



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 20 mai 2008 — Vol. 40 N° 40

Étude détaillée du projet de loi n° 55 — Loi
modifiant de nouveau le Code de la sécurité
routière et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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)	30,00 \$

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 20 mai 2008 — Vol. 40 N° 40

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
Mme Lucie Leblanc	2
M. Serge Deslières	2
Organisation des travaux	4
Étude détaillée	
Véhicules lourds	5
Loi sur le ministère des Transports	
Les fonds	20

Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président
M. François Ouimet
M. Janvier Grondin
M. Sébastien Schneeberger
M. Luc Ferland

- * M. Gervais Corbin, ministère des Transports
- * M. Benoit Cayouette, idem
- * M. Steve Martin, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 20 mai 2008 — Vol. 40 N° 40

Étude détaillée du projet de loi n° 55 — Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)

(Seize heures cinq minutes)

Le Président (M. Bergman): S'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer les téléphones cellulaires. La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Damphousse (Maskinongé) est remplacé par M. Schneeberger (Drummond); M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé par M. Grondin (Beauce-Nord); et M. Gingras (Blainville) est remplacé par Mme Leblanc (Deux-Montagnes).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Bergman): Merci. C'est le moment maintenant pour les remarques préliminaires pour une période maximum de 20 minutes par groupe parlementaire. J'invite la ministre pour les remarques préliminaires.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, M. le Président, permettez-moi, d'entrée de jeu, au nom de tous mes collègues du côté ministériel, de souhaiter la bienvenue à la nouvelle critique en matière de transports, la députée de Deux-Montagnes. Mme Leblanc, ça nous fait plaisir de vous avoir parmi nous, et vous assurer de notre pleine et entière collaboration. Alors, ça nous fera plaisir de travailler étroitement avec vous, chère madame.

Alors, je vais également saluer mon collègue de la deuxième opposition, qui est toujours un partenaire, je vais dire, extraordinaire, mais il ne faut pas qu'il le prenne trop fort, le mot, là, mais...

Une voix: On va l'évaluer à la fin de la commission.

Mme Boulet: ...je veux dire avec qui on travaille très bien en commission, c'était dans ce sens-là, et ses collègues également de la deuxième opposition. Alors, ça nous fait plaisir.

Alors, je suis très heureuse, M. le Président, que nous... saluer également mes collègues ici, qui sont avec moi, qui m'accompagnent et qui font un travail exceptionnel à chaque commission. Merci d'être là, de nous accompagner et de nous soutenir dans vos réflexions.

Alors, je suis très heureuse que nous puissions procéder à cette étape importante dans le cheminement du projet de loi n° 55 modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Ce projet de loi, vous le savez, s'inscrit dans un ensemble d'actions que nous avons menées, au cours des derniers mois, en vue d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec. Ces actions constituent une réelle prise en charge d'une problématique qui nous est apparue depuis quelques années, soit la dégradation de nos bilans routiers. Ces actions ont été axées sur la sensibilisation, la mobilisation et le contrôle.

Elles ont permis de mobiliser quelque 70 partenaires du ministère des Transports et de la Société d'assurance automobile du Québec, y compris les services policiers. Cette mobilisation s'est particulièrement révélée dans le cadre de l'Année de la sécurité routière, qui a permis de faire de la sécurité routière un véritable enjeu de société. La Table québécoise de la sécurité routière, présidée par M. Jean-Marie De Koninck, a également travaillé très fort et a déposé son premier rapport, le 5 juillet dernier, comportant 23 recommandations. J'ai accueilli ce rapport favorablement et immédiatement j'ai annoncé six actions prioritaires à mettre en place rapidement.

C'est de ces actions que découle le projet de loi n° 42, qui a été adopté en décembre dernier. Cette loi est le fruit d'une profonde réflexion menée par l'ensemble des partenaires concernés. Elle s'inspire de l'avis de plusieurs intervenants spécialistes et s'attaque aux vrais problèmes. Le travail de l'ensemble des parlementaires a permis de la bonifier et de l'adopter rapidement. Je souligne encore la collaboration des collègues dans ce travail colossal.

Je vous rappelle que cette loi contient des mesures contre la vitesse, proposant notamment d'introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse. Elle s'attaque à l'alcool au volant en étant plus stricte à l'endroit des récidivistes et en renforçant les sanctions. On y retrouve aussi un projet pilote à l'égard des radars photo et des caméras au feu rouge. De nouvelles mesures d'accès graduel à la conduite automobile figurent aussi au nombre des actions qui seront mises en oeuvre.

La loi n° 42 interdit aussi aux conducteurs l'usage du téléphone cellulaire combiné et rendra obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse sur certains véhicules lourds ainsi que le réglage de la vitesse maximale de ces véhicules à 105 km/h. Nous nous appellerons aussi que nous avons amélioré le projet de loi, lors de l'étude détaillée, en y intégrant notamment une plus grande autonomie pour les municipalités qui réglementent les limites de vitesse sur le réseau et une nouvelle obligation pour certains véhicules d'être munis de pneus d'hiver.

● (16 h 10) ●

Quand toutes ces mesures seront en vigueur, je suis persuadée qu'elles contribueront à améliorer nos bilans routiers de façon marquée pour les prochaines années. Mais déjà nous sommes à même de constater que l'ensemble des initiatives menées depuis plusieurs mois apportent des résultats très positifs. Ainsi, le 10 mars dernier, j'ai eu le plaisir d'annoncer que le bilan routier

de 2007 est le meilleur des 60 dernières années en ce qui concerne le nombre de pertes de vie. Le nombre de décès est passé de 721 à 608, une diminution de près de 16 %. Le nombre de blessés graves a chuté de 23 %. C'est la première fois que l'on passe sous la barre des 3 000 blessés graves depuis que des statistiques sont compilées. Il y a lieu de se féliciter, mais nous devons continuer. Si nous avons pu enfin inverser la tendance, rien n'est acquis, et il faut poursuivre nos efforts et dorénavant il faudra maintenir cette tendance à la baisse, car, quels que soient les résultats, un mort ou un blessé sera toujours une victime de trop.

C'est dans cette perspective que je propose le projet de loi n° 55, qui s'inscrit dans la foulée des efforts déployés au cours de la dernière année. Le projet de loi n° 55 est le reflet en grande partie des demandes de nos partenaires. L'objectif qu'il poursuit est d'apporter des solutions à divers problèmes d'application et d'actualiser le Code de la sécurité routière, et cela, à plusieurs égards.

Les changements qu'il propose sont nombreux et variés. Je les regrouperai dans huit catégories distinctes. Ils visent : une meilleure application du Code de la sécurité routière; l'amélioration de la signalisation routière; l'amélioration du bilan routier; l'efficacité du travail des agents de la paix; la conformité des véhicules; l'application de sanctions pénales et administratives; l'efficacité et la qualité des services offerts par la Société d'assurance automobile; et enfin diverses autres mesures, incluant celle de concordance avec d'autres lois.

Plus spécifiquement, ce projet de loi introduit, par exemple, une suspension immédiate du permis de conduire d'une durée de 24 heures pour toute personne qui échoue les tests de coordination physique exigés par un agent de la paix ou qui refuse de s'y soumettre, retirant ainsi de la route une personne à risque.

Pour ce qui est de la signalisation, nous souhaitons notamment élargir le champ d'application des normes pour la signalisation installée sur les véhicules de même que pour celle installée sur les terrains des centres commerciaux et autres terrains où le public circule. Cela réglera notamment le problème de conformité des stationnements pour personnes handicapées afin de s'assurer qu'ils soient réservés à ces personnes de façon claire et incontestable. Il apporte des précisions notamment lors d'un mouvement de transport hors dimension. Ainsi, s'il y a présence d'un véhicule d'escorte arrière, le projet de loi précise que le véhicule n'a pas besoin d'être muni d'un rétroviseur.

Il clarifie également certains pouvoirs dévolus aux agents de la paix en matière de circulation et de contrôle du transport des personnes et des marchandises sur route et hors route. Il prévoit également des mesures afin de faciliter l'accomplissement de leur mandat. Pensons particulièrement aux pouvoirs que nous souhaitons donner aux agents de la paix concernant la vérification de l'état des pneus ailleurs que sur un chemin public. Cette modification permettra aussi une meilleure application de la nouvelle mesure sur les pneus d'hiver que nous avons adoptée en décembre dernier dans le projet de loi n° 42.

Également, ce projet de loi propose des modifications pour améliorer l'efficacité et la qualité des services offerts par la Société de l'assurance automobile du Québec.

En somme, par la multitude de ses mesures, ce projet de loi renforce les règles de sécurité routière et propose une mise à jour importante et nécessaire au Code de la sécurité routière, et ce, à la lumière des besoins exprimés par de nombreux partenaires. Avant tout, ces mesures ont pour but une meilleure sécurité sur nos routes. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Lucie Leblanc

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. M. le Président, Mme la ministre, chers collègues, mesdames et messieurs, je suis heureuse de me joindre à l'équipe de la Commission des transports. Je pense que c'est un dossier qui est très important. On a pu le constater d'entrée de jeu lorsqu'il y a eu l'adoption du projet de loi n° 42, on en a amplement parlé et, aujourd'hui, on va discuter du... on va passer les articles du projet de loi n° 55.

Naturellement, c'est des projets de loi très importants. On a parlé beaucoup de sauver des vies. Également, Mme la ministre en a parlé tantôt, des mises en chantier majeures de nos infrastructures. On se souvient malheureusement d'incidents déplorables qui y sont survenus, et, je pense, c'est dans cette optique-là qu'on doit accélérer et on doit aller de l'avant pour la sécurité et pour sauver des vies.

Certes, le bilan est positif, on en a parlé aujourd'hui, mais il ne faut pas oublier que ça a été fait quand même, les statistiques, avant l'adoption du projet de loi n° 42. Donc, on devra regarder quand même la portée des adoptions qu'on a faites et qu'on fera aujourd'hui, parce que naturellement nous sommes en accord sur plusieurs articles, mais il y a certains articles aussi où on se questionne. Et je pense que ce serait une belle opportunité d'échanger avec Mme la ministre pour bien se positionner. Donc, écoutez, je pense, c'est dans la même optique de la sécurité, la sécurité des gens, de sauver des vies que vous pourrez compter sur ma collaboration ainsi que ma formation politique. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la députée de Deux-Montagnes. Je fais note que la députée de Deux-Montagnes est porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports. M. le député de Beauharnois.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Je voudrais à mon tour saluer l'ensemble des gens qui sont présents ici. C'est toujours un plaisir renouvelé que de voir les collègues des deux côtés, de l'opposition officielle, du gouvernement bien sûr — Mme la ministre, mes salutations — et de saluer l'ensemble de vos personnes qui vous accompagnent, les gens du ministère, les gens de la société. C'est toujours un plaisir de les revoir. Je sais que nous allons nous revoir, les gens de la SAAQ, cet automne, alors c'est doublement... un double plaisir de vous voir pratiquement trois fois dans la même année. Alors, plaisir de travailler avec vous.

Je voudrais également faire miennes les paroles de Mme la ministre et saluer ma collègue des Deux-Montagnes et lui souhaiter un bon mandat parmi nous. J'allais dire: Bonne route parmi nous. Vous allez voir qu'il y a beaucoup de boulot ici, c'est des questions très importantes. Quand on parle de la sécurité routière, on parle de la sécurité, de la vie de nos concitoyens et concitoyennes, donc toujours un travail qui nous interpelle, un travail qui fait en sorte d'être très rigoureux pour apporter le plus de bonification à nos instruments de sécurité, que ce soient des lois, des règlements, des politiques, pour que nos citoyens et citoyennes qui circulent sur nos routes soient, vivent et se conduisent dans la plus grande sécurité possible.

Alors, M. le Président, comme le rappelait Mme la ministre, 2007 a été l'année consacrée à la sécurité routière, l'année internationale de la sécurité routière. Nous avons eu un excellent bilan, je ne rappellerai pas les chiffres. Oui, je vais les rappeler, M. le Président, parce qu'il faut le dire, il faut le dire. Il y a eu une amélioration très importante des décès, des accidents graves, des accidents légers, et tant mieux pour notre société. Bien sûr, les causes, elles sont connues, mais qu'avons-nous fait comme société pour améliorer ce bilan? Bien sûr, on avait demandé, de ce côté-ci de l'opposition, plus d'interventions policières, plus de promotion, plus de sensibilisation, et ça a porté fruit, M. le Président. Je rappelle juste un chiffre. Au cours des dernières années, malheureusement, notre bilan routier avait connu une augmentation importante, on était rendu à un sommet... ce n'est pas un bon sommet, M. le Président, 721 décès sur nos routes. Heureusement, en 2007, on est retombés à 6008.

● (16 h 20) ●

Mais nonobstant, M. le Président, cette amélioration, je dois dire que nous sommes contents mais non satisfaits, parce que je suis sûr qu'ensemble, comme société, comme Parlement, comme ministère, comme société, comme agence, nous pouvons faire encore drôlement mieux. Et, je me rappelle, lorsque j'avais terminé mes remarques finales lors du projet de loi, de l'adoption du projet de loi n° 42, j'avais insisté pour qu'il y ait une... s'installe en permanence une veille concernant la sécurité. Je pense que les... Mme la ministre, je ne crois pas me tromper, Mme la ministre, l'ensemble des collègues, les gens de l'ADQ avaient souscrit à cette idée que la sécurité routière, ce n'est pas seulement une année, ce n'est pas à tous les cinq ans. Puis je comprends très bien, M. le Président, que le Code de la sécurité ne peut pas être rouvert à tout instant, mais il me semblait qu'il y avait place à plus de rigueur du fait qu'on examine — il y a tellement de particularités qui touchent la sécurité routière; qu'on examine — en profondeur, en tout temps, les différentes facettes de la sécurité routière.

Alors, aujourd'hui, on nous présente un deuxième projet de loi, projet de loi n° 55, qui est important, qui n'est pas moins important que le n° 42, là. Il y a des choses, des éléments importants dans le n° 55. Et mon collègue de Beauce-Nord nous disait, ce matin, avec son langage coloré, que le diable se cache dans les détails. Alors, bien sûr, c'est un projet de loi...

Des voix: ...

M. Deslières: Puis là il nous a attiré notre attention, notre collègue, parce que nous l'avions examiné, ce projet de loi, mais, compte tenu de cette déclaration, nous allons y apporter — vous nous connaissez, M. le Président — toute la rigueur qu'il faut, tout le temps nécessaire. D'autant plus, M. le Président, puis je ne le dis pas méchamment, là, on nous apporte 63 ou 64 amendements sur 95 articles. On avait reçu un certain nombre de copies jeudi ou vendredi passé, mais c'est les deux tiers du projet de loi, qui sont modifiés. Est-ce qu'on l'a bonifié entre-temps, par rapport à l'automne 2007 et par rapport à la semaine dernière? Tant mieux. Mais vous comprenez que le travail des parlementaires est d'autant plus... un petit peu plus compliqué, là, parce qu'il faut en comprendre les tenants et aboutissants, de tous ces amendements-là, M. le Président.

Par ailleurs, M. le Président, nous aussi, nous avons un certain nombre de — je l'ai dit lors de notre accord de principe; nous avons un certain nombre de — réflexions, un certain nombre de questionnements, puisque... Vous vous rappelez très bien, M. le Président, qu'il y avait eu consultation avant le projet de loi n° 42. De mémoire, je pense qu'il y avait eu une quarantaine de groupes qui étaient venus nous rencontrer, et je me rappelle que certains groupes faisaient directement référence au contenu du projet de loi n° 55. De mémoire, il y avait bien sûr l'office de... voyons, excusez-moi, le CEVEQ, le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec, qui avait des points bien précis concernant toute la question des véhicules à basse vitesse et des projets pilotes, tout ça. On voit qu'il y a des choses dans le projet de loi. Est-ce qu'on va assez loin? Est-ce qu'on répond à leurs attentes? On sait que ce groupe-là voulait être reconnu comme groupe national. Est-ce qu'on va le retrouver dans le projet de loi, dans les amendements? Est-ce qu'il faut apporter d'autres amendements? Au fur et à mesure qu'on étudiera ce projet de loi là, on le verra.

Il y a bien sûr la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, là, qui nous avait interpellés concernant leurs responsabilités, leurs responsabilités. Alors, bien sûr, ça va être l'occasion pour nous de tenter, M. le Président, d'éclaircir certains nuages gris qui concernent l'application de leur rôle, de leur travail, de leur mission. On va tenter d'éclaircir un petit peu la définition de ce que c'est qu'un constable, qu'un agent de la paix, qu'un contrôleur, que de véhicule, que de véhicule de promenade, voir à l'application... Il me semble y avoir des zones grises là-dessus.

Et bien sûr l'Office des personnes handicapées qui nous avait interpellés concernant, de mémoire, toute la définition du piéton et bien sûr toute la question du transport mobile, là, de la mobilité... de l'aide à la mobilité motrice, là.

Alors, il y a toutes ces questions-là qu'on se pose, qu'on va voir si on va assez loin dans le projet de loi. Il y a des éléments qui nous questionnent concernant les assurances, le contrôle par les municipalités, certaines sociétés de transport, question de... qui nous questionnent... Il y a eu des explications, ce matin, de fournies, qui nous ont été fournies par les gens de la SAAQ, mais ça ne nous satisfait pas. Donc, nous voulons aller plus loin à ce sujet-là.

Alors, M. le Président, bien sûr, nous prendrons le temps nécessaire. Je vous salue gré de tenir compte

que les amendements sont importants, qu'il y en a... qu'ils sont nombreux, les deux tiers du projet de loi. Donc, face à cet élément-là, nous allons prendre tout le temps nécessaire bien sûr pour que le Parlement, et le législatif, fasse son travail avec beaucoup de rigueur pour permettre à un projet de loi d'avoir toute son expansion, toute sa profondeur et que... le moment est venu pour nous, M. le Président, d'aller de l'avant dans notre travail, article par article, et je nous souhaite bon travail à chacun d'entre nous.

Organisation des travaux

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député. Le député de Beauharnois est le porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transports. Est-ce qu'il y a d'autres membres de cette commission qui aimeraient faire des remarques préliminaires? Sinon, nous sommes rendus à l'étape de l'étude article par article du projet de loi. Je prends en considération l'article 1 du projet de loi. M. le député de Marquette.

M. Ouimet: M. le Président, comme nous l'avions fait lors de l'étude du projet de loi n° 42, à l'automne dernier, nous avons proposé d'étudier le projet de loi par sujets, par thèmes. Alors, je pense qu'il y a eu des consultations informelles avant le début de la commission parlementaire. Je ne sais pas si on vous a remis ce document-là, M. le Président, on a identifié un certain nombre de thèmes avec les articles de loi qui y sont rattachés.

Le Président (M. Bergman): Oui, M. le député de Marquette, j'ai reçu cette feuille et les sujets sont: les véhicules lourds, Loi sur le ministère des Transports, les fonds d'utilisation, amélioration du bilan routier, situation exceptionnelle, évaluation des mesures de sécurité, efficacité du travail des agents de la paix...

M. Ouimet: Celui-là, M. le Président, avec respect, on proposerait peut-être de l'étudier à la toute fin.

Le Président (M. Bergman): À la fin, l'efficacité du travail?

M. Ouimet: Oui, celui-là à la fin.

Le Président (M. Bergman): Parfait. Efficacité du travail des agents de la paix — mais je vais revenir dans un moment — conformité des véhicules, application des sanctions pénales et administratives, efficacité et qualité des services offerts par la SAAQ, concordance, entrée en vigueur, autres mesures.

Est-ce qu'il y a consentement pour étudier ce projet de loi par sujets? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Juste pour qu'on se comprenne, avec mon collègue de Marquette, là, moi, je veux bien y aller bloc par bloc, mais je voudrais qu'on prenne les blocs de la... concernent la responsabilité de la SAAQ et des blocs qui concernent la responsabilité du ministère, qu'on y aille par blocs. Mais qu'on finisse avec la SAAQ ou qu'on commence avec le ministère, moi, je n'ai pas de problème, là, mais qu'on...

Le Président (M. Bergman): Alors, comme je le comprends, vous aimeriez commencer avec l'efficacité et la qualité des services de la SAAQ? Est-ce que vous...

M. Deslières: Non, mais, regardez, il y a des mesures, dans le projet de loi, qui regardent la responsabilité du ministère, il y en a d'autres qui regardent la responsabilité de la société. D'accord? Moi, je veux qu'on commence... peu importe que ce soit la SAAQ ou le ministère, qu'on dit le ministère, on va y aller bloc par bloc. On va finir les blocs un par un, du ministère, et on s'en vient avec la SAAQ, et on les prend bloc par bloc. Si ça...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette, est-ce que ça vous...

M. Ouimet: Moi, je n'y vois pas d'objection dans la mesure où on peut bien scinder, et on me fait signe que oui. Alors, je pense qu'on peut accommoder notre collègue aisément.

Mme Boulet: Le Transport en premier, on pourrait commencer par le MTQ.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette, est-ce que je peux vous demander pour identifier les sujets qui appartiennent à la SAAQ et ceux qui appartiennent au ministère, s'il vous plaît? M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Alors, je vais commencer M. le Président, par le ministère des Transports.

Le Président (M. Bergman): Oui, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: M. le Président, c'est que, ce matin, la société nous a déposé un résumé des articles du projet de loi n° 55 — c'est juste pour le bénéfice de nos collègues, si tout le monde l'a, ça va bien aller — on nous a déposé ceci. Est-ce que tout le monde a ce document, M. le Président?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, j'ai devant moi une liste des sujets, les sujets couvrent tout le projet de loi. Alors, j'aimerais que le député de Marquette me souligne lesquels sujets s'appliquent à la SAAQ et lesquels au ministère? M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Alors, les responsabilités du ministère, tout ce qui est véhicules lourds, tout ce qui est Loi sur le ministère des Transports, les fonds... c'est-à-dire l'article 88.1a, tout ce qui est sous Signalisation, tout ce qui est sous la rubrique Pneus...

● (16 h 30) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette...

M. Ouimet: Est-ce que vous me suivez?

Le Président (M. Bergman): ...continuez, s'il vous plaît.

M. Ouimet: En ce qui concerne, à la page 2 de 4, l'application des sanctions pénales et administratives, il y aurait l'article 46 qui est sous la responsabilité du ministère des Transports.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: À la page 3 de 4, sous la rubrique Concordance, les articles suivants: 30, 37a, 38a, 39a, 40, 41a et 72.2a.

Le Président (M. Bergman): Les autres, je présume, c'est la SAAQ.

M. Ouimet: Les autres sont sous la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette, continuez.

M. Ouimet: Bien, j'ai une autre catégorie, là, ce n'est jamais simple aux Transports: il y a une catégorie mixte SAAQ et ministère des Transports. Je ne sais pas si vous voulez cette catégorie-là aussi, chers collègues. Oui?

Le Président (M. Bergman): Oui, s'il vous plaît.

M. Ouimet: Alors, à la page 1 de 4, Situations exceptionnelles et évaluation des mesures de sécurité, sous la rubrique Projets pilotes, l'ensemble des articles, c'est de responsabilité mixte; à la page 2 de 4... excusez-moi, à la page 3 de 4, l'entrée en vigueur, c'est mixte; et, à la page 4 de 4, Définition d'«autobus», l'ensemble des articles.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Marquette, les sujets que vous n'avez pas mentionnés, je présume, c'est la SAAQ.

M. Ouimet: Oui, ça, c'est la catégorie restante. Voilà.

Le Président (M. Bergman): Parfait. Je vais reconnaître la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Oui, c'est ça, M. le Président, j'ai demandé à ce que... Mais je comprends qu'il y a peut-être une de mes demandes, là, que... L'article 16, le 36 en concordance avec le 95 et le 56, où j'ai demandé si on pouvait en discuter vers la fin.

Une voix: Il faudrait que...

M. Ouimet: Vous, c'est l'ensemble des articles concernant l'efficacité du travail des agents de la paix?

Mme Leblanc: Oui, exact.

M. Ouimet: Oui, alors...

Le Président (M. Bergman): Collègues députés, une exception à l'exception, que la demande de la députée de Deux-Montagnes, en plus des sujets qui ont été annoncés par le député de Marquette, la députée de Deux-Montagnes

aimerait que les articles 16, 36.1, 56 et 95 soient étudiés à la fin. Est-ce qu'il y a consentement? Consentement.

Alors, collègues, on va commencer sujet par sujet avec le ministère des Transports. Et lequel sujet, M. le député de Marquette, dans la rubrique Ministère des Transports, est-ce que vous voulez commencer?

M. Ouimet: Alors, on commencerait par les véhicules lourds.

Étude détaillée

Véhicules lourds

Le Président (M. Bergman): Alors, je reconnais maintenant Mme la ministre en ce qui concerne le sujet Véhicules lourds.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si vous me permettez, donc — je pense que tout le monde a la liste — ça commence, les véhicules lourds, à l'article 22.1. Et j'ai à mes côtés M. Gervais Corbin, qui est chef de service et qui s'occupe du transport lourd au ministère des Transports du Québec. Donc, quand ce sera des éléments plus techniques ou plus pointus, ça me fera plaisir de passer la parole à M. Corbin.

Alors, l'article 22.1 dit ceci: L'article 228 de ce code est modifié par le remplacement de la dernière phrase par la suivante:

«Toutefois, ce feu ne peut pas être utilisé lorsque le permis spécial de circulation n'est plus requis.»

Alors, l'article 228 limitait l'utilisation d'un feu jaune clignotant ou pivotant au transport d'un bien qui requiert la délivrance d'un permis spécial de circulation. Or, un permis spécial de circulation peut également être émis pour un véhicule de transport d'équipement. Les modifications apportées à l'article 228 du Code de la sécurité routière par l'article 22.1 permettront l'utilisation du feu jaune clignotant ou pivotant non seulement lors du transport d'un bien, mais également lors d'un transport d'équipement. Ces modifications interdiront également l'utilisation de ce feu lorsque le permis spécial de circulation n'est plus requis.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, je comprends que vous avez introduit l'amendement pour l'article 22.1...

Mme Boulet: 22.1, oui.

Le Président (M. Bergman): ...après l'article 22, dans ce sujet, Véhicules lourds?

Mme Boulet: C'est ça, tout à fait. C'est l'amendement, puis ça se lit sous la rubrique, là... article 22.1.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 22.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 22.1, l'amendement introduit par la ministre, Mme la ministre? M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je pourrais juste demander qu'est-ce qui amène à poser... Est-ce qu'il y a eu des problèmes? Parce que des camions, des tracteurs, on en voit beaucoup

avec des clignotants jaunes. Est-ce qu'ils ont tous des permis spéciaux ou, là, ils vont être obligés d'avoir tous des permis spéciaux pour se promener avec ça?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, si vous me permettez, je vais laisser M. Corbin répondre.

Le Président (M. Bergman): M. Gervais Corbin. Votre titre, s'il vous plaît, au ministère.

M. Corbin (Gervais): Chef du Service de la normalisation technique à la Direction du transport routier des marchandises.

Le Président (M. Bergman): Merci. M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Ce qu'on fait comme modification finalement, c'est qu'actuellement tous les véhicules qui circulent en vertu du Règlement sur le permis spécial de circulation ont comme obligation d'avoir un feu jaune. Donc, les véhicules hors normes avec un chargement indivisible qui circulent en vertu du règlement doivent avoir un feu jaune pour être bien identifiés. Les véhicules comme, exemple, les véhicules... une grue, ça ne transporte pas nécessairement de chargement. Ces véhicules-là, selon le règlement, ont l'obligation d'avoir un feu jaune aussi, sauf, selon la loi, ils n'ont pas cette obligation-là. En termes de sécurité routière, un véhicule avec un chargement de 10 pi de large, par exemple, c'est la même problématique qu'une grue qui est en surlargeur à 10 pi de large. Donc, normalement les deux véhicules devraient avoir une signalisation adéquate et avoir des feux jaunes pour bien être vus de la part de l'ensemble des usagers de la route.

Actuellement, il y a un manque de concordance entre ce qu'on exige en vertu du règlement et ce qu'on retrouve à l'intérieur de la loi. Donc, on veut tout simplement modifier la loi, ce qu'on propose, c'est de modifier la loi pour s'assurer qu'il y a une obligation d'avoir un feu jaune pour un véhicule qui transporte un équipement, comme, exemple, une grue, ce qui n'est pas le cas actuellement.

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

M. Grondin: Je n'ai pas de problème avec ça, mais là où... Les véhicules comme on voit souvent, les tracteurs de ferme, se promener sur le chemin avec un flash jaune, est-ce que... Ce que je vois plus loin, c'est que, s'ils utilisent leur flash jaune, qu'ils n'ont pas de permis, alors ils sont hors la loi, mais avant la loi leur permettait de se promener avec un flasher, avec un signal jaune. Là, ils n'auront plus le droit d'allumer leur flash jaune s'ils n'ont pas le permis. C'est là qu'est mon problème.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. La situation est véridique au moment où on se parle, actuellement, dans le sens où les véhicules agricoles pour la plupart ne sont pas hors normes parce qu'on a prévu, dans le règlement, au

début des années quatre-vingt-dix, des exemptions pour les véhicules agricoles de manière à ce que le propriétaire de ces machineries agricoles là n'ait pas l'obligation d'avoir un permis spécial. Donc, à ce moment-là, ils ne sont pas soumis à l'obligation d'avoir un permis spécial.

Par contre, ils sont quand même en surlargeur, donc c'est une problématique en termes de sécurité routière, et on a modifié le Code de la sécurité routière, il y a quelque temps, pour justement donner le pouvoir au gouvernement de mettre en place une réglementation pour prévoir une signalisation particulière au niveau des machines agricoles. Le projet de règlement n'a pas encore été adopté, mais il a été préparé. Il est en discussion actuellement avec l'Union des producteurs agricoles.

Donc, éventuellement, on va avoir un règlement qui va régulariser un petit peu la situation pour prévoir des règles de signalisation pour la machinerie agricole, et ça va corriger la problématique que vous soulevez à l'effet que les agriculteurs ne peuvent pas utiliser leurs feux jaunes pour bien s'identifier sur la route. Donc, éventuellement, cette problématique-là que vous soulevez va être corrigée par l'adoption d'un règlement sur la signalisation des machineries agricoles. Mais la modification qu'on propose à cet article-là ne touche pas, là, les machineries agricoles en tant que telles.

● (16 h 40) ●

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

M. Grondin: C'est bien.

Le Président (M. Bergman): D'autres commentaires sur l'article 22.1? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, merci, M. le Président. Alors, on est dans le monde des permis spéciaux, M. le Président. Est-ce qu'on peut savoir, à l'occasion de cet article-là, combien de permis spéciaux le ministère émet chaque année?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Disons, il y a plusieurs familles de permis spéciaux, là, on va essayer de...

M. Deslières: Détaillez-nous ça, M. Corbin, détaillez-nous ça, là.

M. Corbin (Gervais): Oui. Je vous dirais qu'on a environ 50 000 permis spéciaux, là, qui sont délivrés, entre 40 000 et 50 000 permis spéciaux qui sont délivrés annuellement. Donc, on a des permis de dimension, des permis de charge, des fois des permis combinés à la dimension et à la charge.

Il y a trois grandes familles de permis spéciaux. Il y a les permis qui sont délivrés en vertu de deux règlements. Il y a le Règlement sur le permis spécial de circulation qui prévoit la délivrance des permis spéciaux pour des véhicules hors normes soit par leur chargement indivisible ou hors normes par leur fabrication. Donc, on parle d'environ, là, 30 000 permis spéciaux qui sont visés dans cette catégorie-là.

Il y a un deuxième règlement qui prévoit l'émission de permis spéciaux, puis c'est le Règlement

sur le permis spécial de circulation d'un train routier. On parle d'environ 500 permis qui sont délivrés. Pour vous donner un exemple: les grands trains routiers qui circulent sur le réseau autoroutier avec deux semi-remorques conventionnelles mises bout à bout, avec un encadrement, là, bien spécifique pour assurer la sécurité des usagers de la route, et ça circule essentiellement sur les autoroutes.

Et il y a la troisième catégorie de permis spéciaux, qui sont les permis délivrés par le ministre des Transports en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 633 du Code de la sécurité routière. Ces permis-là sont délivrés principalement pour des véhicules expérimentaux ou encore pour des normes qui sont harmonisées avec l'ensemble des provinces canadiennes, de manière temporaire, jusqu'à ce que la réglementation ait été modifiée. Donc, on a deux grandes catégories de véhicules: il y a les trains doubles de type B puis les tracteurs semi-remorques à quatre essieux, là, qui font partie de cette catégorie-là. Puis on...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je pense que monsieur voulait compléter.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui, je voulais mentionner qu'il y a, bon, je dirais, grosso modo environ 10 000 à 15 000 permis spéciaux dans cette dernière catégorie.

M. Deslières: Ce qui nous fait notre «entre 40 000 et 50 000».

M. Corbin (Gervais): C'est ça.

M. Deslières: Est-ce que...

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Deslières: Oui. Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Quelle est l'augmentation que l'émission de ces permis spéciaux a connue, là, dans l'espace de deux, trois ans? Puis je ne veux pas avoir les chiffres... L'ordre de grandeur. Est-ce qu'on est passés, voilà trois ans, à 30 000, puis on est à 40 000 puis 50 000?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui, disons, il y a eu une légère évolution au cours des dernières années, mais pas de façon nécessairement considérable, là. Il y a un léger accroissement du nombre de permis spéciaux au cours des dernières années.

Une voix: ...

M. Corbin (Gervais): Bien, disons, je vous dirais que, si on reprend chacune des catégories de permis, dans

le cas du chargement indivisible ou des véhicules hors normes de par leur fabrication, on parle de 2 000 à 3 000 permis, là, qui se sont rajoutés au cours des deux, trois dernières années.

En ce qui concerne les grands trains routiers, ça a été une augmentation un petit peu plus considérable. On parle, aujourd'hui, d'environ... Tantôt, je parlais de 450. L'année passée, on en a émis 457; l'année précédente, on en a émis aux alentours de 400. Donc, 50 sur 500, donc à peu près 10 % d'augmentation au niveau des grands trains routiers.

Et, au niveau des permis délivrés par le ministre, on parle, là, d'une augmentation un petit peu plus considérable parce qu'on a mis en place des programmes de permis spéciaux, notamment pour les pneus simples. C'est un nouveau type d'équipement qui est arrivé sur le marché, donc on les gère par permis spéciaux. Donc, on peut parler, là, d'une augmentation d'environ 10 % à 15 % au cours des dernières années, disons.

M. Deslières: Trouvez-vous...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Puis je ne veux pas vous... Mais trouvez-vous que c'est beaucoup, là, en termes d'augmentation?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Deslières: Bien, je vais laisser répondre d'abord Mme la ministre.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Écoutez, M. le Président, évidemment il y a des règles très strictes, là, les permis ne sont pas donnés ou ce n'est pas à... on ne fait pas ça, là, sur une base... C'est très objectif, c'est très rigoureux, très sévère. On est la seule province à travers le Canada qui impose des diminutions de charge lors des périodes de gel et dégel.

Alors, les permis spéciaux sont gérés avec beaucoup de rigueur, et peut-être que le nombre d'utilisateurs ou le marché... Parce que, notamment le transport d'éolienne notamment, qui est une pièce indivisible, il y a des secteurs d'activité qui sont en grande expansion. Donc, à ce moment-là, le transport de ces marchandises-là demande des permis spéciaux. Alors, on s'adapte finalement aux activités économiques qui se produisent sur le réseau routier en respectant toujours les règles de base qui conditionnent les permis spéciaux.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Je comprends la réponse, Mme la ministre, là, sauf qu'on connaît l'état de notre réseau. Je pense que c'est important, là. Puis on parle de 10 000, 15 000, les 50 000, entre 40 000 et 50 000, et on parle d'augmentation de 10 % à 15 % dans une des catégories, M. Corbin. Ces permis-là ont une durée de combien de temps?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin...
Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est des permis annuels, là, et puis il n'y a pas eu de nouvelles catégories qui ont été mises en place, là, au cours des dernières années, là. C'est le nombre de demandes, parce qu'il y a de l'activité économique qui change sur le territoire du Québec. Il n'y a pas eu de nouvelles catégories qui ont été admises, là, au niveau des permis spéciaux.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, là, je comprends, là, qu'une compagnie, une entreprise, une firme qui demande à cause de son type de véhicule, obtient un permis, exemple, en 2000, c'est-à-dire qu'en 2008 elle a encore ce type de permis.

Mme Boulet: C'est des permis annuels. À chaque année, ils doivent être renouvelés, et ces gens-là doivent répondre et fournir la preuve, là, qu'ils ont un chargement indivisible ou... peu importe, là, les conditions, là. Et, à chaque année, les dossiers doivent être réévalués, puis les permis sont émis si ça répond aux normes et aux critères.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Si je comprends, M. le Président, la réponse de la ministre, c'est que, vu l'augmentation, on doit comprendre, en tout cas, ce n'est pas un plus un, mais on doit comprendre qu'il y a des gens qui sont des permanents des permis spéciaux. Ce n'est pas tous des nouveaux. Ça peut durer des années et des années vu le type de véhicule qu'ils ont acheté. C'est ça que je veux savoir.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, évidemment, quelqu'un qui fait du transport d'éolienne, bien c'est certain qu'année après année, son permis, il va demander de le renouveler, puis, à ce moment-là, son permis va être renouvelé, là. C'est certain que, s'il répond aux critères, avec des charges indivisibles, bien, à ce moment-là, c'est certain que les permis vont être renouvelés.

Mais je pourrais demander... M. Corbin aurait peut-être un complément d'information, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. J'aimerais peut-être parler d'un exemple type d'un type de permis qu'on délivre, là, il y en a plus de 5 000, permis spéciaux: c'est les tracteurs semi-remorques à quatre essieux.

Donc, en 2000, on a fait une entente avec l'Ontario où on a prévu une majoration de charge pour un groupe d'essieux bien spécifique, pour le groupe de quatre essieux de la semi-remorque, et l'entente a été conclue en 2000 et rentrée effective en 2001, et, nous, on a modifié notre

réglementation en 1998 et on ne l'a pas modifiée depuis ce temps.

Donc, l'Ontario, elle, a émis des permis spéciaux aussi pour ces configurations de véhicule là. L'année dernière, ils ont éliminé leurs permis spéciaux en modifiant leur réglementation. Nous, éventuellement, on va modifier notre réglementation, et ça devrait permettre éventuellement d'éliminer un bon nombre de ces permis-là.

Donc, c'est des permis qui sont délivrés de manière souvent temporaire, et, tant et aussi longtemps qu'on n'a pas fait une modification réglementaire, bien le nombre de véhicules pour cette catégorie-là augmente à chaque année, et on doit émettre des permis, de nouveaux permis pour les nouveaux véhicules. Donc, ça explique l'augmentation du nombre de permis spéciaux pour cette catégorie de véhicule là. Éventuellement, lorsqu'on va modifier notre réglementation, suite à l'expérimentation qu'on a faite avec ces véhicules-là, bien le nombre de permis devrait diminuer considérablement, et c'est ce qu'on a fait au cours des dernières années. En 1991, on a fait des modifications réglementaires qui... On avait un nombre de permis assez impressionnants à ce moment-là, puis ça a diminué considérablement.

Et, en 1998, disons, je me souviens un petit peu plus du nombre de véhicules pour un type de véhicule, qui était la semi-remorque 53 pi. On avait au-delà de 50 000 permis spéciaux qu'on délivrait avant 1998. On a fait une modification en 1998, puis le nombre de permis spéciaux a chuté de façon considérable.

Et notre intention pour l'an prochain, c'est de proposer une modification réglementaire justement pour éliminer un bon nombre de permis spéciaux suite à l'expérimentation qu'on a faite au cours des dernières années. Donc, le nombre de permis spéciaux devrait diminuer considérablement lors de la prochaine modification réglementaire pour l'une des catégories de permis.

● (16 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Quand vous nous dites... Moi, je vais poser la question à Mme la ministre. Puis je ne mets pas la parole de monsieur en doute, pas du tout, là. Est-ce que c'est... Bien, il vient de nous dire que c'était prévu pour l'an prochain. Ça, c'est dans le ciment?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Le plus rapidement possible. Il y a une catégorie, comme vient de vous expliquer M. Corbin, qui a une entente avec l'Ontario. Et puis les poids ont été majorés, les masses permises ont été majorées... un certain nombre d'années, et, nous, on n'a jamais fait la modification réglementaire, ce qui fait que, si on la faisait, la modification réglementaire, tous ces véhicules-là n'auraient pas besoin d'un permis spécial, mais là il faut... Et le plus rapidement possible, moi, ce que j'ai demandé, c'est qu'on me dépose cette modification réglementaire là pour faire en sorte qu'ils ne sont pas toujours en surcharge avec des permis spéciaux puisqu'on s'est arrimés avec les charges de l'Ontario pour être égal, sauf qu'en Ontario, eux, ce n'est pas des permis spéciaux, mais, nous, on n'a pas ajusté notre réglementation, ce qui fait qu'on a besoin de délivrer les permis spéciaux à chacun de ces véhicules-là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Donc, c'est certain...

Mme Boulet: Oui, tout à fait, parce que ça a été soulevé il y a quelques mois, et c'est ce que, moi, j'ai demandé, qu'on agisse, là, très rapidement dans la modification réglementaire.

M. Deslières: Donc, pour 2009.

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Oui. Dans l'article présent, on parle de spécification au niveau des dimensions et non au niveau du poids, si j'ai bien...

Mme Boulet: Oui.

M. Schneeberger: Est-ce que le poids est aussi un facteur qui rentre en considération dans l'article mais qui ne serait pas mentionné?

Mme Boulet: Je vais répondre. Il y a des charges que c'est la dimension, il y a des charges que c'est le poids et il y a des charges que c'est les deux éléments qu'on peut retrouver.

Je vais juste parler de... Une éolienne, là, quand ça sort, moi, je suis obligée de la faire passer sur le pont de Trois-Rivières, et ça me demande un permis spécial. C'est une pièce qui ne se divise pas, qui est grosse, qui est lourde, alors... Mais des fois c'est parce que la pièce est grosse, des fois elle est difficile à passer, à faire circuler sur les structures du Québec; d'autres fois, c'est parce qu'elle est pesante, puis d'autres fois c'est une conjugaison des deux éléments, là. Des permis spéciaux, ça le dit, c'est du cas-par-cas, et chacun de ces dossiers-là sont étudiés en fonction des critères.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: C'est parce que, moi, je voudrais faire une distinction entre un facteur qui est de type dimension, où est-ce que, là, on ne peut vraiment pas rien faire — on parle des éoliennes; on en voit très souvent, depuis un certain temps, sur les autoroutes — mais, au niveau du poids, par contre, si c'est le poids, je pense qu'il faut y aller vraiment avec un nombre d'essieux supplémentaire, pas juste un permis spécial, parce que là la dimension n'a aucun rapport au niveau du facteur du bris de la route. Mais, au niveau du poids, si on y ajoute un essieu supplémentaire pour se conformer à la loi, je pense que, là, ce serait nécessaire qu'il y ait une différence à ce niveau-là.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Lorsqu'on parle d'un chargement indivisible, on permet une surcharge par

groupe d'essieux. Et, lorsque cette surcharge-là devient trop importante, bien là, à ce moment-là, on va exiger effectivement, comme vous le mentionnez, d'avoir des essieux supplémentaires pour pouvoir supporter la charge et éviter des dommages au réseau routier, là. Donc, c'est la façon dont on fonctionne.

Il y a aussi la capacité de nos ponts qui est prise en considération. Donc, même si on rajoute des essieux pour des ponts de longue portée, ça va être en fonction de la capacité du pont à supporter la charge.

Donc, l'ajout d'essieux est intéressant lorsqu'on parle de protéger la chaussée; lorsqu'on protège le pont, lorsqu'on veut protéger le pont, bien on essaie plutôt d'augmenter la longueur du véhicule pour pouvoir... que la charge soit supportée sur une plus longue portée, puis, à ce moment-là, c'est moins dommageable pour le pont, ça fait moins de concentration de charge, là, à certains niveaux.

Donc, c'est toutes des choses qu'on évalue cas par cas. Lorsque, disons, les règles qui sont définies dans le Règlement sur le permis spécial font qu'il y a des charges qui sont au-delà de ce qui est prévu dans le règlement, bien, à ce moment-là, il y a une analyse particulière qui est faite, et on s'assure que les véhicules qu'on laisse circuler sur le réseau routier sont les moins dommageables possible.

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

M. Grondin: Juste une petite question que souvent on entend dire. Quand on est en période de dégel, beaucoup de compagnies nous disent... carrément ils vont se chercher un permis spécial puis ils continuent à charger autant qu'ils chargeaient avant. Ils ont le droit, ils ne paient pas d'amende, puis go, on s'en va. Que ce soient les transporteurs de neige, de sable, n'importe quoi, moi, là, il me semble qu'il ne faudrait pas avoir l'air ridicule non plus, dire: C'est hors normes. Bien, moi, je trouve que les véhicules... Comme vous parlez des éoliennes, c'est parfait, ça, là, là, mais, si on transporte de la marchandise puis qu'on ne veut pas baisser notre charge pour les coûts, on va chercher un permis, un permis spécial pour se promener puis on est en loi. Ce n'est pas de même que ça marche?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Il s'est dit beaucoup de choses dans les médias, au cours des dernières semaines, sauf que, disons, on ne dit pas tout ce qu'on doit dire nécessairement. Dans le cas où on... Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est qu'on a fait des réductions de charge sur les véhicules qui sont visés par des permis spéciaux de circulation. Tantôt, je parlais des véhicules suite à l'entente Québec-Ontario; ces véhicules-là sont soumis à un permis spécial en période de dégel aussi. C'est vrai qu'on majore le groupe de quatre essieux sur la semi-remorque; ce qu'on oublie de dire, c'est que la charge qu'on établit pour ce groupe de quatre essieux là est réduite par rapport à la période normale. Donc, il y a des réductions de charge qui s'appliquent à l'ensemble des véhicules, des véhicules lourds en période de dégel, et les véhicules pour lesquels on émet un permis spécial

sont aussi soumis à des réductions de charge en période de dégel.

Je vais vous donner un exemple, une grue. Une grue, en période de dégel, ne peut pas circuler avec des surcharges sur ses essieux et ses groupes d'essieux. Ce que les gens font pour pouvoir continuer quand même à circuler, souvent ils rajoutent une remorque à l'arrière de la grue. Ils prennent le «boom», là — je ne sais pas comment on appelle ça en français, là — et puis ils l'envoient par en arrière puis ils l'appuient sur le diabololo. Donc, ils se trouvent à rajouter des essieux, et puis les charges qui s'appliquent à ce moment-là, c'est les charges de la période de dégel, sauf qu'on est en présence d'une configuration qui n'est pas prévue, donc on doit émettre un permis spécial pour la configuration, mais ce n'est pas un permis spécial nécessairement de surcharge, c'est un permis spécial pour la configuration de véhicule.

Donc, tous les véhicules, je le répète, là, tous les véhicules pour lesquels on donne des permis spéciaux, il y a des réductions de charge dans la très grande majorité des cas. Je suis obligé de donner des exceptions à cette règle-là: les dépanneuses, les dépanneuses peuvent conserver leur charge en période de dégel parce qu'ils doivent transporter des véhicules qui sont déjà au maximum de leur charge, donc on n'a pas le choix de les laisser circuler; et puis il y a les véhicules qui servent à faire des puits artésiens. En situation d'urgence, lorsqu'il y a des endroits ou des familles qui n'ont pas d'eau à leur résidence, bien il faut faire venir un véhicule spécialisé pour pouvoir creuser des puits pour redonner l'eau à la... pour des raisons de sécurité, sécurité publique. Et on retrouve ça beaucoup en milieu municipal, des fermes, etc. Donc, c'est les deux seules exceptions, là, pour lesquelles il n'y a pas de baisse de charge en période de dégel, là, mais pour le reste il y a des réductions de charge.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Je ne sais pas si mon collègue voulait continuer, là?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: ...tout ce qui est compagnie de construction, les bétonnières, et tout ça, ça, c'est soumis aux mêmes règles. C'est ça?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Ils sont soumis aux réductions de charge en période de dégel. Ils doivent diminuer leur chargement pour pouvoir circuler sur le réseau routier.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

● (17 heures) ●

M. Deslières: Oui, M. le Président, c'est parce que je veux juste avoir une information. Je comprends le nombre, mais, lorsqu'on émet un permis pour un permis spécial, est-ce qu'on fait en sorte d'évaluer la longueur du trajet, c'est-à-dire de minimiser la conduite sur notre

réseau par un permis spécial en utilisant un autre mode de transport, c'est-à-dire le ferroviaire, le maritime? Je comprends qu'à un moment donné il faut le sortir du port, il faut le sortir du bateau, puis il faut l'amener à la bonne place, puis il faut passer sur nos chemins, sur nos routes, sur notre réseau, mais, lorsqu'on accorde un permis, est-ce qu'on évalue l'impact pour d'autres modes de transport qu'on pourrait utiliser, c'est-à-dire: d'un point A à un point B, il y a 22 km, sauf qu'on pourrait en faire... 200 km, on pourrait en faire 100 avec le ferroviaire ou 150 avec le ferroviaire, et il en resterait uniquement 50? Est-ce qu'on évalue ça avec les gens, les compagnies, les entreprises qui demandent des permis spéciaux?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Lorsque ce n'est pas possible de laisser circuler le véhicule hors normes, à cause principalement de ses charges, parce qu'il y a des ponts qui ne supportent pas les charges qui sont demandées, à ce moment-là, nous, on recommande d'utiliser d'autres modes de transport.

M. Deslières: Oui, mais, même lorsque c'est possible...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, excusez-moi. Même si c'est possible, est-ce qu'on évalue de faire appel à d'autres modes de transport avec l'entreprise, dire: Utilisez donc, pour telle et telle partie du trajet, exemple, le ferroviaire, si c'est possible, le maritime, là, dans les cas où c'est possible, naturellement? Quand ce n'est pas possible... Ma question: Avant d'émettre le permis, est-ce qu'on évalue d'autres possibilités, d'autres modes de transport pour minimiser l'impact sur notre réseau? C'est ça, ma question.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui, on le fait régulièrement, je vous dirais, surtout lorsqu'il y a du volume. Disons, on pense, là, aux éoliennes qui sont transportées des fois sur de très longues distances. Les autres modes de transport sont compétitifs sur de longues distances, souvent. Quand c'est des courtes distances, le camionnage, économiquement il est plus rentable. Donc, lorsqu'on fait de l'exportation d'éoliennes sur de très longues distances, on regarde les autres modes de transport, et souvent on incite les entreprises expéditrices à utiliser d'autres modes de transport, et on a eu quelques succès au cours des derniers temps.

Mme Boulet: Si vous me permettez, M. le Président...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: On a un programme qu'on a mis en place, sur l'intermodalité, dans lequel on dispose de 21 millions de dollars sur quatre ans, et on a également, dans le cadre de la politique sur les changements climatiques, un autre programme qui va être en place,

là, très prochainement, de 60 millions de dollars sur cinq ans, et là, en fait, les entreprises qui ont un intérêt, qui peuvent le faire... Parce que, comme le disait M. Corbin, ça dépend des distances, il faut être à proximité d'un quai, d'une infrastructure portuaire, mais, les entreprises qui le font, assurément le ferroviaire et le maritime sont des modes plus écologiques, plus écologiques et plus économiques aussi.

Alors, quand on peut mettre en valeur ces façons de transporter la marchandise, on encourage ces initiatives-là. On le fait notamment avec du transport de copeaux de Sept-Îles vers Trois-Rivières, du transport d'aluminium également, et, les éoliennes, on vient d'annoncer un projet de transport d'éoliennes qui partent de Bécancour et qui partent vers... des livraisons, là, à travers le monde. Et, dans une barge, il rentre entre 12 et 15 pièces d'éoliennes. Alors, c'est beaucoup, beaucoup de camions qu'on peut retirer, de cette façon-là, de la route. Il y a une économie au niveau de l'entretien du réseau routier et il y a un grand facteur aussi au niveau de la sécurité routière, parce que souvent c'est des routes stratégiques, comme la 138, la 132. Alors, souvent, quand on peut retirer... Notamment les copeaux, on retirait 18 000 camions-année sur la 138. Alors, c'est extraordinaire.

Maintenant, il faut que les entreprises décident aussi ou soient partantes, là, pour aller dans ce mode de transport là. Et il y a l'autre phénomène, c'est: quand il y a beaucoup de manipulations, bien là ça devient moins avantageux pour une entreprise, quand il y a beaucoup de manipulations puis qu'il faut qu'il y ait... avec des grues qui embarquent la marchandise sur des camions. Lorsqu'il y a beaucoup de manipulations, ça devient moins avantageux pour l'entreprise à ce moment-là. Mais, oui, nous, on y croit, et ces programmes-là ont été mis en place pour soutenir les compagnies qui voudraient transférer leurs modes vers ces modes de transport là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Parce que je comprends, M. le Président, de votre réponse, Mme la ministre, que c'est un programme volontaire.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, c'est volontaire... Oui, tout à fait, là, c'est correct, mais c'est quelque chose qu'on leur propose quand ils viennent nous voir. Marmen, c'est le ministère qui leur a... On leur a proposé... Parce qu'au départ Marmen voulait partir du Cap-de-la-Madeleine, refaire l'infrastructure portuaire du Cap-de-la-Madeleine, ce qui était compliqué. Alors, finalement, on lui a proposé, on lui a même suggéré... On a rencontré les gens du parc industriel de Bécancour et on a tout mis en place, là, pour que ça devienne intéressant pour l'entreprise d'éoliennes, et Marmen entropose actuellement, là, 400 éoliennes au parc de Bécancour.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Parce que dans le fond il y a le nombre de permis, mais il y a l'ensemble du kilométrage

de fait par ces véhicules-là qu'il faut observer, il faut regarder. Puis je comprends votre initiative, Mme la ministre, puis c'est volontaire, mais, connaissant le dommage, là — parce que vous connaissez mieux les statistiques que moi, un poids lourd abîme plus, là, que 22 000 véhicules par... 30 000 véhicules par jour — est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'aller plus loin dans ce programme puis d'être plus incitatif, fortement?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mais on en fait beaucoup la promotion. On est en lien avec l'industrie ferroviaire, avec l'industrie maritime. Évidemment, même moi, je copréside le forum maritime, qui a été mis en place par votre gouvernement, et, autour de la table, il y a l'industrie du camionnage, il y a les croisières, il y a... Et on en parle abondamment.

Maintenant, ça ne s'applique pas à toutes les entreprises, parce que, comme je vous dis, il faut qu'on parte d'un point où il y a une infrastructure portuaire qui est capable, ce qui n'est pas le cas dans toutes les régions du Québec. Ça dépend de la destination. Alors, souvent, il faut qu'il y ait une économie aussi pour l'entreprise qui fait ce choix-là. Alors, les programmes d'aide vont leur permettre... C'est comme un peu un crédit fiscal finalement qui leur permet de faire ce choix plus écologique là et de les inciter à aller de l'avant avec ce mode de transport là.

Mais on en parle dès qu'on sent qu'il y a une ouverture. D'ailleurs, il y a un projet de transport d'hydrocarbures au Saguenay—Lac-Saint-Jean, et on attend toujours, mais, nous, on est prêts à subventionner ce projet-là. Alors, de Québec vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean, tous les hydrocarbures pourraient voyager soit par train soit par bateau. Les deux projets sont sur la table, et, nous, on est partants, on attend juste le O.K., là, de l'entreprise qui possède les hydrocarbures, là, qui est propriétaire. Et, nous, on encourage ce genre d'initiative là, tout à fait.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois, ça va? Est-ce que l'article 22.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Article 23. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, l'article 23, M. le Président, se lit comme suit: L'article 262 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Lorsque la circulation d'un véhicule visé au troisième alinéa est autorisée par un permis spécial de circulation, la présence d'un véhicule d'escorte derrière le véhicule hors normes peut compenser l'absence de rétroviseurs.»

La justification de cet amendement, c'est: lors de mouvement de transport effectué en vertu d'un permis spécial de circulation par un véhicule hors normes quant à la largeur, il arrive parfois qu'il soit impossible pour le transporteur de fixer des rétroviseurs conformément à l'article 262. Comme le permis spécial précise, dans de tels cas, que le mouvement de transport doit se faire en

présence d'un véhicule d'escorte, pour des raisons évidentes de sécurité, il y a alors lieu de prévoir une exemption de cette obligation de fixer des rétroviseurs.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions? M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Oui, moi, M. le Président, je voudrais que M. Corbin nous explique pour quelle raison amener cet article-là? Parce qu'un camionneur, s'il n'a pas de rétroviseur pour regarder en arrière, je pense qu'au niveau sécuritaire, là, ce n'est pas avantageux trop, trop, là. Je comprends que peut-être des fois il peut y avoir des problématiques au niveau du rétroviseur, mais ça reste qu'on dit toujours qu'une image vaut mille mots, alors, même si la personne dans le véhicule en arrière explique, là, il me semble que ce serait quand même... En tout cas, je voudrais savoir... qu'il nous explique pourquoi la modification de l'article.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Alors, ce qu'il faut comprendre, on parle de véhicules qui sont souvent d'une largeur quand même assez importante, et, à partir d'une certaine largeur, les gens qui utilisent souvent des miroirs extensibles, lorsque tu extensionnes trop tes miroirs, à un moment donné, ça ballotte tellement que tu ne peux pas voir à l'arrière, de toute façon. Donc, il y a comme une impossibilité. Sachant que, lorsqu'on est dans des largeurs importantes, il y a toujours un véhicule d'escorte qui suit le véhicule, c'est une obligation en vertu de la réglementation, mais, à ce moment-là, le véhicule d'escorte, lui, est toujours en communication avec le véhicule hors normes, le conducteur du véhicule hors normes, et il est en mesure de dire ce qui se passe en arrière, et puis, à ce moment-là, la sécurité est tout à fait assurée. Donc, il y a, je dirais, une impossibilité technique actuellement d'obliger les transporteurs hors normes à utiliser des miroirs extensibles.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Mais ça ne veut pas dire que les transporteurs, ils vont enlever automatiquement les rétroviseurs, ils vont pouvoir les garder, dans le cas où est-ce qu'ils l'avaient, là.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Je saisis mal votre commentaire.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Bien, parce que, là, selon l'article, vous dites que le véhicule en question ne sera plus obligé d'avoir des rétroviseurs extensibles. Mais ça ne veut pas dire que le transporteur en question va l'enlever. Il peut le garder, puis ça ne causera aucun problème.

● (17 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui, tout à fait, parce que, lorsque le transporteur va arriver à destination, on va décharger le véhicule. Le véhicule, quand il va revenir, il a besoin de ses miroirs extensibles parce qu'à ce moment-là il n'aura plus de chargement qui obstrue sa visibilité... pas nécessairement des miroirs extensibles, mais il a besoin de ses miroirs pour respecter le Code de la sécurité routière. Donc, ce n'est pas d'enlever... C'est d'enlever l'obligation de voir à l'arrière à l'aide des rétroviseurs, mais ce n'est pas l'obligation d'enlever les rétroviseurs, là. La distinction est importante.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Généralement, c'est une demande de la part des compagnies qui vous ont dit que ça causait des problèmes parce qu'ils n'avaient pas la capacité de mettre un rétroviseur qui était adéquat ou...

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Disons que c'est un dossier qui date de quand même plusieurs années, et puis c'est suite à des constats d'infraction qui ont été délivrés à certains transporteurs, où il y avait impossibilité, là, de se conformer à cette exigence réglementaire là. Donc, pour assurer la sécurité des usagers de la route, on a exigé d'avoir, à ce moment-là, une escorte en arrière pour pouvoir compenser le manque de visibilité.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: ...

Le Président (M. Bergman): Je dois vous avouer, quand j'ai vu qu'il veut prendre la parole, ça me fait très nerveux.

M. Ferland: Je sentais que ça vous manquait, M. le Président. Ça me fait plaisir de... Non, juste une information. Quand on parle... Concernant les véhicules d'escorte, moi, je vais souvent par la route, dans une région comme la mienne, le Nord-du-Québec, où il y a souvent deux escortes, un en avant, un en arrière. Est-ce que, dans des cas comme celui-là... Parce que je comprends... Comme, la semaine dernière, j'ai croisé, là, un surlargeur où avoir des rétroviseurs, ça aurait été impossible, ça aurait pris deux petites roues, là, en dessous des rétroviseurs pour les tenir. Mais est-ce qu'on exige, à ce moment-là, deux escortes, une à l'avant, une à l'arrière? Ou est-ce qu'il y a des cas où on exige deux escortes? Parce que souvent j'en vois une, des fois j'en vois deux, c'est...

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): C'est fonction du type de route et de la largeur du véhicule sur lequel on circule. Habituellement, à partir de 4,40 m, de mémoire, là, les véhicules, l'escorte est exigée à l'avant et à l'arrière. En

deçà, elle peut être exigée uniquement en avant sur une route à rencontre, là, dépendamment des situations et des circonstances, mais c'est prévu dans la réglementation en tant que telle.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci, M. le Président. Et, dans le cas d'un véhicule où... serait exempté d'un rétroviseur, à ce moment-là, est-ce que ce serait automatique, il y aurait deux escortes? Ou ce n'est pas...

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): À ce moment-là, l'escorte serait exigée à l'arrière. Donc, si le règlement prévoit une escorte à l'avant, bien il doit avoir l'escorte à l'avant. Mais, si on ne peut voir, à l'aide des miroirs, vers l'arrière du véhicule, à ce moment-là, ça nécessite une escorte arrière, que le règlement l'exige ou pas, là.

Le Président (M. Bergman): Est-ce que l'article 23 est adopté? Adopté. Article 42. Il y a un amendement. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, l'amendement de l'article 42 remplace totalement l'article. En fait, c'est 42a qui remplace 42.

Alors, l'article 42a se lit comme suit: L'article 463 de ce code est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots «la société» par les mots «le ministre des Transports»;

2° par la suppression, dans la troisième ligne du deuxième alinéa, des mots «par la société»;

3° par l'insertion, dans la quatrième ligne du deuxième alinéa et après le mot «fabrication», de «, par l'ajout d'un équipement»;

4° par l'insertion, après le deuxième alinéa, de l'alinéa suivant:

«Le ministre des Transports peut déléguer à un fonctionnaire ou employé du ministère des Transports ou à toute autre personne ou organisme qu'il désigne l'exercice d'un pouvoir que lui attribue le deuxième alinéa.»

La justification de l'amendement. Cet article vient codifier une jurisprudence de la Cour du Québec selon laquelle la circulation d'un véhicule hors normes, en raison de l'ajout d'un équipement de sécurité, est assujettie à la délivrance d'un permis spécial de circulation. C'est le cas, par exemple, de la cabine de certains camions de transport de bois à laquelle une plaque protectrice a été fixée pour éviter qu'en cas d'impact le chargement ne vienne écraser la cabine.

Cet amendement fera aussi en sorte que le ministre des Transports sera responsable de délivrer un permis spécial de circulation en vertu du deuxième alinéa de l'article 463. Toutefois, il pourra déléguer l'exercice de ce pouvoir à un fonctionnaire ou un employé du ministère des Transports ou à toute autre personne ou organisme qu'il désigne, par exemple la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette disposition est

requis afin de permettre au ministère des Transports de poursuivre le développement d'un système informatique intégré qui supporte la délivrance des permis spéciaux de circulation.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions ou commentaires? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, M. le Président, j'en viens à la dernière ligne, là, de la justification: «Cette disposition est requise afin de permettre au ministère des Transports de poursuivre le développement d'un système informatique intégré qui supporte la délivrance des permis spéciaux de circulation.» Est-ce que vous pourriez être un petit peu plus explicite à ce sujet-là? C'est drôlement intéressant, là, cette connaissance d'un système informatique intégré pour l'ensemble des permis. Est-ce qu'on peut avoir plus d'information à ce sujet-là?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Actuellement, bon, il y a trois grandes familles de permis spéciaux pour... Il y a un système informatique pour chacune des familles, et notre intention, c'est de rendre... Actuellement, les permis du ministre sont délivrés par Internet. Donc, les transporteurs désireux d'avoir un permis peuvent aller sur le site Internet du ministère et demander un permis spécial de circulation. Et il y a un système de délivrance de permis spécial, là, qui est aussi fait à partir de moyens électroniques. Et on voudrait exporter cette façon de faire là dans les deux autres grandes familles de permis spéciaux. Le Règlement sur le permis spécial de circulation prévoit... C'est un système qui a été développé, il y a quand même plusieurs années, par la Société de l'assurance automobile du Québec et n'intègre pas nécessairement, là, les demandes par Internet. Au niveau du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, bien c'est un système maison, là, qui permet de gérer la délivrance des permis spéciaux.

Donc, à partir de l'expérience qu'on a eue, au ministère des Transports, avec les permis délivrés par le ministre des Transports, on veut essayer de rendre ces permis-là accessibles et de les intégrer à l'intérieur d'un seul et même système, dans le but éventuellement aussi de développer des outils autour de ce système intégré là pour pouvoir notamment avoir accès à des cartes, donc identifier le départ ou l'arrivée des différents types de permis spéciaux pour pouvoir faire une analyse informatique. Parce qu'actuellement le transporteur qui demande un permis spécial doit par la suite, une fois qu'il a obtenu son permis spécial, vérifier, à l'intérieur du site du ministère, s'il y a des travaux qui contraignent la circulation de son véhicule. Il doit vérifier, à un autre endroit sur le site du ministère, s'il y a des ponts qui sont affichés. Il doit vérifier, à un autre endroit sur le site du ministère, si les viaducs sur lesquels il va circuler sont de... un dégagement suffisant pour permettre la circulation du véhicule.

Donc, l'objectif ultime, c'est d'intégrer ça à l'intérieur d'un grand système qui va permettre de faire des évaluations et aider les transporteurs à faire les vérifications d'usage, qui s'imposent avant de circuler sur le réseau routier. Donc, en termes de sécurité routière,

ça va améliorer la situation puis ça va permettre d'éviter bon nombre de situations qu'on a retrouvées, au cours des dernières années, là, sur le réseau routier.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Bien, vous êtes en train de me dire, M. Corbin, qu'on n'est pas toujours en contrôle de la circulation — excusez-moi l'expression, là — des permis qui rentrent puis qui sortent au ministère, puis on ne sait pas toujours si, en émettant le permis, la personne qui a demandé la demande d'un permis n'est pas en connaissance de cause pour les éléments dont vous avez demandé. Est-ce que c'est ça que vous êtes en train de nous dire? Vous n'avez pas le contrôle de toutes ces informations?

Mme Boulet: Bien, nous, on l'a, le contrôle.

M. Deslières: Mais lui, lui, lui.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

M. Deslières: Lui.

Mme Boulet: Nous, on a le contrôle. Maintenant, la personne a une responsabilité à l'égard de... On peut notamment reporter... Quand on a eu l'inspection sur les 135 structures, alors les 135 structures à dalle épaisse sans armature de cisaillement étaient identifiées sur le site Internet, et chaque entreprise avait cette responsabilité-là de voir: sur un trajet donné, s'il y avait ces structures-là, bien elle ne devait pas les emprunter. Alors, pour nous, c'est clair, nous, on détient toute l'information. Maintenant, les entreprises ont la responsabilité de faire cette lecture-là également, là. C'est bien ça, M. Corbin...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Mais je comprends que ce n'est pas toujours facile, la façon que c'est configuré, tout ça, là. Parce qu'on me parle d'un système informatique intégré, donc c'est... il va y avoir des problèmes, là, il va y avoir un certain nombre de problèmes.

Mme Boulet: Mais c'est un système qui est perfectible...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est un système qui est perfectible, et c'est dans ce sens-là qu'on vous présente les amendements aujourd'hui, c'est pour permettre d'avancer et d'intégrer toutes ces informations-là pour être encore plus efficaces ou que l'information soit encore plus facile à aller chercher pour les entreprises.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

● (17 h 20) ●

M. Deslières: On en a pour combien de temps? Et quel est le montant qui est accordé pour en arriver à ce système intégré, là? On en a pour combien de temps?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Deslières: Avant d'avoir ce système intégré?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Actuellement, on est en train d'établir le plan d'affaires. Donc, les coûts ne sont pas encore définis en tant que tels, ça fait partie de notre plan d'affaires. On devrait terminer, dans les prochaines semaines, le plan d'affaires, puis on va soumettre ça aux autorités puis éventuellement au Conseil du trésor pour avoir les budgets nécessaires pour procéder au développement du système en tant que tel. En termes d'échéancier, bien ça va dépendre toujours des autorisations qu'on va avoir, mais on vise, au cours de l'année 2009, là, à rendre accessible ce système-là aux gens de l'industrie.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Ça va être une année de grand cru, là, 2009, mais c'est bien, ça. M. le Président, sans connaître les coûts exacts, là, vous devez avoir des évaluations.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): On a fait un petit peu le tour de ce qui existait un peu ailleurs en Amérique du Nord et puis on a évalué deux systèmes, dont un de façon toute particulière, là, celui de l'Alberta, qui a été développé avec des fonds du gouvernement fédéral. Et l'Alberta nous le mettrait à notre disposition gratuitement. Nécessairement, ça nécessite quand même des modifications importantes parce que la réglementation québécoise n'est pas nécessairement la même que celle de l'Alberta. Mais c'est sur ce dossier-là qu'on travaille, là. C'est celui qui a le plus de chances de succès dans notre plan d'affaires. Et on est en train, là, d'évaluer actuellement les modifications qu'on doit apporter à ce système-là pour pouvoir établir un coût.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, mais je comprends, M. le Président, mais là vous avez évité de me répondre. Est-ce que vous avez une évaluation sommaire? Sans vous peindre dans le coin. Je vous promets que je ne reviendrai pas sur votre chiffre que vous allez me donner.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Disons, c'est toujours un petit peu embêtant quand on parle d'évaluation, là. Je vous dirais, notre évaluation sommaire, parce qu'on parle d'informatique, ça augmente, les coûts sont quand

même assez impressionnants, on parle de 1 à 2 millions de dollars.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: C'est tout ce que je voulais savoir, moi, M. le Président.

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

M. Grondin: C'est beau.

Le Président (M. Bergman): Est-ce que l'amendement à l'article 42 est adopté? Adopté. Article 43. Mme la ministre.

Mme Boulet: 43, M. le Président, se lit comme suit: L'article 470.1 de ce code est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«Dans les zones où une signalisation indique la présence d'un poste de contrôle routier utilisant des équipements de présélection des véhicules routiers devant être soumis à des vérifications, le conducteur d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers visé par la signalisation doit circuler dans la voie de droite où se trouvent les dispositifs de repérage, à moins d'indications contraires.»

La justification. Cet article vise à rendre opérationnels les systèmes de transport intelligents qui supportent les interventions des contrôleurs routiers en faisant la présélection automatisée des véhicules lourds. Les équipements de présélection étant installés dans la chaussée de la voie de droite, tous les véhicules lourds doivent y circuler, comme une signalisation leur en fait l'obligation.

Il existe déjà une obligation générale de se conformer à la signalisation, l'article 310, mais l'amende prévue n'est que de 175 \$, ce qui était... ce qui est suffisant, sauf en matière de circulation de véhicule lourd, pour laquelle ce montant constitue plutôt un encouragement à éviter la pesée requise lorsque la présélection indique une surcharge potentielle. L'amende prévue pour une infraction à l'article 470.1, article 511.2, étant le double de celle prévue pour une contravention à l'article 310, l'insertion de l'alinéa prévu assurera l'efficacité des systèmes mis en place, notamment au poste de contrôle routier de Lacolle.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions ou commentaires? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, est-ce que c'est suffisant?

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, écoutez, nous, on pense, l'analyse qu'on en fait, c'est que ce serait suffisant, là. Maintenant, si... Je vais vous laisser... On a changé de partenaire, là, c'est M. Cayouette. Alors, Benoit, ton titre, s'il vous plaît, puis peut-être donner un...

Le Président (M. Bergman): ...votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

M. Cayouette (Benoit): Alors, Benoit Cayouette, chef du Service des politiques économiques à la Direction du transport routier des marchandises.

Le Président (M. Bergman): Vous avez la parole.

M. Cayouette (Benoit): Oui, c'est suffisant parce qu'en fait ça devient l'amende équivalente à celle qui est actuellement imposée pour ne pas se présenter à un poste de contrôle routier. Alors, autrement dit, on ne peut pas être plus sévère non plus. Actuellement, quand vous vous présentez à un poste de contrôle routier, il y a une signalisation avec des flashers — vous avez peut-être vu ça — et là ça vous oblige à vous présenter. Si vous ne vous présentez pas, l'amende actuelle est de 350 \$ à 1 150 \$... à 1 050 \$, pardon. Et ça, c'est l'amende qu'il y a actuellement pour ne pas se présenter. On l'a mise au même montant, c'est-à-dire éviter de passer à un poste de contrôle routier, que ce soit en prenant la voie de gauche, c'est une espèce de contournement, ça va être la même infraction que de ne pas s'être présenté à un poste de contrôle routier. On pense que c'est suffisant, puis en toute équité il faut que ce soit la même.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois? Est-ce que l'article 43 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Adopté. L'article 44, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 44: L'article 473 de ce code est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«Ne sont pas visés par les dispositions du présent article les équipements d'un véhicule-outil, l'atténuateur d'impact fixé sur un véhicule routier lorsque celui-ci est utilisé comme véhicule de protection, ainsi que les équipements d'un véhicule routier qui nivelle, déblaie ou marque la chaussée d'un chemin public.»

Cet article apporte des exceptions à l'obligation d'obtenir la délivrance d'un permis spécial de circulation. Il s'agit de cas où le régime de permis spéciaux s'avère inefficace pour assurer la sécurité routière. Des mesures sont prévues, à l'article suivant, à cet effet.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des commentaires, questions? Est-ce que l'article 44 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Adopté. L'article 45, Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 45, M. le Président: L'article 474 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, des alinéas suivants:

«Les dispositions du premier alinéa s'appliquent également à la conduite d'un véhicule-outil dont une partie de l'équipement excède en saillie de plus de 1 mètre l'avant ou l'arrière du véhicule. La signalisation prescrite doit être visible de l'avant ou de l'arrière, selon le cas, et des côtés d'une distance d'au moins 150 mètres. En outre, lorsque la saillie est de plus de 1,5 mètre, le véhicule doit être précédé ou suivi, selon l'emplacement de la saillie, à une distance d'au plus 50 mètres d'un véhicule d'escorte dont les feux de détresse sont utilisés.

«Les dispositions du troisième alinéa ne s'appliquent pas lorsque le véhicule est utilisé pour effectuer un travail sur le chemin public.»

Alors, cet article impose des mesures de sécurité pour les véhicules exemptés, en vertu de l'article précédent, de l'obligation de délivrance d'un permis spécial de circulation. L'exception prévue pour les véhicules utilisés pour effectuer un travail sur les chemins publics s'explique par les articles relatifs à la signalisation.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions ou commentaires? Est-ce que... M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ...M. le Président, il faudrait aller voir les articles 24, 25, 26.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Bien, moi, je n'ai pas de problème si vous voulez qu'on aille voir les articles 24, 25, 26.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'on...

Mme Boulet: C'était dans la...

Le Président (M. Bergman): Vous avez suggéré qu'on va sujet par sujet, mais voulez-vous aller à l'article 24, 25, 26 et les adopter maintenant?

M. Deslières: Non, non, mais c'est parce qu'il faut en comprendre la signification, de l'article 44, là. Moi, je veux bien, là, mais on fait référence aux 24, 25, 26. Sans y aller pour adoption.

Mme Boulet: On peut aller les voir, M. le député. Nous, là, on a placé ça par catégories parce que c'est ce qu'on nous a demandé.

M. Deslières: Oui, oui, je veux rester par catégories, tout ça, sauf que, 24, 25, 26, on fait référence à l'article 44, là, de 24, 25, 26. Juste nous faire une référence globale, là, juste nous faire... Mme la ministre, juste nous faire une référence globale, là. Je ne veux pas qu'on aille les adopter, puis tout ça, là.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner une...

Mme Boulet: ...24, 25, 26?

M. Deslières: Oui, oui, c'est ça.

● (17 h 30) ●

Mme Boulet: Qu'est-ce que ça dit?

M. Deslières: C'est juste pour la compréhension, là... de comprendre puis de...

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. Martin, si vous... M. Martin, pouvez-vous nous donner votre nom et votre titre, s'il vous plaît?

M. Martin (Steve): Mon nom est Steve Martin. Je suis au ministère des Transports et je suis analyste et conseiller en signalisation routière.

Le Président (M. Bergman): Si vous pouviez nous donner un court résumé de l'article 24, 25, 26.

M. Martin (Steve): O.K. L'article 24, c'est une modification qui est demandée pour permettre d'installer une signalisation sur un véhicule routier. Donc, actuellement, la signalisation, ça s'installe sur des poteaux aux abords des chemins, mais dans certains cas on a besoin d'installer des messages, exemple, des prescriptions sur des véhicules. On a aussi, dans les véhicules... des panneaux à messages variables qui sont installés sur des remorques. On va faire apparaître des messages interdisant, un exemple, des automobiles, des bicyclettes, des choses du genre, des messages qui sont normalisés. Donc, ça nous permet d'utiliser des prescriptions sur des véhicules, ça se résume à peu près à ça, ce qu'on ne peut pas faire actuellement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Ça va pour moi.

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

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Bergman): Adopté. L'article 47, Mme la ministre.

Mme Boulet: 47. Alors, il se lit comme suit, M. le Président: L'article 517 de ce code est modifié par la suppression, dans la première ligne, du mot «lourd».

L'article 464 vise le conducteur d'un véhicule hors normes et non le conducteur d'un véhicule lourd. L'article 517 actuel ne sanctionne que le conducteur de véhicule lourd, alors qu'il devrait aussi sanctionner le conducteur de tout genre de véhicule effectuant un transport hors normes.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des commentaires ou des questions? Est-ce que l'article 47 est adopté? Adopté. L'article 48. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 48 dit: L'article 517.1 de ce code est modifié par la suppression du paragraphe 4°.

Cet article a pour objet la détermination d'une amende unique dans le cas d'une infraction à l'égard de

la masse totale en charge, peu importe que la charge par essieu soit ou non excédentaire. L'existence du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 517.1 fait en sorte que, lorsqu'un véhicule est hors normes tant à l'égard de la masse totale en charge qu'à l'égard de la masse par essieu, c'est toujours l'amende minimale de 300 \$ qui est imposée, alors que l'infraction à l'égard de la masse totale en charge justifierait à elle seule une amende plus élevée calculée selon les prescriptions du paragraphe 5°.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des commentaires ou des questions? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Là, je comprends, là, qu'on retire de l'article actuel l'élément 4°... l'élément 4°, c'est ça?

Mme Boulet: Oui.

M. Deslières: De 300 \$ à 900 \$ parce qu'on le justifie par le 5°.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

M. Deslières: C'est inclusif au 5°.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Exactement. C'est ça.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois. Est-ce que l'article 48 est adopté? Adopté. L'article 88.3, un amendement. Mme la ministre.

Mme Boulet: 88.3.

Le Président (M. Bergman): Chers collègues, on peut aller en bloc à l'article 40... 88.3, 88.4, 88.5, 88.6. On peut les faire en même temps. On peut adopter en bloc: un à la fois, mais on peut faire les commentaires et les questions sur les quatre articles et les amendements au même temps. Mme la ministre.

Mme Boulet: 88.3. L'article 22 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: «La société considère, pour la constitution du dossier d'un conducteur, tout accident impliquant celui-ci dans la conduite d'un véhicule lourd.»

Cet article précise que, dans la constitution du dossier d'un conducteur de véhicule lourd, les accidents dans lesquels est impliqué ce conducteur soient pris en compte, puisque tel est le cas pour la constitution des dossiers du propriétaire et de l'exploitant dans le cadre de la politique d'évaluation du comportement. Ça, je pense que...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre, 88.4.

Mme Boulet: 88.4.

Le Président (M. Bergman): On pourrait faire les quatre articles puis, après ça, vous allez....

Mme Boulet: 88.4 dit ceci: L'article 31 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de: «, en inscrivant une interdiction à cet effet au dossier de cette personne constitué en vertu de l'article 22».

Cet article vient préciser la façon dont la Société d'assurance automobile va exécuter une ordonnance de la Commission des transports du Québec visant à interdire à un conducteur de véhicule lourd la conduite de ce type de véhicule. La Société d'assurance automobile devra inscrire au dossier du conducteur l'interdiction en question pour qu'il en soit tenu compte lors des contrôles routiers. Il faut dire que la commission ne rend une telle ordonnance d'interdiction que dans les cas où elle considère que les déficiences du conducteur ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions ou de mesures tant elles sont importantes.

M. Deslières: M. le Président...

Le Président (M. Bergman): Et puis, Mme la ministre, l'article 88.5.

Mme Boulet: C'est parce qu'il a une question, oui.

M. Deslières: ...juste une question, là, pour qu'on se comprenne. Peut-être que c'est moi qui n'ai pas compris. En quoi que ça regarde le ministère? On est-u rendu dans la société?

Mme Boulet: En fait, c'est...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est parce que c'est... C'est une bonne question. C'est le ministère qui est responsable de la loi sur les exploitants des véhicules lourds et c'est dans ce contexte-là que ces articles-là viennent ici en compte. C'est que les exploitants et les propriétaires de véhicules lourds doivent rendre des comptes. Ils ont un dossier à la Commission des transports si jamais il y a des défauts à la réglementation. Maintenant, on vient dire que le conducteur aussi est responsable de sa conduite et qu'on peut élaborer un dossier maintenant par rapport... Mais c'est parce que c'est nous qui sommes responsables de la loi sur les exploitants des camions lourds, là.

Le Président (M. Bergman): Mais est-ce que je peux suggérer maintenant que vous complétiez la présentation de 88.5 et 88.6, puis après ça on pourra avoir les questions sur les quatre nouveaux articles?

Mme Boulet: Ça va, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: Ça va. Non, mais je comprends, Mme la ministre, là, que la responsabilité vous incombe, parce que vous avez la responsabilité de la société, sauf que ça aurait pu être dans la SAAQ, tout ça. Mais on ne s'enfargera pas dans les fleurs du tapis, là, ça va pour celle-là. Mais on comprend que, tu sais, la SAAQ est beaucoup plus imputée ici, là. Donc, ça aurait dû relever de... Mais ça va, ça va, allez.

Mme Boulet: Benoit...

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...M. le député de Beauharnois, il me dit que c'est le ministère.

M. Deslières: Moi, la responsabilité, je comprends, je comprends.

Mme Boulet: Non, mais...

M. Deslières: Allez.

Mme Boulet: Benoit, veux-tu répondre?

Le Président (M. Bergman): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoit): En fait, la loi-cadre qui encadre tous les dossiers transporteurs et véhicules... les dossiers transporteurs et conducteurs, pardon, relève du ministère des Transports. C'est le ministère qui a la charge d'écrire, maintenir à jour et appliquer cette loi-là. À l'intérieur de la loi, la loi précise, à deux articles, qu'on donne des pouvoirs à la société, alors c'est la loi qui donne des pouvoirs à la société de constituer des dossiers sur les transporteurs ou les conducteurs. De la même façon, la même loi donne des pouvoirs à la Commission des transports pour évaluer le dossier des...

M. Deslières: C'est l'application.

M. Cayouette (Benoit): Voilà.

M. Deslières: Ça va. Ça va.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: 88.5 dit ceci: L'article 39 de cette loi est modifiée par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots «ou d'exploiter un véhicule lourd» par les mots «, d'exploiter un véhicule lourd ou de le conduire».

L'article 39 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds permet à un agent de la paix de saisir sur-le-champ et de mettre en fourrière pour une durée de 30 jours un véhicule lourd lorsque le propriétaire ou l'exploitant fait l'objet d'une mesure d'interdiction. La même sanction pourra dorénavant s'appliquer lorsque le véhicule lourd sera conduit par un conducteur au dossier duquel la Société d'assurance automobile aura inscrit une interdiction de conduire en application de l'article précédent du projet de loi. La saisie du véhicule n'est pas une mesure inusitée, puisque déjà elle est possible lorsque le véhicule est conduit par un conducteur dont le permis de conduire a été suspendu ou révoqué.

Le Président (M. Bergman): Article 88.6. Mme la ministre.

Mme Boulet: 88.6. L'article 48 de cette loi est modifiée par le remplacement, dans le paragraphe 2°, des mots «ou exploite» par «, exploite ou conduit».

Cet article est de concordance avec les articles précédents. Il prévoit, pour le conducteur qui conduit un

véhicule lourd alors que son dossier contient une inscription d'interdiction de conduire un tel véhicule, une sanction identique à celle qui frappe le propriétaire ou l'exploitant qui met en circulation un véhicule lourd alors qu'il se trouve sous le coup d'une interdiction à cet effet.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions ou commentaires sur l'article 88.3, 88.4, 88.5, 88.6? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui, juste une information. Je suis surpris d'apprendre que ça ne s'étendait pas jusqu'au conducteur.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est un excellent commentaire. Je vous dirais que j'ai probablement... que j'ai eu la même réaction. Je me disais: Comment peut-on avoir taxé les propriétaires et les exploitants sans avoir taxé... Quand je dis «taxé», là, c'est une certaine impunité, là, finalement, à l'égard des...

M. Deslières: La responsabilité, là.

● (17 h 40) ●

Mme Boulet: C'est ça, à l'égard du fautif. Alors, on vient corriger cet élément-là, ici. C'est que le conducteur, lui aussi, ça va être inscrit à son dossier quand il y aura faute ou manquement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci. Parce que je comprends que c'était uniquement au dossier du propriétaire exploitant, ce que... Oui?

Le Président (M. Bergman): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoit): En fait, la loi prévoit que la société peut tenir un dossier sur le transporteur, à l'intérieur duquel il y a des infractions. On note ses accidents aussi et on note toute autre information pertinente, comme des événements critiques, par exemple. Un accident mortel est un accident critique. On tient aussi un dossier sur les conducteurs. Et en plus la Commission des transports a le pouvoir d'enquêter de son propre chef sur des conducteurs. Le scénario habituel, le scénario type, c'est qu'un transporteur accumule suffisamment de points pour avoir un mauvais dossier. On réfère son dossier à la Commission des transports, laquelle fait une audition puis lui demande qu'est-ce qui ne va pas dans son comportement pour essayer de trouver des solutions à son mauvais comportement. Dans plusieurs cas, il s'agit de chauffeurs qui, de leur propre initiative, défient les lois, les règlements, etc., malgré les avertissements du transporteur. Ce faisant...

M. Deslières: Du propriétaire exploitant.

M. Cayouette (Benoit): Voilà. Alors, ce faisant, la commission se penche sur le cas du conducteur, dans ses activités de conduite, pour après ça faire une recommandation, et ça pourrait aller jusqu'à retirer la

classe de permis de conduire, par exemple, d'un conducteur. Il pourrait continuer à conduire son véhicule léger mais pas un véhicule lourd.

Pour pouvoir effectuer ça, concrétiser ça, bien il faut que, de un, la société puisse tenir ce dossier-là puis inclure les accidents, comme elle le fait pour les transporteurs. Au moment où on se parle, dans l'article 22, la société peut constituer un dossier transporteur complet, mais un dossier conducteur incomplet: il manque les accidents. On n'y a pas pensé au moment où on a fait le projet de loi n° 129, probablement, parce qu'en décembre 2005 c'est là qu'on a donné le pouvoir à la société, à la commission. Alors, ce qui fait qu'en ajoutant ça devient un dossier complet.

Aussi, il faut penser aux autres cas de propriétaires conducteurs, ce qu'on appelle, là, des routiers. Lui a deux fonctions à même la même fonction, si vous voulez. Alors, c'est... il ne faut pas qu'il puisse...

Une voix: ...

M. Cayouette (Benoit): Bien, voilà, il ne faut pas qu'il puisse s'échapper, en disant: On t'a sanctionné comme transporteur, mais on se retourne puis on ne peut pas te sanctionner comme conducteur. Le type, il a les deux chapeaux, là. Alors, il a juste à tourner son chapeau pour essayer de dévier ça. C'est ça qu'on essaie de prévoir là-dedans, entre autres choses.

Le Président (M. Bergman): Mme la députée de Deux-Montagnes.

Mme Leblanc: Merci, M. le Président. Dans l'article 47, on vient tout juste de voir que vous aviez... on avait enlevé le mot «lourd» pour mettre «hors normes». Par contre, il revient ici, le «hors normes», entre autres, comme par exemple... le véhicule «lourd» revient, comme par exemple dans le 88.3, là, on parle de véhicule «lourd».

M. Cayouette (Benoit): C'est parce que la loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ne s'adresse qu'aux véhicules lourds. Elle ne fait pas de distinction avec les véhicules hors normes. Les véhicules hors normes sont particuliers. Ils ont une réglementation qui s'applique spécifiquement à eux. Mais la loi sur les propriétaires de véhicules lourds couvre l'ensemble des véhicules lourds. Si vous voulez, les véhicules hors normes sont une sous-catégorie des véhicules lourds.

Mme Leblanc: Ils comprennent les véhicules...

M. Cayouette (Benoit): Voilà.

Mme Leblanc: O.K. D'accord.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Concernant l'article 88.3, cet article vise à responsabiliser essentiellement le conducteur du véhicule en question. Est-ce qu'à l'effet inverse où est-ce que le conducteur dit qu'il... un conducteur qui n'est pas opérant, je veux dire qui est employé, dit à la compagnie: Je ne prends pas ce camion-là, ou peu

importe, parce qu'il y a une problématique mécanique dessus, est-ce qu'à ce moment-là... et la compagnie lui dit: Prends-le pareil, est-ce qu'il peut avoir un recours ou... Parce que, des fois, on a déjà vu ça dans le milieu du transport, que, là, la compagnie lui dit: Bon, bien, regarde, si tu ne prends pas le camion, tu es congédié. Puis ils forcent un peu, là. À quelque part, il y a des personnes, je veux dire, qui vont plier parce que, tu sais, ils ne veulent pas perdre leur emploi.

Le Président (M. Bergman): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoit): C'est typique, là. C'est le régime du: si t'es pas content, va-t'en.

M. Schneeberger: C'est ça.

M. Cayouette (Benoit): On appelle ça comme ça dans le monde du camionnage. Oui. Puis, à ce moment-là, bien le conducteur a quelques recours, c'est-à-dire que, dans un premier temps, il peut toujours avertir Contrôle routier Québec pour faire faire une inspection de cette compagnie-là par les contrôleurs routiers, d'une part. D'autre part, il peut, en commission, lorsque la commission va l'interroger, à savoir que, s'il se rend devant la Commission des transports à cause de son mauvais dossier et qu'il peut expliquer ça tangiblement à la commission, c'est-à-dire que: On me force à le faire, puis, si ce n'est pas ça, il faut que je m'en aille... La commission, à ce moment-là, est capable d'apprécier cette preuve-là. Ce n'est pas une preuve hors de tout doute, là. Alors, elle est capable d'apprécier le témoignage crédible d'un conducteur qui viendrait lui expliquer en l'occurrence qu'il est forcé de prendre des véhicules en mauvais état mécanique. Mais évidemment on aimerait ça que les conducteurs appuient sur le bouton un petit peu avant, là, mais ultimement il y a ce recours-là devant la commission.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président, c'est un élément important. C'est important de différencier des responsabilités. Mais la loi avait été adoptée en décembre 2005 ou en novembre 2005, de mémoire, avec votre collègue Michel. Et ça a pris un temps certain, là, pour apporter la modification. Qu'est-ce qui explique cette longueur de temps pour modifier? Il a sûrement dû y avoir beaucoup de représentations faites par les transporteurs, par les propriétaires exploitants, parce qu'il y avait quand même une grande injustice, là, là-dedans, il y avait une responsabilité qui ne leur appartenait pas.

Le Président (M. Bergman): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoit): Avant décembre 2005, la société et la commission ne se concentraient que sur les dossiers des propriétaires exploitants de véhicules lourds. À partir donc de janvier 2006, le temps que la société et la commission établissent le dossier, alors comment est constitué un dossier, comment est-ce qu'on effectue le pointage, le poids de chacune des infractions relatives par rapport aux autres, tout ça, ça prend quand même un certain temps. Et, comme on le fait toujours en

concertation avec l'industrie du camionnage parce qu'on travaille pour eux à l'intérieur de ça, bien, évidemment, il y a tout le processus de consultation. On est donc rendu en début 2007, et, en début 2007, pour qu'on commence à appliquer, c'est-à-dire que les premiers dossiers soient introduits devant la Commission des transports, qu'on commence à évaluer... Là, il y a un processus qui dure un certain temps, quelques mois, là, pour évaluer les premiers dossiers. Comme on arrive pour sanctionner les premiers conducteurs à l'été 2007, là on se rend compte qu'il y a une erreur dans la loi qui ne nous permet pas de sanctionner le conducteur comme on l'avait prévu, comme l'intention était. Alors, le temps qu'on se retourne de bord, qu'on fasse la modification réglementaire puis qu'on l'amène devant le Parlement, bien, évidemment, c'est ça qui explique les deux années de délai, si vous voulez, là.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a d'autres questions? Est-ce que les nouveaux articles 88.3, 88.4, 88.5 et 88.6 sont adoptés? Adopté.

Des voix: Adopté.

Loi sur le ministère des Transports

Les fonds

Le Président (M. Bergman): Alors, on a complété le sujet Véhicules lourds. On commence le sujet Loi sur le ministère des Transports, Les fonds, article 88. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, l'article 88, M. le Président, se lit comme suit: L'article 12.32 de la Loi sur le ministère des Transports est modifié:

1° par l'insertion, après le paragraphe 2°, du suivant:

«2.1° les droits payés pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis spécial de circulation accordé en vertu de l'article 633 du Code de la sécurité routière pour autoriser la circulation d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers munis de pneus simples;»;

2° par l'ajout de l'alinéa suivant:

«Les droits visés au paragraphe 2.1° du premier alinéa sont affectés au paiement des dépenses effectuées pour améliorer la résistance des chaussées.»

Cet article donne suite à une mesure annoncée lors du discours sur le budget du 24 mai 2007 quant à l'affectation au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier des sommes prélevées pour la délivrance de permis spéciaux de circulation pour les véhicules lourds munis de pneus simples à large bande.

Alors, M. le Président, j'aimerais ça... Il y a une note additionnelle, puis je la trouve intéressante. Une étude a permis d'établir que les bénéfices de cette technologie — alors, on parle de pneus simples à large bande; les bénéfices de cette technologie — sont nombreux pour l'industrie: réduction des coûts des pneus et du carburant, et, pour la société, on parle ici de réduction de la consommation de carburant et de la pollution, amélioration de la sécurité routière par une plus grande stabilité des véhicules, et que la compétitivité de nos entreprises est en cause, puisque l'usage de ces pneus à

bande large est de plus en plus populaire en Amérique du Nord.

Alors, au lieu qu'un camion ait deux pneus, on permet, depuis une année ou deux, les pneus larges qu'on appelle... des pneus simples à bande large. Et ce qu'on a fait... Évidemment, il y a des bénéfices au niveau de l'économie du carburant, au niveau de la pollution, au niveau de la stabilité des véhicules, mais, considérant qu'il y avait peut-être un dommage qui était un peu plus grand au niveau de la chaussée, les permis pour ces véhicules-là, les sommes d'argent retournent dans le fonds d'amélioration des chaussées, dans le Fonds routier, pour réparer et intervenir sur les chaussées.

Le Président (M. Bergman): Est-ce qu'il y a des questions ou commentaires? Mme la députée de Deux-Montagnes.

● (17 h 50) ●

Mme Leblanc: Oui. Excusez, Mme la ministre, vous dites qu'il y a... Au niveau de la chaussée, est-ce que c'est mieux un pneu à bande large ou...

Mme Boulet: Non. Le pneu large, le pneu simple à bande large peut endommager un peu plus la chaussée. Donc, ce qu'on a fait, étant donné qu'il était plus avantageux pour l'industrie, plus avantageux pour le gouvernement à la limite en termes environnementaux, en termes de stabilité, c'est que les permis spéciaux qui sont délivrés pour ce type de pneus là, les argents sont retournés dans le Fonds routier pour éventuellement intervenir sur la chaussée.

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

M. Grondin: Merci, M. le Président. Mais, en Europe, le camionnage, ils ont tous des pneus à bande large.

Mme Boulet: C'est ça, tout à fait, alors que c'est l'industrie... c'était une demande de l'industrie parce que... C'est de plus en plus fréquent en Amérique du Nord et en Europe. Alors, l'industrie y va avec ça parce qu'il y a une économie de carburant qui est significative pour eux.

M. Grondin: Mais il me semble, quand j'ai été en Europe, les routes étaient pas mal plus belles que les nôtres, alors...

Mme Boulet: Ça, c'est un autre débat, M. le député.

M. Grondin: Ça ne doit pas être des pneus larges qui font que les...

Mme Boulet: C'est un autre débat. Ils n'ont pas notre climat non plus. Ils n'ont pas notre climat du tout, du tout. Alors là, c'est un autre débat.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Vous justifiez ces pneus simples, là, avec trois éléments essentiellement: l'usure,

la protection de l'environnement, tout ça. Est-ce qu'on a pensé également, pour les poids lourds, de gonfler les pneus à l'azote au lieu de l'air comprimé, puisqu'on nous dit, là, qu'il y a des économies d'essence, d'usure de route, une meilleure stabilité, tout ça? Moi, je ne connais pas, là, je ne suis pas un spécialiste. Est-ce que ça va dans le même sens?

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait. Je vais laisser...

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Deslières: C'est une bonne question, ça, monsieur.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): C'est une très bonne question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Corbin (Gervais): Effectivement, l'important, c'est de maintenir, je dirais une pression optimale dans tes pneus, et puis le fait d'utiliser de l'azote, bien ça permet de conserver la pression de façon plus constante, là. Par contre, il existe d'autres systèmes aussi qui sont de plus en plus utilisés par l'industrie, qui sont encore peut-être plus performants que l'utilisation de l'azote. Puis je pense que c'est, en termes de technologie, là, c'est ce qui devient de plus en plus intéressant. C'est des systèmes qui gonflent le pneu en fonction de la charge que tu mets à l'intérieur, parce que, si tu veux... Normalement, si tu veux optimiser ton dommage en fonction aussi de ta résistance au roulement qui va affecter ta consommation de carburant, il faut toujours que tu ailles chercher la pression optimale en fonction de la charge que tu mets à l'intérieur de ton véhicule. Donc ça, ça a beaucoup de potentiel en tant que tel, puis je pense que c'est plus vers ça que l'industrie éventuellement va se tourner plutôt que d'utiliser de l'azote qui règle peut-être une petite partie de la problématique, mais la problématique est beaucoup plus importante que ça. Puis ces nouvelles technologies là vont sûrement émerger au cours des prochaines années.

Les pneus, si vous permettez, l'utilisation de pneus à bande large a un effet important aussi parce qu'en termes d'entretien... c'est facile de vérifier le pneu extérieur quand tu as des pneus jumelés. Les pneus intérieurs, c'est pas mal plus difficile, puis c'est souvent des pneus qui sont négligés, puis, à ce moment-là, la pression à l'intérieur du pneu n'est pas optimisée. Le fait d'utiliser des pneus à bande large, bien, à ce moment-là, tu peux facilement vérifier la pression à l'intérieur des pneus, donc ça augmente la pression optimale, l'utilisation d'une pression optimale, là, pour assurer le meilleur comportement possible du véhicule puis la protection du réseau routier aussi en même temps.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: M. le Président. Je comprends votre réponse, M. Corbin, mais au départ, là, vous convenez qu'en utilisant l'azote on aurait une amélioration par rapport à

l'air comprimé. Je comprends que vous me dites qu'il y a encore des meilleurs moyens, nouvelles technologies, application avec la masse qu'on transporte, tout ça, sauf que, là, ça peut prendre des années puis des années. Aujourd'hui, là, quand on sait que les transports sont responsables de 38 % des gaz à effet de serre et que l'usure, etc., là, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, là, dans les prochaines semaines, les prochains mois... Moi, je vous donne un exemple, là, que je connais bien. J'ai été changé mes pneus, puis on m'a dit: Écoutez, utilisez ça. On a donné les trois, quatre critères que Mme la ministre vient de nous donner. Moi, j'ai dit: Bien, très bien. On m'a chargé, je pense que c'est 3 \$ par pneu de plus. Et on m'a dit: Écoutez, là, en termes de développement durable, de protection de l'environnement, c'est beaucoup mieux, la stabilité de l'auto, etc. Est-ce que, pour nos camions lourds, il n'y aurait pas lieu que l'industrie s'y mette rapidement, là?

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Deslières: Parce que je comprends ce que vous me dites: Il y a d'autre chose qui est encore mieux. Mais mieux dans cinq ans, j'aime mieux utiliser l'azote tout de suite que dans cinq ans on utilise quelque chose de mieux que l'azote.

Le Président (M. Bergman): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui. Disons, c'est une excellente suggestion. Avant, disons, de recommander l'utilisation de l'azote dans les pneus de véhicules lourds, je pense que ça nécessite une évaluation. Ce que vous apportez comme proposition, moi, je la trouve intéressante et je m'engage à la soumettre à des différents comités qu'on a avec l'industrie pour regarder cette possibilité-là puis évaluer les bénéfices.

Moi, ce que je comprends aussi, c'est que, quand tu entretiens bien ton véhicule et tu t'assures d'avoir régulièrement des vérifications de la pression des pneus, tu n'as pas vraiment besoin d'avoir de l'azote. Si tu négliges, par contre, la pression dans tes pneus, bien, à ce moment-là, l'azote devient plus intéressant parce qu'il y a moins de perte de pression avec le temps.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Si on sait que l'être humain étant l'être humain, peut-être qu'on ne regarde pas ça tous les jours puis toutes les heures, puis peut-être qu'au niveau du transport de marchandises et de biens ils le font plus souvent, et vous transmettez ça dans vos comités, tout ça. Mais vous connaissez bien la ministre, il faut lui dire que c'est une bonne suggestion.

Mme Boulet: Moi, je suis ouverte, là, et M. Corbin est à côté de moi, alors c'est une excellente suggestion. Si on peut former ou mandater un comité de regarder cette avenue-là, moi, je trouve ça tout à fait intéressant.

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

M. Grondin: M. le Président, moi, je me demande pourquoi qu'on est obligés de faire un article de loi si on dit à l'industrie du camionnage: Si tu te mets des pneus à bande large, tu vas économiser; si tu mets de l'azote dans tes pneus, tu vas encore économiser. On n'a pas besoin de leur faire une loi, on a juste à leur dire.

Mme Boulet: Non, mais il n'est pas question de loi pour l'azote. La loi qui est ici, c'est juste pour dire qu'on prend l'argent des permis et qu'on... c'est de l'argent dédié au Fonds routier. Ça ne s'est jamais fait, alors c'est pour ça qu'il faut l'inclure dans une loi. C'est des permis qu'on va retourner l'argent dans le fonds d'amélioration, le Fonds routier. Alors, c'est pour ça qu'il faut l'inclure dans la loi. Mais, pour ce qui est de l'azote, là, on pourrait aller de l'avant puis le suggérer tout simplement à l'industrie à partir d'une évaluation qui aurait été faite par les experts, là. C'est ça. Mais là il faut le faire parce qu'on prend de l'argent, ça devient comme un fonds dédié, ces permis-là deviennent un fonds dédié...

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, mais ça ne se fait pas dans aucun autre cas, là. C'est particulier, là. Ces permis-là permettent de compenser pour l'usure de la chaussée qu'ils créent.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: En parlant de permis, vous disiez que le coût, l'argent qui est récupéré s'en va au ministère pour l'entretien des routes. C'est quoi, le coût d'un permis semblable pour avoir des pneus à bande large?

Le Président (M. Bergman): M. Cayouette...

Des voix: Corbin.

Le Président (M. Bergman): Corbin.

M. Corbin (Gervais): À changer souvent d'intervenant, on comprend la difficulté de nous suivre. Disons... Avec tout ça, j'ai perdu le sens de la question.

Mme Boulet: Le permis, le coût du permis.

M. Corbin (Gervais): Ah oui! le coût du permis. Ça dépend, disons, des configurations de véhicules, il y a trois grandes configurations d'essieux, pardon. Donc, on a l'essieu tandem, l'essieu triple et l'essieu simple, là. De mémoire, le coût du permis varie entre 150 \$ et 300 \$, aux alentours de ça, là, par année, pour le groupe d'essieux. Donc, si tu as un tracteur semi-remorque à cinq essieux avec deux essieux tandems, bien tu as besoin d'un permis pour la semi-remorque et d'un permis pour le tracteur. Mais on pourra revenir peut-être de façon plus précise, là, je vous dis tout ça de mémoire, là, mais avec les coûts des permis exacts, là

Le Président (M. Bergman): Est-ce que l'article 88 est adopté? Adopté. Étant donné l'heure, j'ajourne nos travaux sine die. Merci et bonne soirée.

(Fin de la séance à 17 h 59)