui est très accessible autant aux citoyens qu'aux exploitants eux-mêmes et aux propriétaires. Pour l'instant, le système n'est pas encore tout

à fait arrêté, c'est en élaboration sur les produits informatiques.

M. Middlemiss: Il n'y a aucun problème à divulguer ceci, selon la Charte des droits, ainsi de suite?

M. Brassard: En vertu de la loi d'accès à l'information?

M. Savard (Gilles): Si vous me permettez, on a effectivement fait des validations auprès du ministère de la Justice, avec tant le droit constitutionnel que le droit administratif, et de la Commission d'accès elle-même. C'est des décisions qui peuvent être rendues publiques, c'est des décisions qui ont été rendues après quand même que les gens eurent été rencontrés, et tout ça...

M. Brassard: Et entendus.

M. Savard (Gilles): ...et entendus. Donc, ce qu'on donne tout simplement, c'est le résultat, un peu comme vous allez voir souvent dans les journaux, même, des décisions qui vont être rendues sur la salubrité de certains restaurants qui ont dû être fermés après inspection; c'est à peu près le même principe. Donc, ça ne viole pas la confidentialité des personnes. Ces gens-là fonctionnaient par privilège, le privilège leur est retiré ou modifié pour une raison. À ce moment-là, l'ensemble du public doit en être informé, d'autant plus que, en soi, cette information-là fait en sorte d'autoréglementer le système, c'est-à-dire que les gens ont une incitation à avoir une bonne cote parce que la bonne cote est un peu garante, face à leur propre clientèle, de la qualité de leurs services.

M. Middlemiss: C'est bien. Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 30 est adopté. Article 31.

M. Brassard: Ça permet à la Commission de considérer l'ensemble des comportements d'un propriétaire ou d'un exploitant lorsqu'elle a à rendre une décision.

Le Président (M. Gagnon): L'article 31 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 32, pour lequel nous avons un amendement: Modifier l'article 32 du projet afin:

1° d'insérer, à la fin du premier alinéa, la phrase suivante: «Il en est de même lorsque la Commission s'apprête à radier de la liste un intermédiaire en services de transports ou à lui imposer des conditions pour le maintien de son inscription.»;

2° d'insérer, après le premier alinéa, l'alinéa suivant:

«La Commission doit transmettre copie du préavis visé au premier alinéa à la Société, lorsque le dossier lui a été proposé ou soumis par cette dernière, et l'informer, le cas échéant, de la date de la rencontre avec le propriétaire ou l'exploitant. La Société doit être représentée lors d'une telle rencontre.»

M. Brassard: Ça aussi, c'était souhaité par l'industrie. Il a pour objet, d'abord, d'accorder aux intermédiaires la même équité que celle accordée aux propriétaires exploitants de véhicule lourd, premier amendement. Le deuxième, c'est: l'amendement a pour objet d'assurer l'arrimage entre la Commission et la Société.

Je ne sais pas si vous étiez là, vendredi, M. le député. Non? Vous vous souviendrez qu'il y a des intervenants qui voulaient un arrimage mieux assuré entre la Société et la Commission afin de permettre au propriétaire ou à l'exploitant d'un véhicule lourd de pouvoir mieux connaître ce qui lui est reproché. Ça, c'est l'objet des deux amendements.

M. Middlemiss: Maintenant, dans 32, c'est quoi, un contexte d'urgence? Ça dit: «Il est fait exception à ces obligations préalables lorsque la décision est prise dans un contexte d'urgence.»

M. Brassard: Bien, contexte d'urgence qui pourrait justifier à la Société une exception: des accidents d'une extrême gravité, constat que le système de freinage est complètement inopérant. Bon, c'est un peu ce genre de contexte qu'on qualifie de contexte d'urgence.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement...

● (16 heures) ●

M. Middlemiss: Oui. Il y a beaucoup de... Est-ce qu'il n'y a pas un danger que ce soit assez arbitraire, que ça laisse beaucoup à l'interprétation, ou est-ce qu'on va établir des balises pour dire c'est quoi?

M. Brassard: Au moment de la consultation dont on a parlé tout à l'heure, pour laquelle on a introduit un amendement, d'ailleurs, qui permet une consultation quant à la politique d'évaluation de la Société, en même temps, on va aussi consulter pour déterminer ce qu'on pourrait appeler les éléments déclencheurs ou les critères déclencheurs d'une situation d'urgence. Donc, on va s'entendre avec l'industrie pour ne pas qu'il y ait de surprise puis éviter évidemment l'arbitraire. Et la Société devra, dans ce cas-là, justifier devant la Commission le fait qu'elle ait invoqué l'urgence. Il va falloir qu'elle le justifie. Donc, il faudra qu'elle invoque ou qu'elle réfère à ces critères déclencheurs qui auront été l'objet d'un accord ou d'une consultation.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 32 est adopté? L'article 32, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 33.

M. Brassard: C'est la révision possible, et la révision se fait ou les contestations de décisions de la Commission se font devant le Tribunal administratif conformément aux lois créant le Tribunal administratif.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 33 est adopté? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Il y a deux façons de procéder. Pourquoi deux façons?

M. Brassard: Me Savard.

M. Savard (Gilles): Oui. C'est que les dispositions s'harmonisent avec la Loi sur la justice administrative. Au niveau de la Commission des transports, il y a un appel qui va pouvoir être logé au Tribunal administratif du Québec, mais, par contre, cet appel-là, c'est vraiment sur les faits, les erreurs de droit ou les erreurs tellement manifestes d'appréciation des faits qu'elles constituent en soi des erreurs de droit.

On a ajouté, par contre, l'élément de la révision au niveau de la Commission des transports elle-même pour permettre à la personne de demander à la Commission qu'une autre personne révise son dossier sur des éléments qui ne vont pas forcément au niveau du TAQ. Mais elle peut quand même, même sur les éléments qui vont au TAQ, passer en premier par la révision qui est un processus encore plus rapide.

Donc, on a mis le maximum d'outils, normalement, pour que la personne puisse faire valoir toutes ses représentations auprès de la Commission des transports. Le seul élément qui est tassé un peu, c'est le refus des inscriptions en vertu de 9. Ils ne sont pas dans le système et, au niveau de 9, déjà c'est des éléments qui sont factuels, qui sont déjà détaillés dans la loi. Donc, ces éléments-là sont, à part toute autre décision de la Commission, révisables et pour certains appelables au TAQ.

M. Middlemiss: Est-ce que durant l'appel le permis est suspendu?

M. Savard (Gilles): Bon. Dans cette loi-là, il n'y a plus de notion de permis en tant que telle. C'est que la décision de la Commission est maintenue malgré l'appel qui peut se faire au TAQ. Par contre, une personne peut quand même demander au TAQ, mais pour des raisons vraiment exceptionnelles, lorsque ça mettrait vraiment en péril bien des choses, de surseoir à l'application de la décision de la Commission. Ça, c'est les règles qui existent déjà au niveau du Tribunal administratif. On n'a pas modifié, on n'a touché d'aucune façon à ces règles-là. Donc, le système qu'on propose est le système qui est à peu près analogue à celui d'une foule d'organismes qui

actuellement sont eux-mêmes en train de s'arrimer avec la nouvelle Loi sur la justice administrative.

M. Middlemiss: O.K. En d'autres mots, c'est quelque chose de totalement nouveau, là.

M. Savard (Gilles): Comme recours?

M. Middlemiss: Oui.

M. Savard (Gilles): La Loi sur la justice administrative a déjà modifié la Loi sur les transports pour les titulaires de permis et ce sont ces mêmes articles là que l'on introduit, qui viennent d'être modifiés en avril 1998, qu'on utilise finalement pour le système de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Donc, le système administratif d'appel au TAQ, qui est effectivement très nouveau, ça date du 1er avril, donc ça commence, c'est en rodage et on va voir à l'usage jusqu'où ça va, ce que je sais, c'est que, déjà, les demandes sont transférées et traitées depuis le 1er avril, mais je n'ai pas vraiment d'autres données sur...

M. Brassard: Avant, les appels de la Commission, c'était devant les tribunaux ordinaires.

M. Savard (Gilles): Oui, auparavant, c'est ça.

M. Brassard: Avant, c'était devant les tribunaux ordinaires, l'appel.

M. Savard (Gilles): Plus long, beaucoup plus dispendieux.

M. Brassard: Là, avec le TAQ, maintenant les appels vont se faire là.

M. Middlemiss: Bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 33 est adopté.

Saisie, inspections et enquêtes

Article 34.

M. Brassard: L'article 34 reprend, en les adoptant évidemment aux véhicules lourds, les dispositions du Code de la sécurité routière qui portent sur la possibilité de saisie de véhicule.

Le Président (M. Gagnon): L'article 34 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 35.

M. Brassard: Ça permet de savoir si un propriétaire ou un exploitant est l'objet d'une mesure

d'interdiction de la Commission, avant de transiger avec lui, par exemple. Avant de transiger avec un exploitant, si vous voulez savoir s'il a le droit de circuler, il va y avoir un mécanisme pour qu'on puisse contacter la Commission pour connaître l'état du dossier.

M. Middlemiss: On parle de paiement de frais qui sont fixés par le gouvernement. Est-ce qu'on a une idée de grandeur?

M. Brassard: Je sais qu'il y a un système semblable qui a été mis en place en vertu du Code de la sécurité routière à la Société de l'assurance automobile pour ce qui est de la validation des permis. On peut appeler pour voir si quelqu'un a un permis valide. C'est combien de l'appel? C'est 0,50 \$ de l'appel?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, on me dit que ça va être gratuit. Donc, il n'y aura pas de règlement, si je comprends bien.

M. Middlemiss: Mais on va laisser ça, «sur paiement des frais fixés par le gouvernement». On va le laisser là quand même. On laisse la porte ouverte.

(Consultation)

M. Brassard: On va proposer un amendement.

M. Middlemiss: ...pour enlever «sur paiement des frais fixés...» O.K.

M. Brassard: Pour enlever «sur paiement des frais fixés par le gouvernement», si on a décidé que c'était gratuit.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): On suspend l'article 35, le temps que l'amendement nous revienne.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 36.

M. Brassard: Bien, c'est sûr que, pour un inspecteur ou un agent de la paix, ça va de soi qu'il peut exiger la communication de tout numéro d'inscription ou de tout document visé par la présente loi, évidemment.

Le Président (M. Gagnon): L'article 36 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Article 37. Nous avons un amendement à l'article 37, amendement qui se lit

comme suit: Modifier l'article 37 du projet en insérant, après les mots «mouvements d'un véhicule lourd», les mots «ou les pratiques d'un intermédiaire en services de transport».

M. Brassard: Oui, il s'agit du pouvoir d'enquête de la Commission. Alors, comme on a ajouté la catégorie intermédiaire de services de transport, il faut donc l'ajouter aussi relativement au pouvoir d'enquête. La Commission peut faire enquête non seulement sur les exploitants et les propriétaires, mais aussi sur les intermédiaires en services de transport.

● (16 h 10) ●

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté. L'article 37, tel qu'amendé, est adopté.

Dispositions pénales

Article 38.

M. Brassard: Là, on commence les amendes. L'article 7, c'était l'article portant sur l'inscription, alors on a les amendes prévues.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: De quelle façon on a fixé...

M. Brassard: On en est arrivé à cette fixation-là?

M. Middlemiss: Oui, à fixer les montants?

Document déposé

M. Brassard: Bonne question. M. le Président, je voudrais déposer une grille des amendes.

M. Middlemiss: Où est son origine, cette grille-là? Est-ce que c'est le gouvernement qui a fait ça spécifiquement pour le projet de loi?

M. Brassard: Non, une grille des amendes qui portent sur les secteurs touchés: sécurité routière, protection du réseau routier, réglementation économique et les niveaux de gravité, ce qui permet d'avoir une certaine cohérence en matière d'amendes.

(Consultation)

M. Brassard: C'est le fruit d'une réflexion impliquant la Société, mais aussi le ministère. Les gens de l'industrie également ont été mis à contribution pour avoir quelque chose de cohérent et qui, évidemment, réfère aux objets mêmes de la loi, c'est-à-dire la sécurité routière et la protection du réseau. En même temps, évidemment un certain nombre de niveaux de gravité. Là, on en a trois, ça

ne sert à rien de les multiplier: majeure, moyenne et mineure.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que les partenaires, les associations ont été sensibilisés et...

M. Brassard: Oui, ils ont été consultés, impliqués, mis à contribution dans cette réflexion-là.

M. Middlemiss: Donc, c'est quelque chose qui va devenir en vigueur avec le projet de loi. Aujourd'hui, ces amendes-là...

M. Brassard: L'ensemble des amendes, on commence à les regarder, se conformant à cette grille.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Brassard: Il n'y a pas de surprise pour les intervenants à cet égard.

Une voix: ...

M. Brassard: Oui. Alors, on peut revenir à 35 pour modifier...

Le Président (M. Gagnon): O.K., mais est-ce qu'on adopte 38?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 38 est adopté. Ça fait qu'on revient à l'article 35 tel que suspendu.

M. Brassard: Article 35. Modifier le premier alinéa de l'article 35 afin d'y supprimer les mots suivants: «, sur paiement des frais fixés par le gouvernement,».

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement à l'article 35 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 35, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Nous revenons à l'article 39.

M. Brassard: Ça porte sur un certain nombre de dispositions. Je peux en donner quelques exemples: l'obligation de ne louer ou de ne confier le contrôle d'un véhicule qu'à une personne inscrite; l'obligation d'une personne déclarée inapte de ne pas céder ou aliéner ses véhicules sans le consentement de la Commission. Il y a un certain nombre d'articles qu'on a vus précédemment, 15 à 17 ou 28.

Le Président (M. Gagnon): L'article 39 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 40.

M. Brassard: Sanctionne les personnes qui négligent d'aviser la Commission dans les 30 jours d'une modification à un renseignement. Donc, relativement à l'article 7.

Le Président (M. Gagnon): L'article 40 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 41.

M. Brassard: Fausse déclaration concernant la cote.

Le Président (M. Gagnon): L'article 41 est adopté? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Dans 41, on parle de 250 \$ à 750 \$. Je cherche dans la grille où il y a un 750 \$. On dit «majeure» dans toutes les colonnes. Nulle part, il n'y a un 750 \$.

(Consultation)

M. Brassard: Là, là, j'applique les choses.

M. Middlemiss: Oui, oui. Ce n'est jamais simple.

M. Brassard: Vous voyez, ce qu'on vous a donné, c'est une feuille, mais la grille des amendes, c'est plusieurs feuilles, d'après ce que je peux voir. Des moyennes.

M. Middlemiss: Ce qu'on a ici, c'est des moyennes?

M. Brassard: Allez donc. Assoyez-vous, monsieur, puis venez nous répondre.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): Identifiez-vous.

M. Legault (Jacques): Me Legault, ministère des Transports. Ce que vous avez, le 250 \$, c'est une infraction... Donc, nous autres, on a considéré que c'était une moyenne avec l'ensemble de l'industrie. La moyenne est à 250 \$. Puis il faut toujours avoir un minimum et un maximum. On a toujours multiplié, mettons, le minimum par trois, ce qui fait 750 \$. Donc, le juge va avoir, excusez l'expression anglaise, un bracket entre 250 \$ et 750 \$. Même pour la première infraction, on demande

toujours la moyenne, une mineure, une moyenne qui est à 250 \$ d'amende pour arriver à... Quand on fixe un minimum, il faut toujours arriver à un maximum. On a multiplié ça par trois.

C'est pour ça ici que l'infraction qui a été commise à l'article 41, c'est une moyenne, donc le minimum d'amende est 250 \$. Il faut avoir le maximum. On multiplie par trois, ce qui donne un 750 \$. Donc, le juge va avoir à se prononcer entre 250 \$ et 750 \$. Mais, pour une première infraction, on demande toujours le minimum qui va être de 250 \$. Si ça avait été une majeure, ça aurait été de 500 \$. Il faut avoir une moyenne. Après ça, on multiplie par trois, c'est 1 500 \$.

M. Middlemiss: C'est toujours trois.

M. Legault (Jacques): On multiplie par trois, c'est en plein ça.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on peut me dire pourquoi le chiffre trois au lieu de quatre ou au lieu de cinq?

M. Brassard: Trinité. Trois personnes en Dieu.

M. Legault (Jacques): C'est par le tiers. Si on est arrivé à trois, c'est par le tiers. Compte tenu des anciennes amendes qu'il y avait déjà, on a pris le chiffre trois.

M. Middlemiss: C'est très arbitraire.

M. Legault (Jacques): Non, ce n'est pas arbitraire, c'est une marge qui... Selon les amendes, on multiplie par trois. On aurait pu multiplier par quatre, mais quatre, c'est trop. Compte tenu des anciennes amendes, lorsqu'on a fait la révision des amendes et tableaux, c'était plutôt multiplié par trois. Si on a le minimum, il faut avoir le maximum. Donc, on a dit: Multiplié par trois. Ça fait 750 \$.

Mais ça, également, l'industrie a été consultée là-dessus, puis ça a semblé faire l'unanimité. Il faut avoir un minimum, il faut avoir le maximum, donc on a multiplié par trois. C'est pour ça que vous avez ici 250 \$, multiplié par trois, qui est 750 \$.

M. Middlemiss: Donc, vous avez tenté de... Le montant maximum, vous avez dit: Bien, dans l'équation, il faudrait le multiplier par trois pour arriver à peu près... L'écart entre le minimum et la maximum.

M. Legault (Jacques): C'est ça. Pour arriver à une majeure plus ou moins qui était de 500 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Brassard: Voilà.

Le Président (M. Gagnon): L'article 41 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Nous avons un nouvel article 41.1: Insérer, après l'article 41 du projet, l'article suivant:

• (16 h 20) •

«41.1. Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ et, en cas de récidive, de 700 \$ à 2 100 \$:

«1° l'intermédiaire en services de transport qui déclare faussement être inscrit selon la présente loi;

«2° un intermédiaire en services de transport qui offre ses services sans être inscrit en vertu de la présente loi;

«3° l'exploitant qui conclut un contrat dont est partie un intermédiaire en services de transport non inscrit selon la présente loi.»

M. Brassard: Ça concerne toujours les intermédiaires en services de transport. Il faut être cohérent. Il faut qu'il y ait des infractions qui puissent leur être imputées également.

Le Président (M. Gagnon): L'article 41.1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 42.

M. Brassard: Alors, il faut obligatoirement être inscrit pour circuler ou utiliser un véhicule lourd. Si on n'est pas inscrit, on n'a pas ce privilège-là. Alors, les amendes prévues sont celles qu'on voit à l'article 42.

Le Président (M. Gagnon): L'article 42 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Accès à l'information et conservation des données

Le Président (M. Gagnon): Article 43.

M. Brassard: Faire en sorte que les données de la Société et celles de la Commission nécessaires à l'encadrement du transport routier deviennent communes et faire en sorte aussi que la Commission pourra partager certaines données avec une autre autorité administrative dans le cadre d'un accord de réciprocité.

Le Président (M. Gagnon): L'article 43 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 44.

M. Brassard: Permet au propriétaire inscrit d'avoir accès au dossier de leurs conducteurs, constitué des actes posés dans l'exercice de leur métier. Alors, ça se limitera à l'identité du conducteur, la nature de l'acte reproché et au moment où il a été posé.

M. Middlemiss: On dit bien «sur paiement des frais fixés», parce que, là, il va y avoir des frais vu que c'est la Commission et non pas le ministère.

M. Brassard: La Société, c'est-à-dire.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Et de quel ordre, les frais? Est-ce qu'on a une idée de grandeur?

M. Brassard: Il s'agit d'un tiers qui demande des informations au dossier d'une autre personne. Donc, la pratique, je dirais, de la Société, c'est de charger les coûts réels, les frais réels de la démarche.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a une idée de grandeur de ce que ça pourrait être, le maximum et minimum?

(Consultation)

M. Brassard: Ça ne peut pas être très élevé. Quelques dollars, tout au plus.

M. Middlemiss: La ville de Montréal, dans la lettre du 5 juin dernier, faisait référence... Est-ce que la ville de Montréal va être obligée de payer, elle aussi, chaque fois qu'elle va vouloir vérifier et avoir accès aux renseignements concernant les actes reprochés aux conducteurs de véhicules lourds à son emploi de manière à ce qu'elle puisse appuyer... Est-ce que ça veut dire que la ville de Montréal va être obligée de payer à chaque fois pour chacun de ses...

M. Brassard: Elle va être considérée au même titre que tout propriétaire ou exploitant inscrit au registre.

M. Middlemiss: Est-ce que ça s'applique aussi si on sous-loue du privé? À ce moment-là, donc, ça veut dire que, si la ville veut avoir des renseignements concernant ces gens-là, elle serait obligée, elle, de payer?

M. Brassard: Encore là, il ne s'agit pas de montants faramineux. Quand on parle de coûts réels, ça veut dire les coûts de photocopies, quelque chose du genre.

À titre d'exemple, en vertu du Code de la sécurité routière, pour obtenir des informations portant sur un tiers, c'est 1,50 \$ quand il y a manuscrits, donc quand il y a photocopies, c'est 1,50 \$ pour les cinq premières, puis 0,50 \$ additionnels pour... Alors, c'est ce qu'on veut dire quand on parle de coûts réels, quand c'est des manuscrits. Quand c'est par téléphone, c'est moins.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. M. le Président, dans la lettre adressée au ministre, le 5 juin: «La ville de Montréal recommande fortement que ces renseignements soient informatisés et que leur accès soit sans frais pour les institutions vouées à la gestion des fonds publics, au bien-être et à la sécurité des citoyens telles que les municipalités.» On l'a considéré et on a dit que c'est non.

M. Brassard: Je ne pense pas qu'il y ait une exception à faire à l'égard, par exemple, des sociétés de transport ou des municipalités qui ont des flottes de véhicules ou des autobus. Ce sont des exploitants ou des propriétaires de véhicules lourds au même titre qu'une entreprise privée.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 44 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 45.

M. Brassard: Il s'agit de conservation des données, on dit, pour une période de cinq ans. La durée: cinq ans.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 45 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Dispositions modificatives, transitoires et diverses

Le Président (M. Gagnon): Article 46.

M. Brassard: Un article de concordance pour faire en sorte que le mot «transporteur» soit désormais remplacé par les mots «propriétaire ou l'exploitant» pour être concordant avec la loi qu'on est en train d'adopter.

Le Président (M. Gagnon): L'article 46 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 47.

M. Brassard: Même chose. Concordance.

Le Président (M. Gagnon): L'article 47 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 48.

• (16 h 30) •

M. Brassard: De un, c'est la disparition des permis qui sont remplacés par le système qu'on vient de regarder, le système du registre, l'enregistrement et l'inscription au registre. Il n'y a plus de permis comme tel; le droit de circuler s'obtient en s'enregistrant, en s'inscrivant au registre avec les renseignements appropriés.

M. Middlemiss: Comment va se faire la vérification des gens de l'extérieur? Aujourd'hui, c'est parce qu'ils affichent un permis.

M. Brassard: Ils vont devoir s'inscrire aussi. Les propriétaires ou exploitants de véhicules lourds de l'extérieur, d'autres provinces ou d'autres États américains, qui font du transport au Québec vont devoir s'inscrire au registre.

M. Middlemiss: Et, pour vérifier, ça va être par le numéro de plaque, ou ainsi de suite, qu'un patrouilleur peut vérifier si un tel... C'est par le système de plaque informatique?

M. Brassard: Et par les documents aussi qui sont à bord, le connaissance que le chauffeur doit garder à bord du véhicule. C'est par ces documents-là aussi qu'on va pouvoir vérifier l'inscription.

M. Middlemiss: Donc, on élimine le permis, mais on dit: Gardez vos documents pour démontrer que vous êtes inscrit. Est-ce que les documents vont être plus épais que le permis qui est là aujourd'hui?

M. Brassard: C'est des documents qui sont utilisés partout en Amérique du Nord. Le connaissance, par exemple.

M. Middlemiss: Est-ce que ça va être plus volumineux que le permis qui est là aujourd'hui ou moins?

M. Brassard: Allez-y. Me Savard.

M. Savard (Gilles): Au niveau de l'identification des gens qui circulent avec des camions lourds, il y a des documents qui sont déjà utilisés, c'est pas par la Loi sur le camionnage. La Loi sur les transports, entre autres, en oblige des titulaires de permis, et toutes les autres autorités aussi exigent certains documents à bord du véhicule pour savoir qui fait quoi. Donc, les documents qu'on appelle le connaissance de transport, où on retrouve qui est l'expéditeur, finalement quels sont tous les intermédiaires, les gens qui sont dans la transaction de transport, ainsi que les documents d'expédition, qui sont des documents aussi utilisés par des gens qui transportent des choses pour eux-mêmes, vont déjà contenir une foule d'informations qui vont permettre d'identifier qui va être l'exploitant du véhicule.

En ce qui a trait au propriétaire, l'élément le plus simple, c'est par la plaque d'immatriculation et le certificat. Ça, on peut toujours identifier facilement un propriétaire. Mais sur l'exploitant même, c'est le nom souvent qui va même apparaître sur le véhicule. Les entreprises Machintruc Inc., Transport Machintruc n'est pas toujours et même souvent n'est pas propriétaire du véhicule; il est un exploitant qui le loue avec ou sans service de chauffeur.

Donc, sans ajouter vraiment de documents additionnels, parce que, vous avez vu, dans la première partie de la loi, les 40 premiers articles, on n'a pas vraiment obligé beaucoup de documents additionnels; tout ce qu'on a obligé de plus, c'est de conserver à bord un contrat de location lorsque la personne qui exploite le véhicule n'est pas le propriétaire réel. Donc, une copie du contrat de location, c'est le seul document nouveau — en tout cas, j'y vais de mémoire, là — qu'on a introduit là-dedans. Et les autres documents, c'est des documents qui sont déjà en utilisation dans le marché. Donc, on n'a pas multiplié les formulaires pour le contrôle de la loi. Mais, à partir de ce qu'on a déjà, on devrait avoir les renseignements suffisants pour l'appliquer.

M. Middlemiss: Donc, permis ou non, il n'y aura pas plus de paperasse dorénavant qu'on en a présentement?

M. Savard (Gilles): Je ne vois pas pourquoi... Non, la réponse à ça est non. Et je ne vois pas pourquoi non plus on pourrait en amener d'additionnelles. La loi sur les véhicules lourds n'est pas une loi de régulation économique, c'est une loi qui vise uniquement la sécurité des personnes et la protection des infrastructures. La Loi sur le camionnage était une loi de régulation économique en accordant des marchés; en contrepartie d'un privilège d'un permis qui devait être acquitté, les gens devaient respecter certaines obligations. Mais c'était plus au niveau de la régulation économique, bien qu'il y avait certains éléments de sécurité dedans. Donc, on pouvait contrôler un peu la sécurité en disant au titulaire de permis: Si tu ne te conformes pas, on va t'enlever ton permis d'exploitation. Mais ce n'est pas l'objectif de la Loi sur le camionnage d'être avant tout une loi de sécurité. Donc, en la faisant disparaître, ça fait en sorte que la loi sur les véhicules lourds, elle, de toute façon, a sa pleine application sur les deux objets fondamentaux qu'elle vise: la sécurité des personnes et la protection des infrastructures.

Puis, pour la contrôler, on n'a pas vraiment besoin d'une loi additionnelle en matière de camionnage. Plus loin, vous allez voir qu'il y a des choses qui ont été conservées de la Loi sur le camionnage. Ça, c'est pour ne pas porter préjudice aux gens, parce que, en abrogeant la Loi sur le camionnage, ça a nettement un effet de déréglementation, mais il ne fallait pas indirectement que l'abrogation de cette loi-là entraîne une reréglementation ailleurs. Et plus loin on a mis une disposition qui fait en sorte que les gens qui faisaient le service au moment de l'abrogation de la loi vont

pouvoir continuer d'offrir les mêmes types de service. Donc, d'autres ne pourront pas invoquer que ça leur prend des permis de régulation économique pour exploiter leur entreprise. Normalement, il n'y a pas vraiment de documents additionnels qui apparaissent.

M. Middlemiss: Donc, M. le Président, les seuls permis qui vont être en existence jusqu'à l'an 2000 vont être les 9 000 permis de VR.

M. Brassard: Jusqu'à l'an 2000? Oui. Pour ce qui est des véhicules lourds, oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 48 est adopté?

M. Brassard: Oui, les autobus, le nolisé va vers la déréglementation, mais pas le transport par autocar interurbain, qui est toujours objet de réglementation.

M. Middlemiss: Comme les commissions de transport, puis...

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 48 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Code de la sécurité routière

Champ d'application et définitions

Le Président (M. Gagnon): L'article 49 pour lequel on a amendement:

Remplacer le paragraphe 1° de l'article 49 du projet par le suivant:

1° par l'insertion, après la définition de «cyclo-moteur», de la définition suivante:

«dépanneuse»: un véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plateforme.»

M. Brassard: C'est pour donner une définition de la dépanneuse.

M. Middlemiss: La définition qu'on a du véhicule-outil, c'est la même définition qu'on avait au préalable, auparavant?

M. Brassard: Non. Ce n'était pas défini dans le Code.

(Consultation)

M. Brassard: Non. Il n'y avait rien dans le Code. C'est nouveau.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 49 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 49, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Immatriculation des véhicules

Le Président (M. Gagnon): L'article 50.

Une voix: ...

M. Brassard: C'est ça. Pour qu'il y ait une concordance avec l'immatriculation. Alors, l'équivalent pour les véhicules lourds de l'immatriculation, c'est l'inscription.

Le Président (M. Gagnon): L'article 50 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 51.

• (16 h 40) •

M. Brassard: Là, c'est la série d'articles du Code qui vont s'appliquer sur les routes forestières — ça vous intéresse beaucoup, M. le Président, on commence. Alors, c'est l'article en matière de certificat d'immatriculation, d'attestation d'assurance, de solvabilité, contrat de location de véhicule. Il y a 12 articles du Code qui vont s'appliquer aux routes forestières. C'est le premier.

Le Président (M. Gagnon): L'article 51 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 52.

M. Brassard: Ça, c'est une correction.

Le Président (M. Gagnon): L'article 52 est adopté. Article 53.

M. Brassard: Même chose, correction de texte en concordance avec l'article 189 du Code.

Le Président (M. Gagnon): L'article 53 est adopté. Article 54.

M. Brassard: Il s'agit d'un propriétaire qui donne un renseignement faux ou trompeur lors d'une demande d'immatriculation ou d'un changement d'immatriculation.

Le Président (M. Gagnon): L'article 54 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

**Permis relatifs à la conduite
des véhicules**

Le Président (M. Gagnon): Article 55.

M. Brassard: Alors, c'est l'article sur les permis de conduire qui s'étendront désormais aux chemins forestiers.

Le Président (M. Gagnon): L'article 55 est adopté?

M. Middlemiss: Ce n'est pas obligatoire sur un chemin forestier d'avoir un permis de conduire, aujourd'hui?

M. Brassard: Ça peut paraître un peu aberrant; c'est un peu absurde, là, mais...

M. Middlemiss: Oui, pas mal.

M. Brassard: ...c'est clair que, pour conduire, il faut un permis, c'est évident. Comme cette exigence se fait en vertu du Code puis que le Code de la sécurité routière ne s'applique que sur les chemins dits publics et non pas sur les routes forestières, ça veut donc dire qu'un policier, par exemple, n'était pas en droit d'exiger, s'il était sur une route forestière, de quelqu'un son permis de conduire; la personne pouvait l'envoyer paître, le Code ne s'appliquant pas sur les routes forestières. C'est un peu une situation, disons...

Une voix: Baroque.

M. Brassard: ...curieuse, mais c'est ça. Tandis que, là, avec cet article-là, sur les chemins forestiers un policier va pouvoir exiger ou demander à un conducteur de camion, de véhicule lourd, son permis de conduire, et ce dernier là va être tenu, obligé de lui remettre.

Une voix: ...

M. Brassard: Son permis, avec la classe appropriée, forcément.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a d'autres conséquences sur les chemins forestiers aujourd'hui, du fait que le Code de la sécurité routière ne s'applique pas? Par exemple, la Société de l'assurance automobile du Québec, dans le cas d'accident, les victimes, les accidentés, et ainsi de suite, est-ce que ça peut avoir certaines conséquences?

(Consultation)

M. Brassard: L'assurance automobile s'applique; le régime...

M. Middlemiss: Ce n'est aucunement relié...

M. Brassard: ...d'assurance automobiles s'applique, mais le Code de la sécurité routière, lui, ne s'applique pas. Le Code de la sécurité routière ne s'applique que sur les chemins publics, actuellement. Le régime d'assurance automobile s'applique quand il y a accident, dommages corporels, sur un chemin forestier, un accident impliquant un véhicule moteur.

Le Président (M. Gagnon): L'article 55 est adopté?

M. Middlemiss: Une seconde.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Une personne qui conduit aujourd'hui avec un permis suspendu puis il a un accident, donc il n'y a aucune conséquence?

Une voix: Sur un chemin forestier.

M. Middlemiss: Oui, chemin forestier.

(Consultation)

M. Brassard: Il n'y a pas de conséquence sur ce plan-là, sur le plan du Code. Pas sur le plan de l'assurance automobile, sur le plan du Code.

M. Middlemiss: Sur le plan du Code. O.K. D'accord. Mais il n'y a aucune conséquence pour lui. Il conduit pas de permis...

M. Brassard: Il n'a pas d'amende, il n'y a pas d'infraction.

M. Middlemiss: ...il n'a pas d'amende.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Il ne peut pas perdre son permis puis...

M. Brassard: La route forestière actuellement, c'est l'équivalent d'un chemin privé, c'est l'équivalent de votre entrée de cours. Sur ce plan-là, le Code ne s'applique pas du tout. C'est un peu absurde, là; c'est pour ça, je pense, que ça commence à être le temps qu'on modifie des choses.

M. Middlemiss: Et ça veut dire... O.K. D'accord. Toutefois, si quelqu'un était en état d'ébriété, là, c'est le Code criminel qui le prend. C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 55 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 56.

M. Brassard: Article 56. Pardon? Vous étiez à 56?

Le Président (M. Gagnon): Nous sommes à 56.

M. Brassard: L'article 56, c'est l'abrogation d'un article du Code, 80.3.

M. Middlemiss: O.K. Abrogé.

M. Brassard: Oui.

(Consultation)

M. Brassard: L'article 80.3 réfère à un article qui, lui, sera abrogé. Alors donc, il n'a plus d'assise.

M. Middlemiss: O.K.

Le Président (M. Gagnon): L'article 56 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 57.

M. Brassard: Ça aussi, c'est un article du Code qui va s'appliquer sur les chemins forestiers. Ça porte sur le permis. La personne qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle doit avoir avec elle un permis.

M. Middlemiss: O.K.

Le Président (M. Gagnon): L'article 57 est adopté. Article 58.

M. Brassard: Il prévoit une amende supérieure à l'exploitant d'un véhicule lourd qui a laissé conduire ce véhicule par une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée pour conduire ce type de véhicule ou par une personne qui fait l'objet d'une sanction, comme une suspension de permis, par exemple.

Le Président (M. Gagnon): L'article 58 est adopté.

Révocation et suspension

Article 59.

M. Brassard: C'est un peu la même chose que pour 56. C'est ça, même chose que pour 56, l'article 187.2 est abrogé.

Le Président (M. Gagnon): L'article 59 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

• (16 h 50) •

Le Président (M. Gagnon): Article 60, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit:

Remplacer dans la première ligne du paragraphe 4.1° de l'article 188 du Code de la sécurité routière introduit par l'article 60 du projet, le mot «lourd» par le mot «routier».

M. Brassard: Bien, c'est parce qu'il peut s'agir d'un véhicule autre qu'un véhicule lourd, alors on remplace «véhicule lourd» par «véhicule routier».

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 60 est adopté? M. le député de Pontiac.

(Consultation)

M. Middlemiss: On est revenu sur le réseau normal, ce n'est pas nécessairement le réseau forestier ici, là?

M. Brassard: Non, non, non. Oui, oui, tout à fait.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 60 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 60, tel qu'amendé, est adopté. Il y a M. le député de Limoilou qui avait une...

M. Rivard: M. le Président, j'implore votre clémence, parce qu'on va à un bon rythme. J'aimerais qu'on revienne pour une explication. Je ne mets pas en question l'adoption de l'article 58, mais je me demande comment, mécaniquement ou autrement, un exploitant d'un véhicule lourd peut être soumis à la même amende? Vous avez donné l'exemple de quelqu'un qui aurait le permis suspendu. Comment l'exploitant peut savoir si le permis est suspendu? Est-ce qu'il est relié à l'ordinateur de la SAAQ pour vérifier?

M. Brassard: C'est parce qu'il y a des dispositions qui vont permettre à l'exploitant ou au propriétaire, à l'exploitant d'un véhicule lourd, d'obtenir les informations pertinentes concernant les chauffeurs qu'il embauche pour conduire ses véhicules.

M. Rivard: O.K. Au moment de l'embauche. Je suis d'accord avec vous. Mais prenons l'exemple que...

M. Brassard: Pas juste au moment de l'embauche. Également...

M. Rivard: En tout temps.

M. Brassard: En tout temps. Lorsqu'une infraction est émise à un conducteur, une copie de cette infraction va être acheminée à son employeur. C'est une mesure administrative de la SAAQ, ça, qu'on va mettre en vigueur.

M. Rivard: O.K. Alors, à ce moment-là, à partir du moment de réception de cet avis-là, là il est passible et non pas... Prenons le scénario suivant. Un conducteur, de bonne foi, prend un coup de trop, son permis est révoqué. Il ne le dit pas à l'employeur, il se présente au travail le lundi matin, il est intercepté, on se rend compte qu'il n'a plus de permis; à ce moment-là, l'exploitant ne sera pas soumis à la même amende?

M. Brassard: Le conducteur, en vertu de la loi, va devoir aviser son employeur.

M. Rivard: S'il ne le fait pas, est-ce que l'exploitant est passible quand même?

M. Brassard: Est-ce qu'il y a un délai entre l'acte et l'envoi de l'infraction?

(Consultation)

M. Brassard: Me Savard va...

Le Président (M. Gagnon): Me Savard.

M. Savard (Gilles): L'accès qui est accordé par une autre disposition de la loi sur les véhicules lourds fait en sorte que le propriétaire, et surtout l'exploitant des véhicules lourds, va pouvoir, comme bon lui semble, avoir accès au dossier de ses conducteurs et avoir des informations sur le dossier de conducteur. Dans un cas comme celui que vous soulevez, il y a au moins un constat d'infraction qui serait fait à partir du moment où la personne est prise en état d'ébriété, il y a déjà un délai qui s'applique avant qu'il puisse y avoir une décision judiciaire ou que la personne se déclare coupable. Donc, on pense à au moins un délai de 30 jours minimum, et ce serait surprenant qu'un exploitant ne vérifie pas au moins une fois par mois ou deux fois par mois l'état des permis de conduire de ses chauffeurs, en surveillant ceux dont les points, en plus, sont peut-être les plus élevés. Donc, on a donné à l'exploitant tous les outils nécessaires pour surveiller ses conducteurs et s'assurer qu'effectivement il ne laisse pas sur ses véhicules lourds des gens qui ne sont pas en état de pouvoir bien les conduire.

M. Rivard: Est-ce que cette mesure-là s'applique également aux transporteurs publics d'autobus? Je pense aux sociétés de transport, par exemple.

M. Brassard: Oui. Tout à fait.

M. Rivard: Alors, à titre d'exemple, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec qui compte, mettons, 300 véhicules, 500 chauffeurs, doit s'assurer constamment que ses chauffeurs ne sont pas en contravention; s'ils l'étaient, la commission des transports, si elle laisse conduire quelqu'un dont le permis est suspendu, elle serait passible de 700 \$ à 2 100 \$ chaque fois.

J'ose espérer que ça n'alourdira pas trop l'administration des sociétés de transport, qui sont déjà assez lourdes comme elles sont là.

M. Brassard: Mais ça oblige évidemment une société de transport à avoir des dossiers vraiment toujours mis à jour pour chacun de ses chauffeurs. Quand on sait que ça ne concerne pas seulement du transport de marchandises mais du transport de personnes, ça me semble être une exigence qui n'est pas abusive.

M. Rivard: Moi, sur le fond, je crois au bien-fondé de cet article de la loi. Où je me questionne, c'est sur la façon dont ça peut s'appliquer efficacement. J'ai l'impression qu'on va être pris avec des cas où... Je veux bien croire que ça va créer de l'emploi de s'assurer que quelqu'un, dans une société de transport, va contrôler régulièrement pour s'assurer que, dans leur vie privée, ils n'ont pas fait une infraction qui fait que le permis est suspendu ou qu'ils ont dépassé les points. Donc, c'est le même résultat. Moi, ce dont j'ai peur, c'est de la façon... Est-ce que c'est... Optimalement, je marche, mais est-ce que ça peut s'appliquer intelligemment? Ça, j'ai des doutes. On pourra vivre avec, mais j'ai l'impression qu'on va avoir des cas où...

M. Brassard: Mais je pense que ça peut se mettre en oeuvre de façon efficace. Moi, j'en suis convaincu, d'autant plus que, encore une fois, par simple communication téléphonique, l'exploitant — dans le cas qui nous intéresse, la société de transport — peut, dans un temps quand même relativement court, mettre à jour l'ensemble des dossiers de ses conducteurs.

M. Rivard: Remarquez bien que vos explications me satisfont, mais ce n'est pas ce que je voyais dans le texte. Encore une fois, un dernier exemple, avant qu'on ne passe à 60-61, où nous sommes rendus, toujours sur 58. Prenons le propriétaire d'une flotte d'autobus scolaires; on sait qu'à Beauport il y en a un, je pense, qui a 200 à 300 véhicules. Il a une liste d'occasionnels. Il est pris un matin, il faut qu'il fasse entrer quelqu'un. Il ne sait pas que le type a été suspendu il y a quelques semaines, il n'a pas eu le temps de le vérifier, ou

autrement. Il va être pris pour payer l'amende de 700 \$ à 1 200 \$?

M. Brassard: Un simple coup de téléphone, M. le député, et il va le savoir, un simple coup de téléphone.

M. Rivard: En tout cas, j'ose espérer que le système va bien fonctionner.

M. Brassard: Actuellement, déjà, par exemple, il y a des dispositions de ce genre-là dans le Code, et ça se pratique de façon très, très rapide tous les jours. Par exemple, les agences de location de véhicules — on en a parlé quand on avait à amender le Code de la sécurité; M. le député s'en souvient — un coup de téléphone... Vous voulez louer une voiture? Votre permis, monsieur. Coup de téléphone: Est-ce que ce permis-là est valide ou pas? C'est tout. Et la Société va répondre: Oui, il est valide, ou: Non, il n'est pas valide.

M. Rivard: Et c'est un service 24 heures par jour, sept jours par semaine?

M. Brassard: Absolument.

M. Rivard: Très bien, merci.

Le Président (M. Gagnon): Les inquiétudes étant exprimées, article 61.

M. Brassard: Est-ce qu'on pourrait prendre un petit cinq minutes, M. le Président?

Le Président (M. Gagnon): On peut. Nous suspendons pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 6)

Le Président (M. Gagnon): Nous reprenons nos travaux. Nous sommes rendus à l'article 61. S'assurer que le bras de la justice soit suffisamment long.

M. Brassard: C'est ça, c'est faire en sorte que les décisions de la Commission puissent être vérifiées par la Société.

Le Président (M. Gagnon): L'article 61 est adopté. Article 62.

M. Brassard: Concordance avec l'article 2 du présent projet.

Le Président (M. Gagnon): L'article 62 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Règles concernant les véhicules et leur équipement

Le Président (M. Gagnon): Article 63.

M. Brassard: Ça m'apparaît clair. Certains équipements qu'on ajoute peuvent comporter des dangers pour les utilisateurs de la route, alors faut prévoir que... Voulez-vous quelques exemples, M. le Président?

Le Président (M. Gagnon): Nous en avons lu.

M. Brassard: Des attaches de remorque qui se détachent, des porte-bagages qui s'envolent, des pare-brise de remplacement qui se décollent, des systèmes antivols qui coupent l'alimentation en cours de route — ha, ha, ha! — ou qui enflamment le véhicule. Alors donc, ça donne la possibilité à la Société d'exiger le retrait d'un certain nombre d'équipements qui n'ont pas été installés par le fabricant.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

• (17 h 10) •

M. Middlemiss: M. le Président, il me semble que j'ai eu une lettre d'un monsieur qui a un camion, puis il a écrit au ministre aussi. Il a un problème. Lui, son problème, c'est qu'il a fait installer quelque chose et que ça lui a causé des problèmes, et maintenant il est pris, lui, sans recours. Je comprends qu'on peut exiger qu'il enlève... et qu'il rende son véhicule conforme, mais de quelle façon... Je ne suis peut-être pas au bon endroit. Est-ce que le Protecteur du consommateur, ainsi de suite, serait celui qui pourrait aider le propriétaire d'un véhicule qui est allé se faire installer... De mémoire, là, c'est un camionneur, il a fait installer quelque chose qui lui a occasionné des problèmes, et on lui a dit, au point de vue des routiers, que... De quelle façon un individu pourrait, lui, se protéger contre une installation de cette nature-là?

M. Brassard: Faudrait voir le cas, là, mais, d'abord, premièrement, encore une fois, il y a le verbe «peut». «La Société peut». Donc, faut qu'il y ait des motifs sérieux de penser que la sécurité des usagers de la route est menacée, est en cause. Donc, ce n'est pas «doit obligatoirement exiger qu'un équipement soit enlevé». Il faut qu'il y ait un niveau de risque pour les usagers, qu'on puisse constater.

Le Président (M. Gagnon): Ce n'est pas un peu coercitif, ça?

M. Brassard: Hein? Pardon?

Le Président (M. Gagnon): Ce n'est pas un peu coercitif, ça?

M. Brassard: Oui, il y a une marge. C'est sûr qu'il y a une discrétion, mais il y a un certain nombre d'incidents qui sont survenus et qui nous incitent à donner cette capacité à la Société de pouvoir interdire des équipements qu'elle jugera dangereux.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 63 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 64.

M. Brassard: Ça aussi, c'est les routes forestières, le bon état de fonctionnement des équipements.

M. Middlemiss: Bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 64 est adopté. Article 65.

M. Brassard: Cet article vise plus particulièrement les véhicules de ferme qui peuvent dépasser la vitesse de 40 km/h, par exemple une camionnette ou un pickup, et qui peuvent tirer de la machinerie agricole. Dans ces cas, l'exemption des dispositifs de signalisation ne pourra s'appliquer que lorsque ces véhicules circuleront à moins de 40 km/h.

Le Président (M. Gagnon): L'article 65 est adopté. Article 66.

M. Brassard: C'est en vue de retirer l'obligation à l'effet que les feux rouges placés à l'arrière du véhicule soient situés le plus près possible du sommet du véhicule. La modification, nous dit-on, est nécessaire pour harmoniser le mode de contrôle sur route des camions lourds à ce qui se fait ailleurs aux États-Unis et au Canada. Comme ça n'a pas d'incidence sur la sécurité routière, on propose de s'harmoniser avec les autres administrations.

Le Président (M. Gagnon): L'article 66 est adopté?

M. Middlemiss: Ils sont situés où, ces feux rouges là?

M. Brassard: À l'arrière du véhicule. À l'arrière.

M. Middlemiss: Oui, mais on dit qu'on exigeait qu'ils soient au sommet, au point le plus haut?

M. Brassard: On exigeait qu'ils soient situés le plus près possible du sommet du véhicule.

Le Président (M. Gagnon): C'est un caractère distinctif.

M. Brassard: Bien, on l'enlève ce caractère distinctif là. On s'harmonise. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): L'article 66 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 67.

M. Brassard: Concordance avec l'article 66 du projet.

Le Président (M. Gagnon): L'article 67 est adopté. Article 68.

M. Brassard: Mesure de concordance avec la loi fédérale, en remplaçant «bandes réfléchissantes» par «matériaux réfléchissants», le terme «matériaux» faisant également référence à d'autres types de matériaux que les bandes, lesquels peuvent rencontrer les exigences de la loi fédérale.

Le Président (M. Gagnon): L'article 68 est adopté?

M. Middlemiss: L'important, c'est qu'il faut qu'ils réfléchissent.

M. Brassard: Voilà.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): C'est ce qu'on souhaite de toutes les bandes. Article 69.

M. Brassard: Ça propose un nouvel article au chapitre II du titre VI du Code portant sur les dispositifs d'éclairage et les signaux d'avertissement des véhicules. Alors, ça rend obligatoire l'installation de matériaux réfléchissants ou de bandes réfléchissantes sur les remorques d'au moins 2,05 m de largeur. On s'harmonise en même temps avec la loi fédérale.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des normes sur la surface qui doit être couverte de matériaux réfléchissants?

M. Brassard: Oui, il y a un règlement.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 69 est adopté. Article 70.

M. Brassard: Nouvel article qui porte aussi sur les dispositifs d'éclairage et les signaux d'avertissement des véhicules. Il permet l'installation permanente d'un gyrophare vert sur un véhicule d'urgence destiné à servir de poste de commandement lors d'incidents.

Le Président (M. Gagnon): L'article 70 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 71.

M. Brassard: On précise qu'un véhicule remorqueur doit être en mesure de faire fonctionner les feux du véhicule qu'il tire.

Le Président (M. Gagnon): L'article 71 est adopté. Article 72.

M. Brassard: Nouvel article. Ça vise à exempter la pose de garde-boue mobiles sur un camion-tracteur lorsqu'il tire une remorque ou une semi-remorque. Le simple fait de tirer une remorque ou semi-remorque de largeur suffisante suffit à offrir la protection requise.

M. Middlemiss: Quelles étaient les conséquences? Est-ce qu'il y avait une amende assez élevée, dans un cas comme ça?

M. Brassard: À 272.1, c'était quoi comme amende en cas d'infraction?

(Consultation)

M. Brassard: On va voir. On s'harmonise aussi, à cet égard, avec les États-Unis et le reste du Canada. De 30 \$ à 60 \$. Ce n'était pas payant bien, bien.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: C'est pour ça qu'on l'enlève. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ce n'est pas assez haut. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): L'article 72 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 73...

M. Brassard: Des amendements.

Le Président (M. Gagnon): ...pour lequel nous avons un amendement: Remplacer, dans l'alinéa de l'article 281 du Code de la sécurité routière, introduit par l'article 73 du projet, les montants «200 \$ à 300 \$» par les montants «175 \$ à 525 \$». C'est la règle du triple?

M. Brassard: C'est pour s'harmoniser avec les feux jaunes clignotants ou pivotants.

M. Middlemiss: Le gyrophare vert!

M. Brassard: Le gyrophare vert, oui. L'amende doit être de même nature que celle prévue pour le feu jaune clignotant ou pivotant. Il s'agit d'une infraction mineure à la sécurité routière.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 73 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 73, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Gagnon): Article 74.

M. Brassard: C'est en vue d'ajouter un montant à l'amende supérieure pour le propriétaire d'un véhicule lourd qui a enlevé, a fait modifier ou a mis hors d'usage une ceinture de sécurité dont est muni le véhicule.

Le Président (M. Gagnon): L'article 74 est adopté. Article 75.

M. Brassard: C'est en vue d'y prévoir une amende supérieure pour le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd qui n'est pas conforme aux dispositions relatives aux freins des remorques et des semi-remorques.

Le Président (M. Gagnon): L'article 75 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 76.

M. Brassard: Amende supérieure pour les propriétaires d'un véhicule lourd... L'article 75 ou 76? Pardon.

Le Président (M. Gagnon): On est rendus à 76, là.

M. Brassard: À 76... qui a rendu illisible, remplacé ou enlevé le numéro d'identification du véhicule sans l'approbation de la Société.

Le Président (M. Gagnon): L'article 76 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Signalisation routière

Le Président (M. Gagnon): Article 77.

M. Brassard: Cet article a pour objet de distinguer le sens des messages de la signalisation routière qui seront publiés par arrêté ministériel des normes techniques de fabrication et d'installation qui seront consignées dans un manuel. Ce manuel identifiera les normes techniques auxquelles on ne peut déroger.

Le Président (M. Gagnon): L'article 77 est adopté? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: On dit que «toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics»... Sauf des chemins forestiers?

M. Brassard: Oui. Ça ne couvre pas les chemins forestiers, puisque ce n'est pas un chemin public.

M. Middlemiss: C'est beau.

Le Président (M. Gagnon): L'article 77 est adopté. Article 78, pour lequel nous avons un amendement: Insérer, dans le deuxième alinéa de l'article 291 introduit par l'article 78 et après les mots «ce pouvoir s'exerce par règlement ou», les mots «, si la loi lui permet d'en édicter, par».

M. Brassard: Le ministère des Affaires municipales remarque que peu de municipalités disposent, de nos jours, du pouvoir d'ordonnance. Alors donc, comme il n'y en a pas beaucoup, il est pertinent de préciser que ça ne concerne que les municipalités qui peuvent en vertu de la loi, qui ont, en vertu de la loi, un pouvoir d'ordonnance.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 78 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 78, tel qu'amendé, est adopté. L'article 79, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit: Insérer, dans le deuxième alinéa de l'article 292.1 introduit par l'article 119 et après les mots «ce pouvoir s'exerce par règlement ou», les mots «, si la loi lui permet d'en édicter, par».

M. Brassard: Concordance.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 79 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 79, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 80, pour lequel nous avons un amendement: Insérer, dans le deuxième alinéa de l'article 293.1 introduit par l'article 80 et après les mots «ce pouvoir s'exerce par règlement ou», les mots «, si la loi lui permet d'en édicter, par».

M. Brassard: Concordance aussi.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 80 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 80, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 81.

M. Brassard: Amendement.

Le Président (M. Gagnon): Ça va être 81.1, hein?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Ça va être après.

M. Brassard: Ah! excusez. Excusez-moi, excusez-moi.

Le Président (M. Gagnon): Article 81.

M. Brassard: Ça a pour objet de remplacer, dans le paragraphe 5°, la référence à l'article 413 du Code de la sécurité routière par une référence à l'article 519.13 du même Code introduit par l'article 112 du projet, puisque cette disposition a été déplacée par concordance dans le titre VIII.1. Vous avez tout compris?

M. Middlemiss: Oui, monsieur.

M. Brassard: Très bien. C'est de la concordance. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): L'article 81 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Un nouvel article, 81.1, cité comme suit: Insérer, après l'article 81 du projet de loi, l'article suivant:

81.1. L'article 314.1 de ce Code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

«Cependant, dans le cas où une signalisation dirige la circulation en transit des véhicules lourds, le conducteur d'un véhicule lourd qui contrevient à l'article 310 commet

une infraction et est passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$.» M. le ministre.

M. Brassard: Il y a donc lieu d'ajuster par concordance le deuxième alinéa de l'article 314.1 afin de tenir compte de la terminologie «véhicules lourds» et d'ajuster les amendes selon la grille utilisée pour l'encadrement du transport routier.

Le Président (M. Gagnon): Ça nous éclaire. L'article 81.1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 82, pour lequel on a un amendement: Remplacer, dans l'article 82 du projet, les articles 315.1 et 315.2 qu'il introduit par les suivants:

«315.1. Le conducteur d'un véhicule qui contrevient à l'article 292 ou au troisième alinéa de l'article 293.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.

«315.2. Le conducteur d'un véhicule lourd qui contrevient au troisième alinéa de l'article 291 commet une infraction et est passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$.»

M. Brassard: Ces articles doivent être ajustés par concordance à la grille de révision des amendes.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 82 est adopté. L'article 82, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 83.

M. Brassard: Ça aussi, c'est pour se conformer. Faut tenir compte, par concordance, des modifications apportées à l'article 293.1 et quantifier les amendes selon la gravité de la faute.

Le Président (M. Gagnon): L'article 83 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Règles de circulation routière

Le Président (M. Gagnon): Article 84.

M. Brassard: Ça a pour objet d'étendre aux chemins forestiers le champ d'application du Code de la sécurité routière, relativement à une des règles de circulation routière obligeant un conducteur à circuler à sa droite sur un chemin à circulation dans les deux sens.

Le Président (M. Gagnon): C'est plein de bon sens.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ceux qui savent comment ça circule dans les chemins forestiers vont considérer que ce n'est pas du tout impertinent.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va permettre de tourner à droite sur un feu rouge sur un chemin forestier?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): L'article 84 est adopté.

M. Brassard: Peut-être qu'on peut le faire dans la région de l'Outaouais seulement.

M. Middlemiss: Ah oui, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: On le fait depuis longtemps, nous autres. On le fait d'un côté puis on ne le fait pas de l'autre.

Le Président (M. Gagnon): Article 85.

M. Brassard: Ça, ça apparaît au *Journal des débats*.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ça aussi, c'est pour étendre aux chemins forestiers le champ d'application du Code, relativement à une de ses règles de circulation routière prohibant à un conducteur toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété.

Le Président (M. Gagnon): L'article 85 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 86.

M. Brassard: Pour les chemins forestiers, c'est la limite de vitesse qui est fixée à 70 km/h. Toutefois, le ministre des Transports, sur recommandation du ministre des Ressources naturelles, pourra, par arrêté, porter cette limite à 90 km/h. C'est ce dont on a parlé au tout début de cette commission, M. le Président.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 86 est adopté. Article 87.

M. Brassard: On modifie le Code aussi en remplaçant «un minibus ou à un véhicule de commerce»

par «un véhicule automobile». Il s'agit d'une modification de concordance, puisque les minibus et les véhicules de commerce sont inclus dans la nouvelle définition de «véhicules lourds» prévue à l'article 2 du présent projet.

Le Président (M. Gagnon): L'article 87 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 88.

• (17 h 30) •

M. Brassard: Ça aussi, c'est aux chemins forestiers, des règles relatives à une obligation, pour une personne de cinq ans et plus, de porter correctement la ceinture de sécurité. C'est sur recommandation du coroner, me dit-on.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 88 est adopté? Article 89.

M. Brassard: Chemins forestiers. L'article du Code pour un enfant de moins de cinq ans d'être assis dans un siège pour enfants correctement retenu au siège du véhicule. Recommandation du coroner également.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 89 est adopté. Article 90.

M. Brassard: Il abroge par concordance les articles 413 et 414 du Code de la sécurité routière, ces deux dispositions étant remplacées par l'article 519.13 du Code de la sécurité routière, qui est introduit par l'article 112 du présent projet.

Le Président (M. Gagnon): L'article 90 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 91, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit:

Ajouter, à la fin de l'article 437.1 du Code de la sécurité routière, introduit par l'article 91 du projet, l'alinéa suivant:

«Toutefois, les obligations relatives au système de freins prévues au premier alinéa ne s'appliquent pas dans le cas d'une dépanneuse lorsque celle-ci doit, à la demande d'un agent de la paix ou pour des raisons de sécurité, déplacer jusqu'à l'endroit sécuritaire le plus près, une remorque ou une semi-remorque dont le système de freins est endommagé.»

M. Brassard: Bien, je pense que c'est très clair.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 91 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 91, tel qu'amendé, est adopté. Article 92.

M. Brassard: Concordance. On remplace «transporteur» par «exploitant».

Le Président (M. Gagnon): L'article 92 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 93.

M. Brassard: Ça aussi, c'est pour une concordance avec l'article 2 du présent projet de loi.

Le Président (M. Gagnon): L'article 93 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 94.

M. Brassard: Même chose.

Le Président (M. Gagnon): L'article 94 est adopté. Article 95.

M. Brassard: On abroge l'article 470 parce que cette obligation se retrouve maintenant dans un nouvel article 519.14 du Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Gagnon): L'article 95 est adopté. Article 96.

M. Brassard: L'article 96 du projet restructure l'article 471 du Code de la sécurité routière afin que ses paragraphes 1°, 2°, 3° visent tous les conducteurs, alors que son paragraphe 4° vise particulièrement les conducteurs de véhicules lourds.

Le Président (M. Gagnon): L'article 96 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 97.

M. Brassard: Concordance avec l'article 2.

Le Président (M. Gagnon): L'article 97 est adopté. Article 98.

M. Brassard: L'article 98 du projet reprend l'esprit de l'actuel article 473 du Code de la sécurité routière et en l'adaptant à la notion de véhicule lourd, en précisant que le permis spécial délivré selon le règlement ne vise que les

équipements et les chargements indivisibles, et en précisant que le permis spécial délivré par suite de l'autorisation ministérielle vise tous les équipements et tous les chargements même ceux divisibles.

C'est pour empêcher la délivrance de permis spéciaux de circulation lorsque le chargement est divisible.

Le Président (M. Gagnon): L'article 98 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 99.

M. Brassard: On abroge par concordance les articles 475 et 476 du Code parce que l'article 476 est remplacé par l'article 519.28 et l'article 475 est devenu inutile compte tenu des modifications apportées à l'article 519.70 concernant le pouvoir général d'immobilisation et d'inspection.

Le Président (M. Gagnon): L'article 99 est adopté. Article 100.

M. Brassard: Ça aussi, c'est de la concordance. On modifie l'article 509 du Code en supprimant la référence qui est faite à l'article 474 du même Code, puisque ce dernier fait l'objet d'une sanction particulière que l'on retrouve à l'article 509.

Le Président (M. Gagnon): L'article 100 est adopté. Article 101.

M. Brassard: Changement de... L'article 101, c'est de la concordance aussi.

Le Président (M. Gagnon): L'article 101 est adopté. Article 102, pour lequel nous avons un amendement: Remplacer le paragraphe 1° de l'article 102 du projet de loi par le suivant:

1° par l'insertion, dans la deuxième ligne et après «437.1», de «437.2,» et par la suppression de «413,» et de «471,».

M. Brassard: C'est une disposition pénale pour l'article 437.2.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 102 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 102, tel qu'amendé, est adopté. Article 103.

M. Brassard: Ça aussi, c'est de la concordance, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): L'article 103 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 104.

M. Brassard: C'est des remplacements par concordance également.

Le Président (M. Gagnon): L'article 104 est adopté.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 105, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit: Remplacer, dans le deuxième alinéa de l'article 513 introduit par l'article 105 du projet, le montant «125 \$» par le montant «175 \$».

M. Brassard: C'était une erreur, alors on la corrige.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 105 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 105, tel qu'amendé, est adopté. Article 106.

M. Brassard: On abroge l'article 515 du Code de la sécurité routière par concordance par suite de l'abrogation de l'article 476 du même code.

Le Président (M. Gagnon): L'article 106 est adopté. Article 107, pour lequel on a un amendement qui se lit comme suit: Remplacer, dans l'article 517 introduit par l'article 107 du projet, les montants «350 \$» et «1 050 \$» par, respectivement, les montants «175 \$» et «525 \$».

M. Brassard: On se conforme à la grille; on ne l'était pas, on se conforme.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 107 est adopté. L'article 107, tel qu'amendé, est adopté. Article 108.

M. Brassard: L'article 108 remplace l'article 517.1 du Code afin de tenir compte de l'introduction de la définition de véhicule lourd, de celle de propriétaire et d'exploitant, des montants d'amendes qui correspondent à la gravité de la faute selon la grille retenue pour l'encadrement du transport routier et des modifications apportées au Code à l'égard de la circulation des véhicules lourds sur les ponts et viaducs.

Le Président (M. Gagnon): L'article 108 est adopté. Article 109, pour lequel nous avons un amendement qui se lit comme suit: Remplacer, dans le premier alinéa de l'article 517.2 du Code de la sécurité routière introduit par l'article 109 du projet, les mots

«Lorsque le chargement» par les mots «Lorsqu'un chargement considéré charge entière, imputable à une seule personne qui en demande le transport.»

M. Brassard: Pour préciser l'objet de la disposition afin d'en faciliter l'application. C'est l'industrie qui nous l'a demandé.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 109 est adopté? L'article 109, tel qu'amendé, est adopté. Article 110.

M. Middlemiss: Wo! Wo! L'amendement, là?

Le Président (M. Gagnon): Une question sur l'amendement?

M. Middlemiss: Sur le 109.

M. Brassard: Sur le 109?

• (17 h 40) •

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'on a tenu compte de la huitième recommandation: «la modification apportée à l'article 109 du projet de loi, à l'article 517.2 du Code de la sécurité routière, est certes un pas dans la bonne direction en ce qui a trait à la coresponsabilité des requérants de service et des courtiers pour les infractions aux normes de charge et de dimension. Cependant, malgré l'introduction d'une présomption qui vise à obvier aux difficultés de preuves qui font en sorte que l'actuel article sur la sécurité routière est rarement utilisé, l'amendement suggéré risque de ne pas permettre que soit atteint le degré d'efficacité recherché.»? Ça, c'était dans le mémoire conjoint. Est-ce qu'on a...

M. Brassard: Écoutez, Me Savard a discuté de cela avec les intervenants, il pourrait peut-être vous faire part du résultat de ses discussions.

Le Président (M. Gagnon): M. Savard.

M. Savard (Gilles): Oui. Nous avons eu l'occasion de discuter avec des procureurs de l'industrie du camionnage dans les heures qui viennent de passer. Nous avons discuté effectivement de la disposition telle qu'elle était dans le projet de loi et des intentions qu'on avait de présenter un amendement afin, justement, de mieux la cerner et de la rendre plus facilement applicable. Bien qu'on soit vraiment d'accord sur les objectifs et que, si je cite bien mon confrère, déjà il y ait une bonification par l'amendement qu'on a apporté, ça ne correspond pas, selon lui, à 100 % de ce qu'attendrait l'industrie, c'est-à-dire d'avoir une application qui serait automatique par l'identification, dans le texte de la loi, des personnes qui, elles, seraient les fameuses responsables à qui la charge entière est imputable. Donc, nous avons effectivement des difficultés — en tout cas, en ce qui nous concerne, en droit — de pouvoir, à ce moment-ci, identifier quelles seraient ces personnes.

Déjà, nous avons, un peu plus loin dans le projet de loi, des dispositions qui vont permettre, dans le connaissance et dans d'autres documents d'expédition, d'ajouter des intermédiaires en transport, de préciser quelles peuvent être justement les personnes qui s'entremettent dans des services de transport. Donc, à ce moment-ci d'essayer de faire une rédaction de l'article 517.2, qui serait vraiment ferme et étanche dans le contexte, j'ai avoué bien honnêtement ne pas voir comment je pourrais atteindre cet objectif-là en rédaction législative, parce qu'on n'a pas encore, selon moi, tous les outils qu'on aura dans quelques mois lorsque les documents de connaissance nous permettront déjà de mieux identifier qui est dans la chaîne de transport.

J'ai aussi mentionné que c'est une disposition qui est applicable. Elle demande un effort particulier dans le sens qu'elle nécessite une enquête pour chacune des infractions que l'on prend en fonction de 517.2. Donc, en d'autres termes, en modifiant quelques procédures administratives actuelles, c'est-à-dire d'élater le guide des infractions qui permet aux personnes qui traitent les infractions dans un premier temps de bien identifier déjà à partir du rapport du constat d'infraction quelles peuvent être ces personnes, et en ayant peut-être des ressources additionnelles — et on ne parle pas d'un grand nombre d'ETC, d'équivalents temps complet/année, mais d'avoir des ressources additionnelles en termes peut-être d'un enquêteur qui pourrait, à l'occasion, être affecté à certaines recherches pour l'application lorsqu'il y a une infraction à 517.2 — c'est faisable.

Donc, en d'autres termes, la disposition peut fonctionner. Elle est lourde de fonctionnement. Elle existe depuis un bon bout de temps; il n'y a pas eu beaucoup de fois où elle a été invoquée, elle pourrait l'être. On l'a bonifiée de façon à faciliter effectivement son application par, entre autres, le fardeau de preuve qu'on a introduit en revenant, dans un liminaire, définir un peu que c'est la personne qui a fait la demande du transport. Le seul écueil qu'on a, c'est qu'elle n'ait pas d'application automatique, donc elle demande des efforts particuliers, tant au procureur qui la plaide qu'à l'agent qui va rédiger le constat d'infraction, pour pouvoir avoir les renseignements suffisants pour convaincre un tribunal; dans certains cas, les enquêtes vont devoir être complétées.

C'est une disposition qui est vraiment dispendieuse à appliquer, ça, on en convient. Maintenant, on n'a pas de solution magique à ce moment-ci. On va essayer de faire les efforts nécessaires pour mettre une emphase sur l'application en mettant des normes d'analyse déjà au niveau des rapports d'infraction qui vont permettre de mieux cibler, mais ce n'est qu'à l'usage qu'on pourra voir si ce qu'on a apporté est suffisant ou s'il faut essayer de trouver une autre approche à 517.2.

C'est qu'on ne peut pas non plus arriver dans la loi et, de façon très arbitraire, vraiment dire que cette personne-là est la responsable à qui doit être imputée la charge lorsqu'on a maintenant de plus en plus des transactions de transport qui sont complexes et où peuvent jouer jusqu'à cinq, six ou sept intervenants. Donc, il faut

quand même faire l'effort de trouver la bonne personne pour ne pas imputer la faute à quelqu'un qui n'a pas vraiment pris de décision, qui n'a pas été le demandeur, qui n'a pas finalement l'obligation d'être imputable de la charge unique. C'est une bonification.

Si on se résume, ce n'est pas tout à fait autant qu'auraient apprécié les représentants de l'industrie, mais à ce moment-ci je ne vois pas comment on pourrait aller plus loin dans la matière. C'est déjà mieux et de beaucoup mieux que ce qui a existé depuis — je ne sais plus trop quelle année — 1987.

M. Middlemiss: Est-ce que ça veut dire que les gens de l'extérieur ne pourront pas être poursuivis?

M. Savard (Gilles): Non. Non, pas forcément. Ça veut dire que, s'il y a des gens de l'extérieur, ça va coûter plus cher pour les poursuivre. Mais, même si on les avait sur une identification très claire au niveau de la disposition, ça ne changerait rien, ça serait les mêmes coûts pour pouvoir tenter la poursuite pénale. Donc, si ma mémoire est bonne — mais je ne suis pas un spécialiste en pénal — il y a des avances de frais à faire lorsqu'on veut contraindre les personnes à témoigner, des choses du genre. Il y a quand même des coûts d'enquête. Ils sont poursuivables, mais il y a un coût à ça qui est réel.

M. Middlemiss: Tout ça pour dire, en d'autres mots, que vous ne pouvez pas rencontrer la demande...

M. Savard (Gilles): À 100 %.

M. Middlemiss: ... à 100 %. Vous dites toutefois qu'à l'usage vous allez peut-être faire des changements. Quelle sorte de changements? Est-ce que ça veut dire qu'il va falloir apporter un amendement au projet de loi ou amender l'article? Ça exige de la législation?

M. Savard (Gilles): Bon, ce que j'attendais, d'abord par l'usage, c'est de voir un peu comment les tribunaux... quels sont les courants de jurisprudence qui vont se dégager par les tribunaux.

Une voix: La jurisprudence, comment ça va se...

M. Savard (Gilles): Est-ce que les tribunaux vont accepter les preuves qu'on va présenter au niveau de 517.2? Qu'est-ce qu'ils vont exiger exactement pour qu'on puisse facilement et rapidement cerner la bonne personne?

Si les moyens administratifs qu'on met en place nous permettent de convaincre le tribunal qu'on a vraiment la bonne personne sans avoir besoin dans la loi de marquer que c'est un courtier, c'est un expéditeur, c'est un transitaire, c'est un consignataire, tant mieux. À ce moment-là, on n'aura strictement rien à changer. Mais, si, des courants de jurisprudence, on se rend compte vraiment que le tribunal tient à avoir par la loi... tient à ce que ce soit le législateur qui ait indiqué la personne, là à ce moment-là ça veut dire effectivement des modifications

législatives qui devront intervenir plus tard — quand? ça, je ne le sais pas, on verra les courants de jurisprudence — ou soit de modifier 517.2 ou d'essayer d'ici là de penser à une autre approche. Et là c'est l'imagination au pouvoir.

Et à ce moment-ci je n'ai pas vraiment de solution même d'hypothèse où chercher. Mais ce que je sais d'expérience, c'est que souvent, lorsqu'on a un écueil à rendre applicable une disposition, et que, malgré les bonifications, il y a toujours des difficultés, quelquefois, c'est de regarder le problème par un autre côté. Et sans doute qu'il y aura — et je discutais avec un de mes confrères, Me François Rouette — des échanges très proches entre le ministère et les gens de l'industrie, parce que c'est un dossier qui nous tient également autant à cœur; on partage exactement les mêmes objectifs, c'est dans la façon de faire qu'on a une difficulté de l'appliquer. Donc, je mentionnais hier à Me Rouette que j'étais prêt, effectivement, à regarder avec lui l'application de ça et ce qui pourrait survenir de cette disposition.

M. Middlemiss: Toutefois, entre-temps il n'y a aucune garantie que les appréhensions de ces gens-là ne pourraient pas se réaliser?

M. Brassard: On verra à l'usage. On verra comment les tribunaux vont opérer, l'interpréter, vont décider, vont prendre les décisions. Peut-être que les inquiétudes ne sont pas fondées.

M. Middlemiss: Si elles le sont, ça va prendre combien de temps avant de... Donc, si on dit à l'usage, ce n'est pas le premier jugement, c'est peut-être le deuxième ou le troisième ou le quatrième; donc, ça veut dire que ça pourrait prendre énormément de temps avant que ça...

• (17 h 50) •

M. Brassard: Ça prend un certain nombre de jugements pour vraiment dégager une tendance jurisprudentielle.

M. Middlemiss: Donc, dans la suggestion ou la façon de formuler que suggérait le mémoire conjoint, vous trouvez que ce n'est pas quelque chose qui est acceptable en soi? Ça créerait plus de problèmes que ça ne pourrait en régler?

M. Savard (Gilles): Si ma mémoire est bonne, actuellement les gens qu'identifient les représentants de l'industrie sont des personnes très précises avec des fonctions qui sont très déterminées et connues dans les milieux de transport. Je ne suis pas convaincu que ça les soit toutes, je ne suis pas convaincu que de nouveaux types d'intermédiaires qui s'attribuent certains apanages ne vont pas apparaître demain. Chaque fois que l'on essaie de cibler par le titre d'une fonction un des intervenants en transport, il y a souvent quelqu'un d'autre qui, lui, dit: Non, moi, je ne suis pas courtier, je suis un consignataire; moi, non, il faut vraiment me regarder sous mon aspect expéditeur. Donc, lorsqu'on essaie de

trop cataloguer — c'est un petit peu comme certaines lois fiscales qui sont très, très précises — il y a quelqu'un qui passe à côté.

Si on regarde le texte que l'on propose, l'on mentionne: «Lorsqu'un chargement considéré charge entière imputable à une seule personne qui en demande le transport [...]». Donc, qu'elle soit un expéditeur, qu'elle soit un courtier, qu'elle soit un consignataire, qu'elle soit un transitaire — et mon vocabulaire est encore limité, parce qu'il en reste quelques-uns qui ont des titres dans la chaîne de transport — cette personne-là, si on a effectivement une preuve qui est cohérente et qui est logique à présenter devant un tribunal, qui est appuyée, va être la personne qui en demande le transport; alors que, si j'essaie de faire une chaîne de titres, en disant que le nom de la personne qui apparaît sous ce titre dans le connaissance ou dans le document d'expédition est automatiquement cette personne-là, je ne suis pas convaincu à ce moment-ci que, dans tous les cas, je vais toujours viser la bonne personne. Il y a un flou pour l'instant. Donc, l'approche, ici, fait en sorte qu'on peut arriver à avoir plus de possibilités d'identifier la bonne personne que d'avoir seulement des personnes qui sont identifiées par des titres.

Et pour le reste les positions se ressemblent beaucoup. La présomption que l'on trouve à la fin de la disposition est une présomption qui va aider grandement l'application de l'article. L'industrie aurait peut-être préféré quelque chose d'un peu plus ferme, mais je dois vous dire que c'est les présomptions que l'on retrouve, entre autres, à la Loi sur la qualité de l'environnement et qui, tout en étant quand même des présomptions qui ne sont pas faciles à renverser, font en sorte que la personne qui a vraiment une défense, qui a vraiment fait des choses pour l'éviter a quand même la possibilité aussi de s'expliquer. Donc, c'est le genre de dispositions que nous proposons d'ailleurs tant le comité de législation que le droit administratif. Donc, on s'est pas mal arrimé sur ce qu'on retrouve dans d'autres lois au niveau de cette présomption-là.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 109, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 110.

M. Brassard: Ça concerne le véhicule qui circule avec une masse excédant celle inscrite au registre d'immatriculation tenu par la Société.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 110 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 111.

M. Brassard: Concordance avec l'article 2.

Le Président (M. Gagnon): L'article 111 est adopté?

Règles particulières concernant l'utilisation de certains véhicules automobiles

Article 112, pour lequel nous avons un amendement: Remplacer, dans les deuxième et troisième lignes du troisième alinéa de l'article 519.33 du Code de la sécurité routière introduit par l'article 112 du projet, les montants «175 \$ à 525 \$» par les montants «150 \$ à 450 \$». Premier amendement. On a une série d'amendements à 112.

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): À l'intérieur de l'article 112, on y va article par article?

M. Middlemiss: Si on pouvait avoir une explication de c'est quoi tout ça, là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Vous avez des éléments de clarification des responsabilités des divers intervenants du domaine du transport routier: propriétaires, exploitants, agences de chauffeurs, l'élargissement du champ d'application pour couvrir les mêmes véhicules que la nouvelle loi, meilleur contrôle des normes...

Le Président (M. Gagnon): L'article 519.1 introduit par 112 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Gagnon): Bien, non, c'est parce que, là, si on les passe tous, on arrivera à 519.33 et on passera les amendements comme ça. L'article 519.2.

M. Middlemiss: On est en train de réécrire tout un chapitre, là. «C'est-u» ce qu'on est en train de faire là?

M. Brassard: Oui. Peut-être que Me Gélinas pourra expliquer — il est de la Société de l'assurance automobile — disons le sens général de l'exercice.

M. Gélinas (Claude): Essentiellement, le titre VIII.1 reprend toutes les obligations à la fois de ce qu'on appelait anciennement les conducteurs et les transporteurs. Compte tenu que le projet de loi sur les propriétaires exploitants de véhicules lourds modifie la notion de transporteur, maintenant on parle de «propriétaires» qui disparaît, on parle maintenant de

«propriétaires et d'exploitants», il fallait qu'on change dans chacun des articles toutes les références aux transporteurs, ça revenait dans presque chaque article du titre VIII.1.

En plus, on voulait profiter de l'occasion pour moderniser l'ensemble de ces articles-là qui avaient été introduits dans le Code en 1988; lorsque le code canadien de sécurité routière avait été adopté par l'ensemble des provinces canadiennes, il avait été incorporé dans le Code de la sécurité routière. C'était une occasion de clarifier, de simplifier l'ensemble du Code compte tenu que c'est dans ce titre qu'on retrouve toutes les obligations des conducteurs — exemple, les rondes de sécurité, les heures de travail, les heures de repos, et tout le reste. Et c'est également dans ce Code qu'on retrouve l'ensemble des obligations de ce qu'on appelait anciennement les transporteurs, qui deviennent maintenant propriétaires ou exploitants, parce que les propriétaires exploitants sont tenus de s'assurer que le conducteur de leur véhicule remplit un certain nombre d'obligations. Et c'était important que ce titre-là soit revu au complet; c'est pour ça qu'on le remplace et en apportant des clarifications à chacun des articles.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, M. le Président, en d'autres mots...

M. Brassard: Il n'y a pas vraiment de changement majeur, hein? C'est simplement qu'il faut que ce chapitre-là, qui concerne les véhicules lourds et l'exploitation de véhicules lourds, soit en concordance avec la loi qu'on est en train d'adopter. Alors, il n'y a pas vraiment de bouleversement, là, de ce chapitre-là sur la sécurité routière. Mais il faut qu'il y ait une cohérence avec la loi qu'on est en voie d'adopter.

M. Middlemiss: En d'autres mots, c'est seulement que de la concordance...

M. Brassard: Pour l'essentiel. Avec certaines clarifications.

M. Middlemiss: ...essentiellement avec qu'est-ce qui existe aujourd'hui pour qu'on soit capable de l'appliquer au nouveau projet de loi.

M. Brassard: Pour que ça s'harmonise. Évidemment, là, pour tout ce qui concerne les amendes dans le chapitre du Code, il y a des changements pour faire en sorte que la grille dont on a parlé tantôt s'applique dans ce chapitre-là aussi.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Il est 18 heures; on va suspendre jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 22)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Nous étions rendus à l'article 112. On avait commencé... Il y a eu une présentation générale.

M. Brassard: M. le Président, j'aurais une suggestion à faire, si ça agréé à l'opposition. Comme le chapitre ou le titre VIII.1 est constitué d'un certain nombre de sections: Champ d'application, bien sûr, mais Obligations du conducteur, Obligations de l'exploitant et du propriétaire, Pouvoirs et obligations de la Société et, finalement, Dispositions pénales, on pourrait peut-être procéder par section étant donné, encore une fois, comme on l'a dit en après-midi, qu'il n'y a pas de modifications substantielles. Il y a un certain nombre de clarifications. Il y a quelques changements particulièrement en ce qui concerne les dispositions pénales pour s'ajuster à la grille en termes d'amendes. Mais il n'y a pas de changements en profondeur, il y a des changements de terminologie. On pourrait peut-être procéder de cette façon-là, sinon, évidemment, on peut toujours procéder article par article, mais il y en a 54 dans ce chapitre-là. À l'article 112 comme tel, il y a 54 dispositions.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Aucun problème, M. le Président, en autant qu'on puisse faire les sections et nous indiquer les changements.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: L'autre question que j'ai, toutefois: On avait des amendements à l'article 112. Est-ce que c'est des amendements?

M. Brassard: Oui. Il y en a.

M. Middlemiss: O.K. D'accord.

M. Brassard: Il y en a, mais ils sont plus loin, à 519.33...

M. Middlemiss: Donc, ils vont venir à 519.33.

M. Brassard: ...puis c'est des dispositions pénales concernant les amendes.

M. Middlemiss: D'accord. C'est bien. On peut procéder tel que suggéré.

Le Président (M. Lachance): Il y en a sept, M. le député de Pontiac.

M. Brassard: À 519.1, bien c'est le champ d'application. Il faut que ça corresponde évidemment avec la loi qu'on est en train d'adopter. Donc, on y parle non plus de transporteur, mais de propriétaire et d'exploitant et aussi on y parle de véhicules lourds, également.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 519.1 est adopté? Adopté. Article 519.2.

M. Brassard: Alors, de 519.2, ça va jusqu'à 519.14. Ça, c'est la section portant sur les obligations du conducteur. Je pourrais peut-être demander à Me Gélinas de nous indiquer les quelques éléments nouveaux.

Le Président (M. Lachance): De 519.2 à 519.14 inclusivement.

M. Brassard: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude): Essentiellement, ici, ce qu'on prévoit, c'est l'ensemble des obligations qui sont déjà dans le Code au niveau des conducteurs de véhicules lourds.

Vous allez remarquer qu'on a modifié la notion de ronde de sécurité qui est bien connue dans le domaine des transporteurs comme tel au niveau des obligations des conducteurs. On a changé cette expression-là qui n'était pas dans le Code, mais qui était consacrée dans le vocabulaire utilisé dans le milieu. On parle maintenant de vérification avant départ, à l'article 519.2: «Tout conducteur doit, selon les normes établies par règlement, effectuer une vérification avant départ du véhicule lourd qu'il conduit et noter ses observations à l'égard de son état mécanique au rapport de vérification de ce véhicule.»

Ce qui est nouveau, c'est la notion de vérification avant départ qui correspond exactement à la ronde de sécurité qui existe à l'heure actuelle. C'est une nouvelle terminologie, c'est tout. Mais, sur le fond, c'est exactement la même chose.

Tout conducteur, bien sûr, doit aussi remplir, tenir à jour le rapport de vérification de ce véhicule lourd qu'il conduit, 519.3. Article 519.4, c'est qu'il doit le conserver à bord de son véhicule. Encore là, ce sont des choses qui sont dans le Code à l'heure actuelle. Il doit également, lorsqu'il constate une défectuosité mécanique, en faire rapport sans délai — ça aussi, c'est dans le Code à l'heure actuelle — selon les modalités déterminées par règlement. Il ne peut conduire un véhicule lourd qui présente une défectuosité majeure — parce qu'on sait que la défectuosité majeure, le véhicule est immédiatement interdit de circuler, parce que c'est effectivement une défectuosité majeure — article 519.6.

M. Brassard: Juste aux changements.

M. Gélinas (Claude): Juste aux changements?

M. Brassard: Oui.

M. Gélinas (Claude): Bien, les changements... Le seul gros changement là-dedans, c'est vraiment la notion de vérification avant départ qui a changé. Le reste, c'est essentiellement des choses qui sont déjà dans le Code. Que ce soient les heures de conduite et les nombres d'heures de travail à 519.9, c'est exactement la même chose que dans le Code à l'heure actuelle.

On a ajouté, dans le 519.10, la notion de conducteur de relève quand on parle du conducteur. Notez, à 519.10: «Tout conducteur, y compris un conducteur de relève, doit, selon les conditions [...] tenir une fiche journalière de ses heures de conduite...»

M. Brassard: Ça, c'est nouveau.

M. Gélinas (Claude): La notion de conducteur de relève, dans le Code comme tel, ça, c'est nouveau. Mais, je veux dire, c'est des choses qui correspondent à la pratique du milieu. C'est pour ça qu'on l'a inclus dedans.

Également, ce qui est nouveau, à 519.11, on ajoute: «Tout conducteur doit remettre, sur demande, à un agent de la paix ou à un inspecteur nommé en vertu de 519.69 le contrat de location ou le contrat de services.» Ça, c'est nouveau. Ça correspond à la notion qu'on a maintenant dans la Loi sur les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds. Bien sûr que l'agent de la paix ou l'inspecteur doit remettre ces documents-là après examen.

Le reste, ça correspond exactement à ce qu'on avait.

M. Brassard: Il y a 519.14 également qui réfère au jugement d'un tribunal qui avait invalidé l'obligation...

M. Gélinas (Claude): Ah! Pour le poste de contrôle.

M. Brassard: ...de se rendre au poste de contrôle. Là, la loi est clarifiée.

M. Gélinas (Claude): Elle est clarifiée.

M. Brassard: Il y a une clarification très claire que, s'il est requis par un agent de la paix ou une signalisation, il a obligation.

M. Gélinas (Claude): Il y a obligation. Ça, c'est clair. Donc, ça résume, ça, un peu les articles de 519.2 à 519.14. Et il n'y a pas d'amendement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Lachance): Alors, est-ce que les articles 519.2 à 519.14 introduits par l'article 112 du projet de loi sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Gélinas (Claude): Le deuxième bloc, Obligations de l'exploitant et du propriétaire, ce sont les articles 519.15 à 519.29. Les choses qu'on peut qualifier comme étant nouvelles ici, c'est... L'article 519.15 correspond exactement à ce qui existait. Je pense que l'expression qu'on retrouvait dans le Code, c'est que le transporteur devait veiller à ce que son conducteur respecte chacune des obligations dans la section qu'on venait tout juste de voir, la section I. On a changé l'expression «doit veiller à» pour plutôt dire: Il doit s'assurer que le conducteur a rempli son obligation.

Sur le plan juridique, c'est beaucoup plus fort. On croit également, tant au niveau de la Justice qu'au niveau du ministère des Transports et de la Société, que ça va faciliter également la preuve au niveau des tribunaux pour démontrer la responsabilité des exploitants et des propriétaires eu égard aux obligations des conducteurs qui travaillent pour eux. Vous retrouvez dans chacun de ces articles-là que l'exploitant doit s'assurer que le conducteur a rempli telle obligation.

● (20 h 30) ●

On prévoit, à la toute fin de cette section, à 519.29, un nouvel article de renversement de fardeau de preuve qui est quand même important et qui est nouveau. On dit ici, à 519.29: «Dans une poursuite relative à une infraction au présent titre ou au deuxième alinéa de l'article 145, la preuve que l'infraction a été commise par un agent, un mandataire ou un employé d'un propriétaire ou d'un exploitant suffit à établir qu'elle a été commise également par ce dernier à moins que celui-ci n'établisse qu'il a fait preuve de diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du respect de la présente loi ou d'un règlement.»

C'est, encore là, pour faciliter les poursuites et faciliter la preuve qui serait offerte dans des poursuites contre un exploitant ou contre un propriétaire. C'est un ajout important.

M. Brassard: Par rapport aux preuves, là, c'est une disposition tout à fait nouvelle.

M. Gélinas (Claude): Tout ça, c'est nouveau. Oui. C'est nouveau, ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que les articles 519.15 à 519.29 introduits par l'article 112 sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Gélinas (Claude): Dans les pouvoirs et obligations de la Société, 519.30 et 519.31, c'est exactement la même chose que dans le Code actuel, sauf qu'on a ajouté... À 519.31, on traite maintenant des programmes de gestion de la fatigue.

On a donné un exemple du genre de cas et conditions où la Société peut prescrire une augmentation du nombre d'heures de conduite ou d'heures de travail permises. À l'heure actuelle, on disait simplement: La Société peut, dans les cas prévus et aux conditions prévues par règlement... On a ajouté «dans le cadre d'un programme de gestion de fatigue [...] ou dans les cas prévus et aux conditions prévus par tout autre règlement».

Il y a un pouvoir réglementaire, un pouvoir habilitant à la fin de la loi qui va donner la possibilité à la Société de prévoir un programme de gestion de la fatigue. Parce qu'on sait que c'est un problème majeur dans l'industrie, pour les conducteurs.

M. Brassard: Pour les conducteurs.

M. Gélinas (Claude): Le reste, 519.30, c'est identique à ce qu'on a à l'heure actuelle.

M. Middlemiss: C'est quoi, le programme de gestion de fatigue?

M. Brassard: Est-ce qu'il est en gestation? Autrement dit, est-ce qu'il est assez avancé?

M. Gélinas (Claude): Non. Il est en gestation, à l'heure actuelle. C'est quelque chose qui est présentement en train d'être élaboré. Mais, ça, on pourra peut-être vous fournir plus de détails.

Il y a déjà un projet pilote sous l'égide du CCATM, qui est le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, et qui fonctionne, puis qui fonctionne assez bien, on pense, au niveau de l'Alberta. On suit ça de très près. Selon les résultats qu'on obtiendra, bien on pense l'implanter au Québec également. C'est dans le cadre des programmes qui sont sous l'égide du CCATM.

M. Middlemiss: Ça consiste à quoi, ça, ce programme de gestion là? C'est quoi qu'on fait pour établir...

(Consultation)

M. Brassard: Plutôt que d'avoir des intermédiaires, on va faire parler Mme Sylvie Légaré, de la Société.

Le Président (M. Lachance): Mme Légaré.

Mme Légaré (Sylvie): Oui, bonjour. Alors, en fait, le programme de gestion de la fatigue va permettre à un transporteur de gérer, selon ses propres opérations, la fatigue de ses conducteurs. On sait qu'il y a une réglementation des heures de conduite. Il manque un petit peu de flexibilité dans les opérations des transporteurs. Un

programme de gestion de la fatigue va permettre au transporteur d'ajuster ses opérations en fonction des disponibilités de ses conducteurs et il devra démontrer que, dans ce cadre-là, il établit un cadre de gestion pour gérer la fatigue.

Par exemple, il forme ses conducteurs à la notion de fatigue; il va également former ses conducteurs aux contre-mesures à mettre en place pour gérer leur fatigue; il va également mettre en place des contrôles pour s'assurer que les conducteurs ne conduisent pas en état de fatigue; et il va, en dernier recours, démontrer que ses opérations permettent au conducteur de se reposer lorsqu'il est fatigué.

Alors, grosso modo, c'est à peu près ça. C'est une gestion nouvelle du phénomène de la fatigue des conducteurs professionnels. En fait, c'est un programme qui origine de l'Australie, qui a déjà été évalué en Australie et qui a donné des bons résultats là-bas. C'est la raison pour laquelle, au Canada, on a décidé également de se pencher sur ce genre de programme là et d'en évaluer les conséquences sur nos routes. Au niveau canadien, c'est l'Alberta qui s'est proposée pour faire le projet-pilote en question. Grosso modo, c'est à peu près ça.

M. Middlemiss: Est-ce que, en Australie, il y a eu des résultats probants qu'en se servant de ça on a réduit le nombre d'accidents ou qu'on a une meilleure performance sur toute la ligne?

Mme Légaré (Sylvie): Effectivement, les résultats du projet-pilote en Australie ont été à l'effet qu'ils ont diminué, de façon assez importante, les accidents dont la principale cause était la fatigue au volant. Je n'ai pas les chiffres ici, malheureusement. Je pourrais peut-être obtenir les chiffres.

M. Brassard: C'est-à-dire, je comprends qu'en Australie ce n'est plus un projet-pilote; c'est une politique.

Mme Légaré (Sylvie): Non. Effectivement, ce n'est plus un projet-pilote. C'est devenu officialisé dans la réglementation, la législation australienne, parce que ça avait donné des bons résultats en termes de...

M. Brassard: Le projet-pilote albertin devrait prendre fin, en termes de durée...

Mme Légaré (Sylvie): Évidemment, pour avoir une bonne idée des effets du programme en question, il faut faire fonctionner le projet-pilote au moins un an. Le projet-pilote a débuté au printemps. Alors, il n'y aura certainement pas de bilan qui va être fait avant le printemps 1999. Un bilan à faire. Éventuellement, une position canadienne développée, une norme canadienne sur les programmes de gestion de la fatigue, de sorte qu'on n'entrevoit pas avoir ou implanter au Québec un programme de gestion de la fatigue avant l'an 2000, dans ce contexte-là.

M. Brassard: Mais il faut le prévoir dans le projet de loi.

Mme Légaré (Sylvie): C'est que, en fait, le projet de loi donne la possibilité de réglementer effectivement le projet-pilote en question, si on décidait de l'implanter au Québec, de sorte que, à l'heure actuelle, il serait plus ou moins applicable, parce qu'on n'a pas la réglementation. On va élaborer la réglementation une fois qu'on se sera entendu au niveau canadien sur un programme de gestion de la fatigue.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Pour mieux comprendre, c'est quoi, les éléments constitutifs d'un semblable programme? Quand vous nous réferez à l'expérience australienne, ça serait quoi, les principaux éléments? Est-ce que ce serait... Vous avez mentionné la sensibilisation faite par l'employeur auprès...

M. Brassard: Des conducteurs.

Mme Légaré (Sylvie): De ses conducteurs.

M. Gagnon: De ses conducteurs.

Mme Légaré (Sylvie): Auprès, également, de ses répartiteurs...

M. Gagnon: Adaptée en fonction de ses opérations.

Mme Légaré (Sylvie): Oui.

M. Gagnon: Mais ça se traduit comment, ça, dans les faits, là?

Mme Légaré (Sylvie): Alors, ça se traduit dans les faits par des politiques de l'entreprise. Par exemple, une politique de l'entreprise qui dirait qu'un conducteur ne sera pas pénalisé s'il arrête en cours de voyage pour se reposer parce qu'il se considère fatigué. Parce qu'il y a certaines entreprises qui peuvent pénaliser leurs conducteurs dans des conditions semblables. Alors, une politique officielle de l'entreprise qui mentionne que le conducteur n'est pas pénalisé s'il s'arrête pour se reposer en cas de fatigue, par exemple.

Des politiques aussi à l'effet que les conducteurs vont discuter les horaires, les cédules de livraison des marchandises avec les répartiteurs, de façon à élaborer des cédules qui respectent un certain nombre d'heures de conduite tout en permettant la flexibilité nécessaire aux opérations de l'entreprise et des contrôles réguliers de ces politiques-là. Non seulement faut-il mettre les politiques en place, mais il faut démontrer que le transporteur respecte ses propres politiques. Donc, des contrôles réguliers du

respect des politiques internes du transporteur. Tout ça, évidemment, faisant l'objet d'un contrôle au même titre qu'un autre transporteur, qu'un autre exploitant de véhicules lourds, en termes de contrôle routier, bien évidemment.

Le Président (M. Lachance): Vous parlez, Mme Légaré, de l'Australie comme modèle. Est-ce que, dans les pays latins, on a aussi certaines références ou ça n'existe pas? Parce qu'il faut toujours...

Mme Légaré (Sylvie): Le programme... Pardon.

Le Président (M. Lachance): ...se dire que, au Québec, il y a un certain nombre d'individus qui réagissent peut-être de façon différente. À nous questionner, en tout cas, on verra, là, mais le comportement de notre esprit latin, pour plusieurs...

Mme Légaré (Sylvie): Ce qu'on en sait pour le moment, c'est un programme qui est vraiment original, tout à fait nouveau, qui vient de l'Australie, qui est intéressant, qui semble nous donner des options intéressantes en termes de gestion de la fatigue. Mais c'est la raison pour laquelle on doit quand même attendre le bilan de l'expérience canadienne...

M. Brassard: Passer par le biais d'un projet-pilote.

• (20 h 40) •

Mme Légaré (Sylvie): ... — c'est ça — pour en voir les résultats. Parce que, aussi, ne serait-ce qu'en termes géographiques, l'Australie est évidemment différente de notre géographie ici, au Canada et au Québec, de sorte que les opérations également sont différentes en termes de transport routier. Alors, il faut adapter. En fait, l'objectif du projet-pilote en Alberta, c'est de reprendre le projet australien, mais de trouver les moyens de l'adapter au contexte du transport nord-américain plus particulièrement et éventuellement au Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce que les articles 519.30 et 519.31 introduits par l'article 112 du projet sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Brassard: Pour les dispositions pénales, bien là il y a des amendements essentiellement pour s'ajuster à la grille des amendes dont on a précédemment parlé.

Le Président (M. Lachance): Les amendements viennent à 519.33 et suivants.

M. Brassard: Oui, il y a des amendements à 519.33, par exemple. Là, la série d'amendements que vous avez déjà, là il y en a. Plusieurs papillons.

Le Président (M. Lachance): Je crois qu'il y en a sept, M. le ministre.

M. Brassard: Essentiellement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on peut y aller article par article? Ça serait peut-être plus simple comme ça, M. le ministre.

M. Brassard: Oui, on peut y aller article par article.

Le Président (M. Lachance): L'article 519.32, il n'y en a pas?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le 519.32 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.33.

M. Brassard: Alors, il y a un amendement. Alors, l'amendement, c'est pour augmenter les montants des amendes, les porter de 175 \$ à 525 \$. C'est pour essentiellement respecter la grille des amendes.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.33, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.34. Il y a un amendement.

M. Brassard: Oui, il y a un amendement.

Le Président (M. Lachance): Qui consiste...

(Consultation)

M. Brassard: Il y a le respect de la grille également et c'est aussi pour prévoir l'amende à un conducteur d'un véhicule lourd qui ne respecte pas les exigences des articles 240, 437.1 et 437.2 et prévoir l'amende à un exploitant qui ne respecte pas les exigences des mêmes articles, les articles 437.1 et 437.2.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 519.34 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.34, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.35. Il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: Il n'y a pas d'amendement.

Le Président (M. Lachance): Les articles 519.36, 519.37, 519.38...

M. Brassard: L'article 519.37, pas d'amendement. L'article 519.38, pas d'amendement non plus. Ça va à 519.39.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 519.35 à 519.38 sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.39. Il y a un amendement.

M. Brassard: On déplace un membre de phrase: «ou en refusant de le remettre pour examen à un agent de la paix» qui apparaissait plus loin dans l'article, à 519.3. En fait, il est à l'article 519.4.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce que l'amendement est adopté, à 519.39?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.39, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 519.40. Il y a un autre amendement.

M. Brassard: Oui. On enlève le deuxième alinéa.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 519.40 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.40, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.41. Il y a un amendement.

M. Brassard: On ajoute l'article 240.1.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 519.41 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 519.41, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Articles 519.42, 519.43, 519.44, 519.45, 519.46, 519.47, 519.48, 519.49 et 519.50. Il n'y a pas d'amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires? Ça va?

M. Brassard: Non, ça va.

M. Middlemiss: Non, ça va.

Le Président (M. Lachance): Ça va. Alors, est-ce que les articles 519.42 à 519.50 sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 519.51. Il y a un amendement.

M. Brassard: Il y a un amendement pour ajouter l'article 519.18 afin de prévoir la disposition pénale, à l'article 519.18, qu'on avait oubliée.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement 519.51 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.51, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 519.52. Il y a un amendement.

M. Brassard: On ajoute 519.16.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 519.52 est adopté?

M. Brassard: C'est-à-dire, on l'ajoute pas, on le supprime.

M. Middlemiss: On le supprime, oui, parce qu'il est déjà là.

M. Brassard: Oui, il est déjà là. Alors, on l'enlève.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 519.52, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Articles 519.53 et 519.54.

M. Brassard: Pas d'amendement.

Le Président (M. Lachance): Pas d'amendement. Est-ce que les articles 519.53 et 519.54 introduits par l'article 112 sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 112 dans son ensemble, tel qu'amendé, avec les différents articles, c'est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

Article 113. M. le ministre.

M. Brassard: Ça élargit le champ de la compétence de la Société de l'assurance automobile du Québec en matière de contrôle pour lui confier la responsabilité de faire appliquer la Loi concernant les propriétaires et exploitants des véhicules lourds. Alors, le titre, c'est Application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 113 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 114.

M. Brassard: Concordance, étant donné l'abrogation de la Loi sur le camionnage dont on parlait tout à l'heure.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 114 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 115.

M. Brassard: Il s'agit de préciser que les contrôleurs routiers auront le pouvoir de contrôler l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Donc, concordance.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 115 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 116.

M. Brassard: Même chose.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 116 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Brassard: Sauf que, au lieu des contrôleurs, c'est les inspecteurs en entreprise.

Le Président (M. Lachance): Très bien. L'article 116 est adopté. À l'article 117, il y a un amendement.

M. Brassard: Il y a des amendements. C'est à la demande de l'industrie. Ça a pour objet, d'une part, d'éviter que des véhicules en remisage ou en attente de réparation puissent être l'objet d'une vérification mécanique qui exposerait leurs propriétaires à des sanctions pour ne pas respecter leur obligation de les maintenir en bon état puisqu'ils sont en attente de réparation et, d'autre part, de corriger une erreur cléricale, c'est-à-dire le 2°: par le remplacement, dans la première ligne...

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 117, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 118.

M. Brassard: Concordance avec le nouveau champ d'intervention du contrôle routier.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 118 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 119.

M. Brassard: Modification de concordance terminologique.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 119 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 120.

M. Brassard: Modifie les amendes relatives au contrôle routier et la taxe sur les carburants en remplacement de l'article 519.77 du Code de la sécurité routière par les articles 519.77 et 519.78.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 120 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Vérification mécanique des véhicules

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 121.
• (20 h 50) •

M. Brassard: On tombe dans le chapitre sur la vérification mécanique. Le paragraphe 1° du projet: Modifier le paragraphe 5° de l'article 521 du Code en précisant quels véhicules de plus de 3 000 kg sont exemptés de la vérification mécanique périodique. Ce sont les habitations motorisées, les caravanes, les véhicules-outils, les tracteurs de ferme, les machineries agricoles ainsi que les remorques de chantier et les remorques de ferme définies par règlement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 121 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 121, adopté. Article 122.

M. Brassard: On abroge le deuxième alinéa de l'article 532 du Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 122 est adopté?

M. Middlemiss: Il y a un amendement.

Le Président (M. Lachance): Il y a un amendement à 122.1

M. Brassard: À 122.1.

Le Président (M. Lachance): Alors, 122, on peut l'adopter?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Donc, l'amendement, M. le ministre, 122.1.

M. Brassard: Ça introduit, dans le chapitre du Code qui porte sur la vérification mécanique, l'article 538.0.1 afin que la Société de l'assurance automobile ait le pouvoir de révoquer l'attestation de compétence en matière d'entretien préventif lorsque le mécanicien s'en sert pour prétendre qu'elle lui confère le pouvoir de délivrer des certificats de vérification mécanique alors qu'il n'a pas été autorisé à cette fin par la Société. Pour délivrer de pareils certificats, il faut avoir une attestation de compétence délivrée par la Société.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, le nouvel article 122.1 est adopté. Article 123.

M. Brassard: Correction mineure introduite dans la loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 123 est adopté?

M. Brassard: On parle de vérification mécanique périodique.

Le Président (M. Lachance): L'article 123 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. On introduit maintenant 123.1 avec un amendement.

M. Brassard: L'article 543.3.1 habilite la Société de l'assurance automobile à faire passer des examens de compétence aux mécaniciens afin d'obtenir une attestation qui deviendra — c'est ce dont on parlait tantôt — obligatoire pour faire l'entretien préventif des véhicules routiers dans les cas déterminés par règlement.

Le règlement pourra prévoir qu'un mécanicien affecté à l'entretien des véhicules motorisés dont la masse nette est de plus de 3 000 kg soit titulaire d'une attestation de compétence de la Société. Le règlement pourra aussi déterminer qu'une attestation de compétence pour faire l'entretien des véhicules décrits ci-haut peut remplacer un Diplôme d'études professionnelles en mécanique automobile, les années d'expérience requises pour faire l'entretien des véhicules dont la masse nette ou le poids nominal brut est inférieur à celui décrit ci-haut. Et on habilite enfin la Société d'exempter le propriétaire de véhicules routiers qui lui demande de reconnaître son programme d'entretien préventif de se conformer aux normes minimales concernant la qualification des mécaniciens.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Donc, le nouvel article 123.1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 124.

M. Brassard: C'est pour se conformer à la grille aussi, je pense.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 124 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 125.

M. Brassard: Ça aussi, montants d'amendes supérieurs. Donc, j'imagine, toujours même motif: conformité à la grille d'amendes.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 125 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 126.

M. Brassard: Même raison.

Le Président (M. Lachance): L'article 126 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 127.

M. Brassard: Même chose.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 127 est adopté. Article 128.

M. Brassard: Même chose.

Le Président (M. Lachance): L'article 128 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 129.

M. Brassard: Grille d'amendes aussi.

Le Président (M. Lachance): L'article 129 est-il adopté?

M. Brassard: Non pas amendes grillées.

M. Middlemiss: Adopté, oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Bon. On a un amendement qui introduit les articles 129.1 et 129.2. M. le ministre.

M. Brassard: On modifie l'article 550 afin que soit motivée et rendue par écrit la décision de la Société portant sur la révocation de l'attestation de compétence d'un mécanicien ainsi que la décision de celle-ci en vertu du deuxième alinéa de 543.3.2 concernant le refus d'exempter les mécaniciens de se conformer aux normes de qualification. Il faut que ce soit par écrit.

Une voix: ...

M. Brassard: C'est ça, pour se conformer à la loi sur le Tribunal administratif du Québec.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, on vient d'adopter les articles 129.1 et 129.2.

Procédure et preuve

Article 130. Est-ce que l'article 130 est adopté?

M. Brassard: Ajouter l'information relative à tout constat délivré à un propriétaire et y introduire une modification de concordance.

Le Président (M. Lachance): L'article 130 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 131.

M. Brassard: L'article 131 du projet établit une responsabilité à l'égard de la personne qui, par ses omissions ou ses déclarations, a fait en sorte qu'une infraction au Code a été commise. L'amende variera selon le montant de l'infraction qui aurait pu être évitée.

Le Président (M. Lachance): L'article 131 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 132.

M. Brassard: Mesure de concordance.

Le Président (M. Lachance): L'article 132 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Dispositions réglementaires

L'article 133. Il y a un amendement.

M. Brassard: Afin d'habiliter le gouvernement à définir par règlement des catégories et des sous-catégories de véhicules routiers. Ces définitions serviront dans l'application des normes de sécurité des véhicules, particulièrement des normes sur la vérification mécanique et sur le programme d'entretien préventif.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 133, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 134. Il y a également un amendement.

M. Brassard: Oui. Modification de concordance de façon à pouvoir identifier, dans le cas de transport de matières dangereuses, qui a la responsabilité de l'une ou de l'autre des dispositions d'un règlement visant tel transport.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 134 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 134, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 134.1.

M. Brassard: C'est une modification de concordance à l'article 78 du projet.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Donc, l'article 134.1 est adopté. Article 135. Il y a un amendement.

M. Brassard: C'est une modification de concordance avec l'amendement apporté à l'article 78 également, où on a introduit l'expression «si la loi lui permet d'en édicter» concernant les municipalités.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 135 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 135, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Dispositions diverses et transitoires

Article 136.

M. Brassard: Afin que tout agent de la paix puisse faire immobiliser un véhicule pour l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 136 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 137.

M. Brassard: Étendre le champ d'application du Code de la sécurité routière aux chemins forestiers.

Le Président (M. Lachance): L'article 137 est-il adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 138.

M. Brassard: Ça concerne le remisage des véhicules. Faire en sorte que les frais encourus soient à la charge du propriétaire ou de l'exploitant concerné.

Le Président (M. Lachance): L'article 138 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 139.

M. Brassard: Il s'agit d'amendes.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 139 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 140.

M. Brassard: C'est un article qui est abrogé pour des fins de concordance.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 140 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 141.

M. Brassard: C'est de la concordance également pour qu'on puisse faire référence à la loi qu'on est en train d'adopter.

Le Président (M. Lachance): L'article 141 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Loi sur les transports

Article 142.

• (21 heures) •

M. Brassard: C'est afin d'éviter des difficultés d'interprétation du mot «propriétaire», puisque la Commission des transports qui agira en vertu de la loi, si elle est adoptée par l'Assemblée nationale, est constituée par des dispositions de la loi des transports.

Le Président (M. Lachance): L'article 142 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 143.

M. Brassard: Concordance.

Le Président (M. Lachance): L'article 143 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): À l'article 144, il y a un amendement.

M. Brassard: La Loi sur les transports vise plus que les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et les transporteurs; elle vise notamment, par exemple, les courtiers concernant le transport en vrac et les conducteurs

d'autobus et de minibus transportant les écoliers ainsi que les intermédiaires en services de transport.

Le Président (M. Lachance): Cet amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 144, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 145.

M. Brassard: Pour permettre à la Commission de corriger des erreurs cléricales.

Le Président (M. Lachance): L'article 145 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 146.

M. Brassard: On dit, ici: L'amendement vise à éviter une dualité de recours. Le présent article ne s'applique pas dans le cas d'une personne soumise à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules.

Une voix: ...

M. Brassard: Article 146, excusez. Ah, non, 146...

(Consultation)

M. Brassard: Comme c'est devenu caduc, alors on l'enlève, le deuxième alinéa.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce que l'article 146 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Nous avons maintenant un amendement, article 146.1.

M. Brassard: On modifie l'article 35 de cette loi pour viser et éviter une dualité de recours. C'est-à-dire, Me Savard... explicite.

M. Savard (Gilles): C'est que la loi sur les véhicules lourds déjà a toute une procédure qui permet à la Commission de demander à rencontrer un exploitant. Or, la Loi sur les transports, par ailleurs, avait déjà une procédure qui n'est pas aussi détaillée mais qui permettait à la Commission de se saisir du dossier d'un titulaire de permis qui avait des

comportements dangereux et d'exiger que la Société de l'assurance automobile retire à cette personne-là le droit de circuler.

La nouvelle loi étant spécifique, évidemment le prix a monté, mais pour éviter tout recours d'interprétation et croire qu'on pourrait aller soit sous l'ancien article 35 de la Loi sur les transports ou avoir à choisir avec la nouvelle loi sur les exploitants, donc on a ramené 35 de telle façon qu'il ne peut pas y avoir dualité de recours entre les deux.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 146.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Donc, l'amendement est adopté. Article 147.

M. Brassard: Pour éviter des difficultés d'interprétation. Fait en sorte d'obliger les personnes visées par la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à obtenir un permis de nature économique de la Commission.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 147 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 148.

M. Brassard: Pour permettre à la Commission de publier ou de faire publier aux frais de la personne qu'elle désigne ou d'autrement rendre publique par tout moyen toute décision et tout avis requis en vertu de la présente loi ou de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 148 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 149.

M. Brassard: Pour accorder aux inspecteurs nommés par le ministre des Transports ou de la Commission le pouvoir d'intervenir aussi bien sur les chemins publics que sur les chemins ouverts à la circulation publique. En concordance avec la définition qu'on en a donnée au tout début du projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 149 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 150.

M. Brassard: Pour les harmoniser à la grille applicable à l'encadrement du transport routier.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 150 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 151. Il y a un amendement.

M. Brassard: Il y avait une erreur. Cléricale?

Une voix: ...

M. Brassard: Pour corriger l'erreur.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 151, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 152, il y a également un amendement.

M. Brassard: Le montant indiqué à l'article ne correspondait pas à la grille des infractions utilisée dans le cas du transport. Alors, c'est pour se conformer à la grille.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 152, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 152, tel qu'amendé, est adopté. Article 153.

M. Brassard: Même chose, on se conforme à la grille.

Le Président (M. Lachance): L'article 153 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 154.

M. Brassard: Même motif.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 154 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 155.

M. Brassard: Même chose.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): C'est comme ça pour 155, 156...

M. Brassard: Article 156 aussi. L'article 157, c'était justement la grille; l'article 158, c'est plutôt pour préciser...

Le Président (M. Lachance): C'est différent. Alors, les articles...

M. Brassard: Oui, jusqu'à 158, c'est l'ajustement à la grille.

Le Président (M. Lachance): Alors, est-ce que les articles 155, 156 et 157 sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, l'article 158.

M. Brassard: Ça a pour objet de préciser que le propriétaire assume les frais de la saisie du véhicule. On ajoute ça à la toute fin. On dit: «L'agent de la paix qui aura ainsi saisi un véhicule en a la garde jusqu'à ce qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire aux frais de ce dernier.»

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 158 est adopté? Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Juste une question: Est-ce qu'on connaît les frais? «C'est-u» semblable aux frais de...

M. Brassard: Aux frais pour les dispositions du code concernant les automobiles?

M. Middlemiss: Oui, la même chose?

Une voix: ...

M. Brassard: Oui, semblable. Oui, même système.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 158 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 159.

M. Brassard: Concordance. Il a pour objet d'attribuer à la section des affaires économiques les contestations et les décisions de la Commission prises en vertu de la loi concernant... Alors, c'est pour faire appel, si je comprends bien, au tribunal administratif.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 159 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 160.

M. Brassard: Ça vise à reconnaître les programmes d'entretien préventif autorisés par la Société de l'assurance automobile dans le cadre de son projet-pilote mis en place au cours de l'année 1995.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 160 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 160 est adopté. L'article 161.

M. Brassard: Il s'agit d'une mesure transitoire permettant la préinscription des propriétaires et des exploitants pouvant être identifiés à partir des données disponibles; l'inscription s'effectue à partir des fichiers existants, donc soit au comptoir de la Commission ou également dans les centres de service de la Société.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 161 est adopté?

M. Middlemiss: Ce n'est pas ici ce qu'on appelait «rétroactif»? Ça s'en vient là?

M. Brassard: Non, la rétroactivité, non.

M. Middlemiss: D'accord. C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 161 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 162.

M. Brassard: Ça aussi, c'est une mesure transitoire qui a pour objet que les frais fixés pour l'inscription soient acquittés par les personnes lors de leur préinscription et que les renseignements additionnels à ceux dont dispose la Commission soient transmis au plus tard 30 jours après la préinscription.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 162 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 163.

M. Brassard: L'article 163 est une mesure transitoire qui permet à la Commission, lors de la période de préinscription, de disposer de données déjà consignées par la Société — condamnations des deux dernières années; si la Commission donne une cote conditionnelle ou insatisfaisante, alors il faudra des rencontres ou des audiences avec la personne.

Il y a eu des discussions avec les transporteurs, M. le Président, à cet égard, il y a eu, vous vous rappellerez, des remarques faites par des intervenants en audiences particulières, vendredi dernier, il y a eu des échanges depuis avec l'industrie; je demanderais à Me Savard peut-être de faire le point sur cette question-là.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Me Savard.

M. Savard (Gilles): Nous avons effectivement discuté avec les gens de l'industrie. Leur perception première était qu'il s'agissait, par l'article 163, d'un article carrément à caractère rétroactif c'est-à-dire qu'à partir des données qui sont déjà là, et sur cette seule base, on établissait une cote pour un transporteur. Maintenant, nous leur avons expliqué que nous sommes dans un système de préinscription, c'est-à-dire que, pour faciliter justement l'inscription de tous les propriétaires et exploitants et que le système puisse fonctionner au 1er avril 1999, il faut déjà s'assurer de contacter tous les gens qui apparaissent dans les fichiers, tant de la SAAQ que de la Commission, ceux de la SAAQ étant des gens qui habituellement sont pour compte propre et ceux identifiés dans les fichiers de la Commission étant des gens qui ont déjà des permis d'entreprise.

• (21 h 10) •

Donc, l'article 163 fait en sorte que tous les gens vont recevoir un avis de préinscription. Par contre, ceux qui vont recevoir en premier l'avis de préinscription, qui vont être contactés en premier, ce sont les gens qu'on aura pu identifier par l'utilisation, entre autres, du règlement sur les points d'inaptitude imputés au transporteur. Donc, cette disposition-là est un déclencheur, c'est son objectif premier, qui fait en sorte qu'on peut en premier aviser des gens qui autrement, si leur comportement, si leur passé était garant de leur présent et de leur avenir, auraient sans doute des difficultés avec la Commission. Donc, en les avisant dès le départ, ces gens-là vont avoir la chance, jusqu'au 1er avril 1999, parce qu'ils sont dans une phase de préinscription, de modifier des comportements s'ils ont maintenu ces comportements-là et de faire en sorte d'être des personnes inscrites correctement au 1er avril 1999.

Contrairement à la perception qu'en avaient les transporteurs l'utilisation de ces dossiers-là va permettre à plusieurs des personnes, qui autrement ne l'auraient peut-

être pas su, qui auraient continué des comportements délinquants, de se régulariser au plus tôt. Parce que, au 1er avril, il faut qu'elles puissent montrer une patte blanche, c'est-à-dire avoir pris des mesures réellement concrètes pour modifier les comportements. Mais il n'est pas question et il n'a jamais non plus été question pour le ministère de ne se baser sur ce règlement, sur ce qu'il y a dans ces dossiers-là, pour donner une indication à la Commission en disant: Regardez le passé et rejugez le passé.

La loi sur les véhicules lourds n'a pas adopté une notion de faute. Il y a des comportements qui sont dérogatoires, d'autres non. Mais, tout ce que vise la loi, c'est toujours de ramener l'exploitant ou le propriétaire à respecter les normes. C'est la même philosophie qui s'applique en utilisant ce déclencheur. On ne refait pas le procès des gens pour le passé, mais on lui indique bien que, si leur passé était vraiment garant, il pourrait y avoir des difficultés. Donc, c'est plutôt, au contraire, une chance et une opportunité, parce que, en les inscrivant dès le début du système, ils ont plus de temps pour pouvoir se régulariser.

M. Middlemiss: Un genre de préavis de se conformer d'ici le 1er avril 1999 ou bien il y aura des conséquences.

M. Savard (Gilles): C'est ça.

M. Brassard: Ça donne une chance, sur une certaine durée, d'ici, donc, le printemps 1999, d'adopter des comportements conformes à la nouvelle loi et, donc, de se voir ainsi accorder, attribuer une cote satisfaisante...

Une voix: Ou, à la rigueur, conditionnelle.

M. Brassard: Ou comportant certaines conditions. Il y a un cheminement, là. La Commission a déjà conçu un cheminement, un calendrier. Déjà, on a pu identifier un bon nombre, je dirais, de dossiers qu'on pourrait qualifier «à risque», et donc il y a un travail qui va se faire avec ces personnes-là pour qu'elles puissent se corriger et entrer dans la nouvelle aire avec une bonne cote, une bonne évaluation.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 163 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 164.

M. Brassard: Ça aussi, c'est une mesure transitoire qui permet le maintien de la réglementation actuelle. Donc, une disposition législative habilitante a pu être remplacée ou modifiée.

Le Président (M. Lachance): L'article 164 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 165.

M. Brassard: Mesure transitoire qui a pour objet d'exempter de la publication les projets de règlements pris en vertu d'habilitations législatives visées par le présent projet par les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière et par celles de la Loi sur les transports. Ces règlements n'entreront en vigueur que le 15e jour qui suit la date de leur publication à la *Gazette officielle du Québec*.

Le Président (M. Lachance): L'article 165 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Il y a un amendement, article 165.1. M. le ministre.

M. Brassard: C'était demandé par l'industrie et c'est pour l'abrogation de la Loi sur le camionnage. Ce qui s'est fait plus tôt ne doit pas avoir pour effet de faire perdre des privilèges ou indirectement de réglementer des secteurs d'activités.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 165.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 165.1 est adopté. L'article 166.

M. Brassard: Une mesure transitoire qui permet de maintenir les dispositions québécoises en matière de connaissance jusqu'à ce qu'elles soient intégrées dans un règlement édicté en vertu de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 166 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 167.

M. Brassard: Ça prévoit que le ministre des Transports évaluera la mise en oeuvre de l'encadrement du transport routier et que son rapport présenté au gouvernement sera déposé à l'Assemblée nationale dans au plus trois ans suivant l'adoption du présent projet de loi. C'est ce qu'on appelle une clause de réévaluation.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 167 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 168.

M. Brassard: C'est clair.

Le Président (M. Lachance): Une grosse responsabilité, M. le ministre.

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 168 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 169.

M. Brassard: Ça aussi, c'est clair. On entrera en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 169 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que les intitulés des titres, chapitres et sections du projet de loi n° 430 sont adoptés?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. À ce moment-ci, M. le ministre...

M. Brassard: Il faut une motion de renumérotation.

Le Président (M. Lachance): Tout à fait.

M. Brassard: Je la fais.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre des Transports fait une motion de renumérotation du projet de loi n° 430. Est-ce que le projet de loi n° 430, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce qu'il y a des remarques pour terminer, M. le ministre, M. le député de Pontiac?

M. Brassard: Oui. C'est ce qui s'appelle légiférer, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Mais je voudrais remercier les membres de la commission, particulièrement le député de Pontiac, porte-parole de l'opposition en matière de transport, pour sa coopération et sa collaboration.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, ça va?

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Je suis heureux de voir qu'on a réussi maintenant à avoir le projet de loi n° 430, et le plus tôt qu'on pourra le mettre en vigueur et améliorer notre bilan routier, je pense que comme société on va tous en bénéficier.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le ministre, M. le député de Pontiac, chers collègues...

M. Brassard: Nous avons un autre mandat, je pense.

Le Président (M. Lachance): Tout à fait. Nous abordons maintenant l'étude du projet de loi n° 115.

M. Brassard: Je vais libérer certains juristes; moi, je vais rester là.

Le Président (M. Lachance): On peut peut-être suspendre pour trois ou quatre minutes.

M. Brassard: On peut suspendre quelques minutes. Oui. D'accord.

M. Middlemiss: Oui. Un échange de juristes.

(Suspension de la séance à 21 h 19)

(Reprise à 21 h 26)

Projet de loi n° 115

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux avec le mandat de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 115, Loi modifiant la Loi sur la voirie et d'autres dispositions législatives.

Remarques préliminaires

Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Une simple remarque pour confirmer que j'y avais répondu, d'une certaine façon, dans la réplique au moment de l'adoption du principe, la semaine dernière,

quand j'avais dit au député de Pontiac que les sujets dont je n'avais pas parlé, on pouvait présumer qu'ils ne se retrouveraient plus dans le projet de loi, qu'on les retirerait. C'est le cas particulièrement, on le verra quand viendra le moment d'examiner ces articles, des articles 12 et 13 qui auraient eu pour effet de permettre légalement la tarification aux entreprises d'utilité publique qui utilisent l'emprise d'une route ou d'une autoroute. À titre d'exemple: conduite de gaz, gazoduc. Mais, finalement, bon, après bien des échanges avec les industries concernées, les entreprises concernées, levée de boucliers, etc., opposition manifeste, on va proposer des amendements tout à l'heure pour carrément retirer ces dispositions-là du projet de loi.

Le Président (M. Lachance): Très bien, M. le ministre. Ça va pour vos remarques? M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Aucune remarque.

Étude détaillée

Le Président (M. Lachance): On peut procéder à la considération des différents articles du projet de loi.

Loi sur la voirie

Allons-y avec l'article 1, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, les dispositions de la présente loi applicables aux routes sont aussi applicables aux belvédères, aux haltes routières, aux aires de services, aux postes de contrôle et aux stationnements situés dans l'emprise d'une route.

L'article 6, on le verra tout à l'heure, transfère la propriété des routes aux municipalités. L'article 5 rend... C'est-à-dire que, ce que je viens de lire, c'est l'article du texte actuel, l'article 5 rend applicable l'article 6 aux belvédères, haltes routières, etc. Les dispositions proposées ont pour objet de conserver la propriété des belvédères, haltes routières, aires de services, postes de contrôle et stationnements qui sont situés dans l'emprise des routes qui ont été transférées aux municipalités locales sur les territoires desquelles ces immeubles sont situés. En étant propriétaire de ces immeubles, le gouvernement pourra en disposer à leur valeur marchande lorsqu'ils ne seront plus requis.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

• (21 h 30) •

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a un inventaire du nombre de propriétés, et ce que ça pourrait représenter en somme d'argent, là, si jamais...

(Consultation)

M. Brassard: Belvédères, haltes routières, aires de services, là, on me dit que c'est près d'une soixantaine qui

existent présentement. Postes de contrôle, je suppose qu'on fait allusion aux postes de contrôles routiers, ça, je ne saurais pas dire combien il y en a.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, on a transféré ces propriétés-là aux municipalités et on prévoit qu'à un moment donné il n'y aura plus d'utilisation pour les belvédères, et à ce moment-là le fruit de la vente des terrains reviendra au gouvernement au lieu des municipalités. C'est bien ça que je comprends?

M. Brassard: Si telle est la décision, à ce moment-là on pourra disposer de ces propriétés à leur valeur marchande. Ce sont déjà des équipements qui sont gérés par le ministère.

M. Middlemiss: La raison que vous faites ça, c'est parce que, en d'autres mots, si on transférait le tout aux municipalités, à un moment donné la municipalité pourrait se départir et profiter du fruit de la vente de ces terrains-là.

M. Brassard: On les gère, on les entretient, on les exploite, alors il nous apparaît tout à fait normal et légitime qu'on en retrouve la propriété pleine et entière. C'est un peu ça, l'idée de fond.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Middlemiss: Dans les commentaires, on disait, à l'article 6: «...seraient transférés aux municipalités locales sur le territoire [...] desquels ces immeubles sont situés.»

M. Brassard: À l'article?

M. Middlemiss: Ici, les commentaires dans votre...

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: ...ça dit bien que «la disposition proposée a pour objet de conserver les propriétés, les belvédères, haltes routières, postes [...] qui conformément à l'article [...] seraient transférés aux municipalités locales sur le territoire [...] desquels ces immeubles sont situés». Et, donc, ce que vous faites, ici, vous dites: Regardez, ils ne se feront pas transférés, on les garde.

M. Brassard: L'article 6 de la Loi sur la voirie transférait, elle, la propriété des routes aux municipalités, et en même temps les belvédères, haltes routières sont également passés dans ce transfert-là.

M. Middlemiss: Et là on les récupère.

M. Brassard: On récupère les belvédères, haltes routières, etc. On les gère, donc...

M. Middlemiss: Est-ce que ça s'applique aussi aux belvédères qui avaient été... il y a certains belvédères qui avaient été transférés à des municipalités, ou la province a décidé, ça fait quelques années passées, de transférer ça aux municipalités, à ce moment-là est-ce qu'ils leur reviennent?

M. Brassard: Celles qui ont été cédées le demeurent puis celles qui sont actuellement non seulement cédées puis, ensuite, gérées par des municipalités, ça, ça demeure tel quel.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Ça n'a pas changé.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): L'article 1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 2.

M. Brassard: Ça vise à harmoniser l'expression, comme on le dit ici, «domaine public de l'État» avec le vocabulaire du nouveau Code civil du Québec.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 2 est adopté. Article 3.

M. Brassard: Alors, ça, c'est la disposition portant sur le non-accès — il n'y a rien dans la loi actuelle; c'est une disposition qui vise à requérir l'approbation du ministre pour lever ou pour abandonner des servitudes de non-accès qu'il a imposées, indépendamment qu'il conserve ou non l'entretien de la route au bénéfice de laquelle la servitude a été imposée. Ça concerne les routes municipales où il y avait déjà des servitudes de non-accès.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article...

M. Brassard: En fait...

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brassard: ...dans les routes appartenant et entretenues par les municipalités, il existe actuellement un certain nombre de servitudes de non-accès et pour les lever, ces non-accès, il sera requis d'obtenir l'autorisation du ministre. Ça nous apparaît important pour des motifs de sécurité routière ou de fluidité de circulation.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va maintenir aussi une compensation pour la levée lorsque ça donne accès? Parce que je donne l'exemple de la 341, dans le comté de L'Assomption, où...

M. Brassard: La fameuse école, là?

M. Middlemiss: Oui, dans l'école. Tu sais, c'est que ça a été levé...

M. Brassard: Sans voie d'accès.

M. Middlemiss: ...et c'est certain que la levée de ce non-accès a ouvert certaines propriétés au développement.

M. Brassard: Ça leur a donné de la plus-value.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça. Mais, pour une raison ou une autre, on n'est pas allé le chercher; à un moment donné, l'évaluation, c'était 1 000 000 \$.

M. Brassard: Il y a eu des jugements de tribunaux dans ce cas-là, et le tribunal n'a pas reconnu l'existence de plus-value, si je me souviens bien. Il n'a pas reconnu de plus-value particulière du fait de la levée de la servitude de non-accès.

M. Middlemiss: C'est étonnant, parce que...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...il me semble que, si on n'avait pas levé ce non-accès...

M. Brassard: Je suis étonné aussi, moi, mais...

M. Middlemiss: ...c'est que l'accès aurait été par la 138 au lieu d'être par la 40, et c'est certainement...

Dans un contexte comme ça, est-ce qu'on a l'intention de resserrer un peu et de s'assurer que, la levée d'un non-accès, les gens qui vont en profiter vont payer? Est-ce qu'on est en train de le resserrer pour s'assurer que, quand on le lève...

M. Brassard: Alors, il y a une directive actuellement concernant la plus-value qui s'applique lors de la levée d'une servitude de non-accès.

M. Middlemiss: Mais vous avez indiqué qu'il y a eu un jugement dans le cas de...

M. Brassard: Dans le cas précis.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Dans ce cas précis là, le juge a décidé que la plus-value était plus reliée au développement domiciliaire ou résidentiel qu'à la levée du non-accès. Bon, une décision... on peut peut-être s'en étonner, mais...

J'ai un extrait du jugement: «La cour reconnaît que l'expropriation pour la construction de la route 341 a pour effet de générer une plus-value des terrains riverains. Elle

rejette cependant la demande de compensation du ministère, la plus-value s'appliquant à l'ensemble des terrains riverains et non uniquement aux résidus des terrains expropriés. La cour rejette aussi, cependant, la demande des expropriés pour dommages d'occupation pour la période antérieure aux procédures en expropriation.» Extrait du jugement.

C'est un jugement particulier sur un cas d'espèce.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 3 est adopté. À l'article 4, je crois qu'il y a un amendement.

M. Brassard: Oui.

• (21 h 40) •

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

M. Brassard: L'amendement fait référence à l'article 822 du chapitre XLIII des lois de 1997. En fait, c'est la Loi sur la justice administrative. Il faut s'y référer, puisque l'article 27, qu'on va conserver, porte sur le Tribunal administratif du Québec et sa compétence en matière d'accès.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 5.

M. Brassard: Ça aussi, c'est une question d'harmonisation des expressions utilisées dans la Loi sur la voirie avec les expressions utilisées dans le Code civil du Québec en ce qui concerne les préjudices. Le terme «dommages» est réservé aux dommages causés à un bien sans que soit identifiée la personne victime d'un tel dommage à son bien, cette personne étant la victime d'un préjudice. Question de terminologie. Et puis le deuxième alinéa est supprimé.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 5 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 6.

M. Brassard: Même chose. C'est pour s'harmoniser avec le Code civil et sa terminologie.

Le Président (M. Lachance): L'article 6 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.

M. Brassard: Même chose. Harmonisation avec le Code civil.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 8.

M. Brassard: Bis et re-bis.

Le Président (M. Lachance): Bon. Est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9.

M. Brassard: C'est pour donner plus de souplesse. C'est pour permettre le financement, par les municipalités locales qui y consentent, de certains travaux sur les routes dont le ministre a la gestion, donc des routes du réseau supérieur. Travaux d'aménagement d'un échangeur, par exemple, pour permettre un accès direct d'une autoroute à une route gérée par une municipalité. Disons que c'est bénéfique pour la municipalité, c'est avantageux pour la municipalité.

Il existe actuellement, d'ailleurs ce n'est pas nouveau, des protocoles d'entente où des municipalités participent au financement, mais l'amendement qu'on propose introduit plus de souplesse quant à la maîtrise d'oeuvre des travaux de construction ou de réfection ou d'entretien. Ça pourrait être le ministère, comme ça pourrait être aussi la municipalité.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Est-ce que l'article 9 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 10.

M. Brassard: Alors, c'est la suppression du concept de ponts de structure complexe.

M. Middlemiss: Est-ce que, concernant les ponts complexes, il y a eu une entente avec les municipalités?

M. Brassard: Il n'y a pas eu d'opposition en tout cas des deux unions, particulièrement de l'UMRCQ qui est surtout concernée. Il n'y a pas eu d'opposition

à partir du moment où évidemment — je les ai déjà rencontrées d'ailleurs, il y a un bon bout de temps — le ministère s'engage à assumer à la fois l'expertise en matière d'évaluation et d'inspection et maintient également un programme d'aide financière pour procéder à des réfections ou à des réparations de ces ouvrages.

M. Middlemiss: Le montant de l'enveloppe pour ces ponts-là, c'est de l'ordre de 7 000 000 \$, 9 000 000 \$?

M. Brassard: Entre 10 000 000 \$ et 15 000 000 \$, là. Cette année, ça va tourner autour de 14 000 000 \$ d'aide. On peut difficilement descendre plus bas.

M. Middlemiss: Est-ce que ça provient de l'enveloppe originale?

M. Brassard: C'est l'enveloppe du 125 000 000 \$...

M. Middlemiss: 125 000 000 \$.

M. Brassard: ...de voirie locale.

M. Middlemiss: O.K. Donc, il y a une partie qui était peut-être pour...

M. Brassard: Il y a une partie qui est le programme de compensation, il y a une partie pour les ponts puis il y a une partie qui est répartie à partir des recommandations des députés, puis il y a une enveloppe ministérielle.

M. Middlemiss: Donc, on a augmenté le quantum pour les ponts, qui existait au tout début.

M. Brassard: Oui. On l'a augmenté à cause des besoins. Compte tenu des besoins, des urgences aussi dans certains cas.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 10 est adopté?

M. Middlemiss: Ces changements-là, est-ce que c'est établi pour une période spécifique ou si ça va continuer ad vitam aeternam?

M. Brassard: S'il n'en tient qu'à moi, oui. Je pense que, pour l'ensemble des députés représentant des comtés dits semi-ruraux ou semi-urbains — ça dépend du point de vue où on le prend — c'est clair qu'on ne peut pas se permettre d'abandonner un tel programme, puis le ministère ne peut pas se permettre non plus de ne plus assumer à la fois l'évaluation et l'inspection. Un grand nombre de ces municipalités-là, on le sait très bien, il y a un bon nombre qui n'ont qu'un secrétaire-trésorier. Alors, ils n'ont certainement pas l'expertise pour faire une évaluation d'une structure puis faire une inspection appropriée.

Le Président (M. Lachance): L'article 10 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 11.

M. Brassard: C'est une disposition de concordance avec la suppression de l'article 33.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 12, je crois qu'il y a un amendement.

M. Brassard: Alors, on supprime l'article 12. C'est ce dont je parlais au tout début, une tentative...

Le Président (M. Lachance): Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...qui a échoué.

Le Président (M. Lachance): La sagesse. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 12, tel qu'amendé, est adopté? Donc...

M. Brassard: C'est la même chose: Supprimer l'article 13 aussi.

M. Middlemiss: 13.

M. Brassard: Si on avait gardé ces articles-là, il aurait fallu faire un amendement, parce qu'il y avait un article qui portait sur les autoroutes et l'autre sur les routes. Mais, là, on a exactement le même libellé. En tout cas, de toute façon, on ne les garde pas, ni l'un, ni l'autre, alors...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 13 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 14.

M. Brassard: Comme je l'avais indiqué dans mon intervention sur le principe, ça a pour objet de déréglementer l'exploitation des cimetières automobiles, laissant aux municipalités la responsabilité de ce domaine de réglementation. Plusieurs municipalités ont déjà des dispositions concernant les dépotoirs d'automobiles et les cimetières

dans leur règlement d'urbanisme. Donc, ils ont des pouvoirs en vertu du Code municipal, de la Loi sur les cités et villes; ils ont des pouvoirs pour gérer ces sites, et on se retire.

Une voix: ...

• (21 h 50) •

M. Brassard: Oui, bon, il y a un report d'entrée en vigueur de cette disposition, qui devrait permettre aux municipalités qui n'ont pas de réglementation pertinente de combler cette lacune avant que cette abrogation ne prenne effet.

M. Middlemiss: C'est l'UMRCQ qui demandait d'attendre?

M. Brassard: Non, c'est pour donner une période de transition pour que les choses se fassent dans l'ordre.

M. Middlemiss: Parce que l'UMRCQ a indiqué qu'il y a certaines municipalités qui n'avaient pas de règlement, et à ce moment-là on demandait le report pour qu'elles puissent se doter d'un règlement.

M. Brassard: C'est ça. Alors, la mise en vigueur sera reportée pour permettre justement à ces municipalités-là de se donner un règlement.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Les articles 12 et 13 sont déjà abrogés. L'article...

M. Brassard: On est à 15.

Le Président (M. Lachance): L'article 14 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 15.

M. Brassard: Bien, là, on modifie, dans l'article 43, deux dispositions qui portent sur les cimetières d'automobiles. Comme on vient d'abroger le chapitre VI de cette loi, la référence aux dépotoirs et cimetières d'automobiles doit être supprimée à l'article 44.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 15 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 16.

M. Brassard: L'article 16, c'est la même chose, c'est une disposition de concordance avec la suppression du chapitre VI concernant les dépotoirs.

Le Président (M. Lachance): L'article 16 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 17.

M. Brassard: Alors, on introduit une pénalité, une amende concernant les empiétements sur l'emprise. Comme on le dit ici, dans le commentaire, ça vise à décourager l'empiètement temporaire de nos emprises alors que, selon la loi, un tel empiètement ne peut être corrigé que par un ordre d'enlèvement, en vertu de l'article 39, des objets laissés dans l'emprise des routes. Lorsque ces ordres d'enlèvement sont respectés, ils ne le sont très souvent que temporairement, ce qui nécessite leur répétition; on prétend que seul un incitatif financier pourrait s'avérer efficace dans un tel cas. C'est ce qu'on prévoit dans la loi.

Le Président (M. Lachance): Ça, M. le ministre, là-dessus, je vais vous faire un commentaire d'un député qui, parfois, entend toutes sortes de choses en milieu rural. Je suis tout à fait d'accord avec cet article à la condition que les gestionnaires chargés de faire appliquer le règlement ou la loi se servent de leur «cocologie». Malheureusement, il existe certains individus bêtes et méchants qui ne se servent pas toujours de leur tête, et ça nous pose un tas de problèmes. Alors, j'espère que ça va se faire de façon judicieuse.

M. Brassard: Il faut toujours réclamer de la part des gestionnaires des conduites sages.

Le Président (M. Lachance): Il y a certains individus qui font des «power trips».

Une voix: Des noms, des noms.

M. Brassard: Je m'abstiens de vous demander des exemples.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): C'est écrit au *Journal des débats*. Est-ce que l'article 17 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 18.

M. Brassard: Ça aussi, c'est pour une concordance avec la suppression du chapitre VI concernant les dépotoirs et cimetières d'automobiles.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 18 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 19.

M. Brassard: Encore une fois, il s'agit d'harmoniser les expressions utilisées dans la Loi sur la voirie avec celles qui sont utilisées dans le Code civil du Québec. Alors, les «biens immeubles» sont remplacés par «immeubles».

Le Président (M. Lachance): L'article 19 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 20.

M. Brassard: «L'article 49 de cette loi est abrogé.» C'est pour donner suite à la décision du ministre des Transports de transférer aux municipalités la gestion des ponts sur les routes dont elles ont la gestion et de mettre fin au régime des ponts de structure complexe, puisque, l'article 49 qu'on abroge, on disait que malgré l'article 33 le ministre des Transports demeure responsable de la gestion des ponts de structure complexe.

Le Président (M. Lachance): L'article 20 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 21.

M. Brassard: Alors, ça, c'est ce dont je parlais tantôt. Ça a pour effet de confirmer le maintien du soutien technique offert aux municipalités par le ministre, parce que, selon la loi actuelle, ce soutien technique devait cesser le 1er avril 1997 pour les ponts municipaux. Alors donc, on assure une pérennité à ce soutien en lui enlevant la date d'échéance.

Le Président (M. Lachance): Excellente initiative, M. le ministre.

M. Middlemiss: Toutefois, la date du 1er avril 1997, c'était qu'on se donnait jusqu'au 1er avril 1997 pour trouver, négocier une autre façon de procéder avec les municipalités pour les ponts complexes, ce qui vient d'être réglé, là.

M. Brassard: Oui. Je comprends, mais à ce moment-là on ne doit plus garder dans la loi une échéance comme celle-là.

M. Middlemiss: Non. D'accord.

M. Brassard: Il faut vraiment l'enlever.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 21 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 22.

M. Brassard: Ça, ça concerne les chemins de colonisation. Ça permet de combler une lacune de la loi actuelle. La Loi sur les chemins de colonisation a été abrogée, mais elle n'a pas maintenu la possibilité d'en ordonner la fermeture.

Les chemins qui sont entretenus et continuent d'être utilisés par les propriétaires riverains sont demeurés propriété de l'État, et la Loi sur les terres du domaine public qui s'y applique ne prévoit rien quant à leur fermeture éventuelle, ce qui rend impossible leur disposition en faveur des propriétaires riverains qui seraient intéressés à les acquérir. Alors, voilà.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 22 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 23.

M. Brassard: Cette disposition a pour objet de supprimer le formalisme de l'arrêté ministériel pour le transfert de propriété d'anciens chemins de colonisation. Ce formalisme s'avère inutile, puisqu'il n'écarter pas l'obligation de conclure un contrat de vente.

Le Président (M. Lachance): L'article 23 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Dispositions modificatives et finales

Article 24. Je crois qu'il y a un amendement.

M. Brassard: Il y a un amendement, oui. Le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, des mots «des dommages causés» par les mots «du préjudice causé».

Alors, c'est ce dont on a parlé à plusieurs reprises. C'est une question de concordance avec la terminologie du Code civil.

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

M. Middlemiss: Est-ce que ça répond aux préoccupations de l'UMQ qui avait écrit, en date du 30 octobre 1997, en conclusion: «Nous maintenons l'opinion que nous avons déjà formulée à l'égard de la rédaction

malheureuse. Une correction doit être faite afin d'écarter tout doute et d'assurer une immunité relative des municipalités. Une révision du texte de l'article 604.3 de la Loi sur les cités et villes et son pendant, l'article 725.3 du Code municipal du Québec, s'impose plutôt que de simples suppressions qui sont susceptibles de conduire à des résultats décevants pour les municipalités.»?

M. Brassard: En fait, ça vise à appliquer aux gestionnaires du réseau routier, aussi bien le ministère des Transports que les municipalités — qui ont un réseau aussi important, d'à peu près... en termes de kilomètres que celui du ministère des Transports — le régime de responsabilité civile de droit commun en ce qui concerne les dommages et inconvénients résultant des travaux de voirie.

Actuellement, le second alinéa de l'article 28 de la loi, lequel est reconduit dans le Code municipal et dans la Loi sur les cités et villes, dégage le ministre des Transports et les municipalités de toute responsabilité lorsque les travaux routiers causent des dommages à un citoyen, ce qui est contraire à la politique du ministère, laquelle prévoit des indemnités lorsque des dommages réels sont causés à un propriétaire riverain.

• (22 heures) •

Alors, ça pose un problème d'équité dans la mesure où un exproprié, en vertu de la Loi sur l'expropriation, aurait droit à une indemnité pour des dommages causés par le rehaussement d'une route, par exemple, alors que son voisin, qui, lui, n'est pas exproprié, n'aurait droit à rien du tout pour des dommages similaires, ceci en vertu de la Loi sur la voirie. C'est ce qu'on change, on rétablit l'équité.

Il y a eu des échanges, avec l'UMQ en particulier. Il y avait divergence sur la façon de procéder. Nous, on préconise, c'est ce qu'on fait, le retour au droit commun en supprimant, comme on le fait, le second alinéa de l'article 28, alors que l'UMQ demandait de remplacer ce second alinéa par une nouvelle disposition codifiant la jurisprudence existante. On maintient qu'il est toujours préférable, nous, de supprimer l'alinéa pour permettre aux tribunaux d'appliquer les règles du droit commun et la jurisprudence pertinente, appropriée.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous n'avez pas acquiescé à la demande de l'UMQ?

M. Brassard: Non. Et à plusieurs reprises cependant on a mentionné aux représentants de l'UMQ qu'on était disposé à discuter puis analyser tout texte que ces derniers pourraient proposer — et offert encore dans une lettre en janvier dernier — et il n'y a pas eu de réponse ni de réaction. Alors, on pense que la solution, c'est ça, c'est le retour au droit commun, et les tribunaux évidemment vont s'appuyer sur la jurisprudence en cette matière.

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

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 24, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Article 25, il y a un amendement.

M. Brassard: C'est le même type d'amendement puis le même amendement de concordance à l'égard du Code civil et même suppression d'un alinéa de même nature qu'on retrouvait dans la Loi sur les cités et villes. Alors, je suppose que, si le député de Pontiac est cohérent, ça va être sur division.

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

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 25, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Article 26.

M. Brassard: Il y a un amendement.

Le Président (M. Lachance): Un amendement également.

M. Brassard: On supprime, dans le texte proposé, les mots «qui sont situés dans l'emprise d'une route». Cette disposition a pour objet de permettre à l'État de reprendre la propriété des immeubles — on en parlait tantôt — qui, par l'effet des articles 5 et 6 de la Loi sur la voirie, a été transférée aux municipalités en avril 1993, contrairement à la situation antérieure. L'amendement proposé vise à couvrir également les immeubles visés à l'article 5 et qui sont situés en bordure d'une route sous gestion municipale mais dont le ministre a néanmoins conservé la gestion.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 26, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 27.

M. Brassard: C'est la disposition usuelle.

Le Président (M. Lachance): Un amendement?

M. Brassard: Un amendement. Supprimer dans l'article 27 ce qui suit: «de l'article 4, du paragraphe 2° de l'article 5,». Le report de l'entrée en vigueur des articles 14 à 16 et de l'article 18 vise à donner le temps aux municipalités qui n'ont pas de réglementation sur les dépotoirs et cimetières — ce dont on parlait tantôt — d'automobiles de se doter d'une réglementation avant d'abolir les dispositions de la Loi sur la voirie applicables en cette matière le long des routes entretenues par le ministre. Et, quand à l'amendement, il est rendu nécessaire par l'abolition de la Chambre de l'expropriation de la Cour du Québec dont les affaires sont maintenant déferées au Tribunal administratif du Québec.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 27, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 115, Loi modifiant la Loi sur la voirie et d'autres dispositions législatives, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Il y aurait lieu, à ce moment-ci, d'une motion de renumérotation, M. le ministre.

M. Brassard: Oui. C'est ça, oui, je la fais.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 115, tel qu'amendé, est adopté?

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. Est-ce qu'il y a des remarques finales, M. le ministre.

M. Brassard: Bien, M. le Président, on a bien travaillé aujourd'hui, alors ma remarque finale, c'est que je souhaite une bonne nuit à tout le monde.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, ça va?

M. Middlemiss: C'est bien, c'est bien, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, je remercie tous les membres de la commission pour leur collaboration et, comme la commission des transports et de l'environnement s'est acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 6)

