



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 40 — Loi sur
la sécurité du transport terrestre guidé (2)

Le mardi 15 novembre 1988 - No 43

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

René L.
16/01/89

Table des matières

Code de sécurité (suite)	CAE-1949
Réglementation	CAE-1949
Règles de sécurité	CAE-1951
Inspection et enquête	CAE-1955
Dispositions particulières	CAE-1957
Dispositions pénales	CAE-1957
Dispositions transitoires et finales	CAE-1960
Articles en suspens	CAE-1961

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

- * M. Paul-André Fournier, ministère des Transports
- * M. Pierre-Paul Vigneault, idem
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 15 novembre 1988

Étude détaillée du projet de loi 40

(Seize heures huit minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 40, Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé.

Code de sécurité (suite)

Au moment de notre ajournement, nous en étions à l'article 51.

M. Côté (Charlesbourg): "Le code peut rendre obligatoires les instructions du fabricant relatives au montage, à l'érection, à l'entretien ou à la vérification d'un matériau, d'un équipement ou d'un véhicule utilisé dans un système de transport terrestre guidé."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 52.

M. Côté (Charlesbourg): "Le code peut rendre obligatoire une norme technique relative à la sécurité dans un système de transport terrestre guidé élaborée par un autre gouvernement ou par un organisme ayant pour mandat d'élaborer de telles normes."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 53.

M. Côté (Charlesbourg): "Les normes prévues au code peuvent différer d'une catégorie de système de transport terrestre guidé à une autre."

C'est pour faire la différence entre le métro et le chemin de fer.

M. Garon: Oui. Adopté.

Réglementation

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 54, premier paragraphe.

M. Côté (Charlesbourg): "Le gouvernement peut, par règlement: "1° déterminer les travaux qui doivent être annoncés et la manière de publier l'avis visé à l'article 6 et la durée de la période pendant laquelle il peut être fait opposition;"

Ce sont les règles normales de...

M. Garon: Oui. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 2.

M. Côté (Charlesbourg): "2° Fixer le contenu des plans, profils, dessins et devis d'un ouvrage de transport terrestre guidé;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 3.

M. Côté (Charlesbourg): "3° Prescrire les normes de construction de tout ouvrage de transport terrestre guidé;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 4.

M. Côté (Charlesbourg): "4° Prescrire les normes d'entretien d'un passage à niveau;"

M. Garon: Pourquoi dit-on prescrire, imposer une norme uniforme? Est-ce que c'est vraiment d'une norme uniforme dont on a besoin? Parce que la fréquence... Ah oui! si elle pouvait varier selon la fréquence, ce serait uniforme, d'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle le paragraphe 5, et nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Supprimer dans le paragraphe 5° de l'article 54 du projet de loi les mots "d'un système de signalisation".

Alors l'article se lirait comme suit, maintenant, si on veut:

"Prescrire les normes de construction et d'installation des panneaux de signalisation, des clôtures et des barrières."

C'est un ajustement de concordance, parce qu'à notre dernière séance de travail, on l'avait inclus à l'article 50. Donc... Certains diraient que dans ce cas-ci, si on le laissait, ce serait superfétatoire.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors l'amendement est adopté. Est-ce que le paragraphe 5, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 5, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 6.

M. Côté (Charlesbourg): "6° Prescrire des normes et interdictions à l'égard de la construction d'un ouvrage ou d'un réservoir de carburant aux abords, au-dessus ou au-dessous d'une voie de guidage;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 7.

M. Côté (Charlesbourg): "7° Établir le montant maximum des coûts de construction que doit assumer le propriétaire de la voie de guidage lorsque le ministre prescrit l'amélioration, le déplacement ou l'étagement d'un passage à niveau."

M. Garon: Il n'y a pas de problème, je pense. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 8.

M. Côté (Charlesbourg): "8° Prescrire, selon les catégories de véhicules, les normes de conception, de fabrication et de modification des véhicules et de l'équipement que doit utiliser l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 9.

M. Côté (Charlesbourg): "9° Déterminer la forme et la teneur du rapport que l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit transmettre au ministre dans les circonstances visées à l'article 44 et établir dans quels cas il est dispensé d'aviser le ministre et de produire un tel rapport;"
(16 h 15)

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 10.

M. Côté (Charlesbourg): "10° Établir les normes restrictives et prévoir les interdictions requises à l'égard du transport des matières dangereuses dans un système de transport terrestre guidé, notamment:

"a) rétablissement des classes et des catégories de matières dangereuses et la désignation d'une matière comme matière dangereuse;

"b) le transport, l'entreposage, les opérations de chargement et de déchargement, de conteneurisation et d'emballage des matières dangereuses transportées par un véhicule de transport terrestre guidé;

"c) les indications de danger et des autres informations qui doivent être apposées sur les matières dangereuses, sur leur emballage et sur les véhicules de transport terrestre guidé;

"d) les documents qui doivent accompagner les matières dangereuses au cours de leur transport au moyen d'un véhicule de transport terrestre guidé ainsi que les informations minimales que ces documents doivent contenir;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le paragraphe 11.

M. Côté (Charlesbourg): "11° Déterminer dans quels cas un rapport doit être transmis au ministre ainsi que la fréquence, la teneur et la forme de ce rapport;"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): On m'informe, à ce moment-ci, vu les amendements souhaités à l'article 49 par le député de Lévis, que cet élément pourrait disparaître. Suspendons-le, et nous y reviendrons avec 49.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 11 étant maintenant suspendu, j'appelle le paragraphe 12.

M. Côté (Charlesbourg): "12° Déterminer, parmi les dispositions d'un règlement adopté en vertu du présent article, celles dont la violation constitue une infraction."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. L'article 54 demeure en suspens. Nous revenons pour le paragraphe 11.

M. Garon: Ce n'est pas fini.

Le Président (M. Saint-Roch): Les deux derniers alinéas? Nous en sommes aux deux derniers alinéas, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi, M. le Président. "Ce règlement peut différer d'une catégorie de système de transport terrestre guidé à une autre.

"Le gouvernement peut également, par

règlement, déterminer parmi les dispositions des règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre, celles dont la violation constitue une infraction."

M. Garon: Adopté.

Règles de sécurité

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Nous sommes maintenant à l'article 55.

M. Côté (Charlesbourg): "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé peut, conformément à la présente section, sous réserve du code de sécurité adopté par règlement et avec l'approbation du ministre, rendre applicables, dans son entreprise, des règles de sécurité portant sur des matières qui peuvent faire l'objet du code de sécurité et, s'il est propriétaire d'une voie de guidage, des règles de sécurité portant sur l'entretien de celle-ci."

M. Garon: Vous disiez que certaines compagnies du secteur des pâtes et papier ont déjà préparé des règlements d'exploitation, est-ce pour qu'ils soient approuvés par le ministre des Transports de lignosulfonates...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas l'impression.

M. Garon: ...ou bien, les coeurs de sulfites usés?

M. Côté (Charlesbourg): C'est possible.

M. Garon: Mais quelle sorte de produits est-ce?

M. Côté (Charlesbourg): C'est tout ce qui est considéré comme matières dangereuses.

M. Garon: Pourquoi faudrait-il faire approuver ça par le ministre alors qu'il peut y avoir des règles de fonctionnement particulières qui mettent en oeuvre son système? Quel est le but de les faire imposer par le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Les faire approuver.

M. Garon: De les faire approuver par le ministre si l'entreprise peut avoir des règles de règle interne?

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faut comprendre que c'est un peu le régime fédéral qui s'applique de façon qu'on ait une certaine uniformité. C'est le même principe dans le cas du fédéral. Il faut que ce soit approuvé par le ministre.

M. Garon: Mais, au fédéral, il y a plusieurs compagnies...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...qui peuvent passer sur les mêmes voies ferrées. Est-ce que ça se présente au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans le cas de Matane et Du Golfe.

M. Garon: Matane et?

M. Côté (Charlesbourg): Matane et Du Golfe. Au Saguenay. Ce n'est pas le cas de La Romaine mais...

M. Garon: Non. La Romaine, c'est différent. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 56.

M. Côté (Charlesbourg): "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé met à la disposition des personnes et organismes intéressés à la sécurité dans son entreprise copie du projet de règles de sécurité et les informe de son intention de le soumettre à l'approbation du ministre. Il leur fournit l'occasion de lui faire connaître leur point de vue sur ce projet dans le délai qu'il détermine."

M. Garon: Cela ressemble plutôt un peu à un voeu pieux. Ce qui arrive souvent... peut-être le syndicat... Qui dans l'entreprise vient présenter des considérations différentes de celles de l'entreprise? Les personnes touchées par la réglementation, principalement des employés ou...

M. Côté (Charlesbourg): Principalement le syndicat.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Quand il y en a un. En tout cas, ça les oblige à se faire connaître. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 57, paragraphe 1.

M. Côté (Charlesbourg): "La demande d'approbation doit être accompagnée des documents suivants. 1° Une copie du projet de règles de sécurité; 2° un compte rendu des consultations qui ont été faites et des commentaires qui ont été formulés et la réponse de l'exploitant du système de transport terrestre guidé aux commentaires; 3° une déclaration de l'exploitant du

système de transport terrestre guidé indiquant, le cas échéant, la nature et les motifs d'une dérogation aux règles de sécurité applicables dans des entreprises semblables."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 58.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut demander à une personne ou à un organisme une expertise sur le projet de régies de sécurité. Il en informe par écrit sans délai l'exploitant du système de transport terrestre guidé."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 59.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut exiger que l'exploitant du système de transport terrestre guidé lui fournisse des informations additionnelles dans un délai imparti ou qu'il soumette le projet de règles de sécurité à toute personne ou organisme qu'il indique."

"Le ministre peut approuver tout ou partie du projet soumis. Il peut requérir de l'exploitant qu'il apporte au projet transmis les modifications qu'il juge adéquates dans un délai imparti. Il peut refuser de donner son approbation au projet ou le subordonner aux conditions qu'il détermine."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 60.

M. Côté (Charlesbourg): "La décision du ministre doit être écrite et motivée. Elle est transmise à l'exploitant du système de transport terrestre guidé dans les soixante jours de la date de réception de la demande d'approbation par le ministre."

"N'est pas comptée dans le délai la période comprise entre la date où le ministre a demandé des informations additionnelles, exigé une consultation, donné le mandat à un expert ou annoncé une enquête jusqu'à la date où les informations lui sont transmises, celle de la fin de la période de consultation, celle du dépôt de l'expertise ou de la fin de l'enquête."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 61.

M. Côté (Charlesbourg): "L'exploitant du système de transport terrestre guidé publie à l'endroit, de la manière et dans le délai indiqués par le ministre, les règles de sécurité qui ont été

approuvées et la décision d'approbation rendue par le ministre."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 62.

M. Côté (Charlesbourg): "Les règles de sécurité entrent en vigueur à la date prévue dans la décision d'approbation du ministre."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 63. Il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer le deuxième alinéa de l'article 63 du projet de loi par le suivant:

Toutefois, une copie des règles de sécurité concernant le métro est transmise sans délai au ministre. S'il s'agit d'une règle adoptée après le (il faudra inscrire la date d'entrée en vigueur du présent article), l'exploitant de ce système de transport terrestre guidé doit également transmettre au ministre les motifs de son approbation."

Finalement, ce qu'on dit dans la note explicative, c'est que compte tenu du mode de fonctionnement du métro de Montréal il n'est pas possible d'évaluer leurs règles d'exploitation en les comparant avec celles d'autres métros. L'amendement a pour objet de requérir avec le dépôt des règles la justification de l'exploitant dans des cas où il doit modifier ses règles d'exploitation.

M. Garon: Vous voulez dire que la comparaison avec les règles des autres entreprises n'est pas valable.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, mais dans la mesure... On me dit que ce n'est pas valable, mais dans ce cas-ci, cela peut ne pas être semblable. Tout ce qu'on dit, c'est que, dans la mesure où ils veulent les changer, ils justifient ces changements.

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

M. Garon: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Nous revenons maintenant sur le fond de l'article 63. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Garon: C'est l'article précisant que l'article 64 ne s'applique pas au métro?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Mais oui sous réserve de l'article 64.

M. Côté (Charlesbourg): Sous réserve de l'article 64.
(16 h 30)

M. Garon: L'article 63, c'est pour dire que la section ne s'applique pas.

M. Côté (Charlesbourg): La section ne s'applique pas.

M. Garon: La sous-section, pardon.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. L'article 64 et les suivants s'appliquent.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 63 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Si vous voulez, j'aimerais qu'on l'adopte en même temps que les autres articles, qu'on le laisse en suspens. Donc, étudions les articles 64 à 68 pour bien comprendre le mécanisme mis en place, après cela, nous les adopterons un à un, rapidement, non pas pour les revoir, pour...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 63 tel qu'amendé étant suspendu, nous continuons avec l'article 64.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut requérir de l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé qu'il lui soumette pour approbation, de la manière et dans le délai qu'il indique, des règles de sécurité portant sur des matières qui peuvent faire l'objet du Code de sécurité.

"Il peut également requérir de l'exploitant qu'il apporte au projet transmis les modifications qu'il juge adéquates dans un délai imparti.

La sous-section I s'applique à ces règles de sécurité."

M. Garon: Pourquoi avoir soustrait le métro de la section à l'exception de l'article 64? Quel est le but d'avoir éliminé la section I dans le cas du métro, d'avoir maintenu seulement la réserve de l'article 64?

M. Fournier (Paul-André): Dans le cas du métro...

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

M. Fournier: ...on croyait qu'il n'était pas nécessaire d'avoir, d'une façon habituelle, une approbation des règles de sécurité adoptées pour le métro. C'est la raison pour laquelle on a

soustrait le métro de l'application de la sous-section I.

Par contre, les articles 64 à 68 constituent le moyen d'intervention du ministre pour forcer les gens à lui soumettre des règles ou pour imposer des règles en cas de refus des divers intervenants d'en soumettre. C'est la raison pour laquelle on a soustrait le métro à l'article 63.

M. Garon: Je comprends cela, mais pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que...

M. Garon: Je comprends, mais c'est pourquoi? Je pense, par exemple... Je vais vous donner un exemple. Ce n'est pas la même chose, mais... Dans le domaine alimentaire, la responsabilité appartient au ministre de l'Agriculture, comme, dans le domaine des transports, elle appartient au ministre des Transports. Le gouvernement établit des règles dans l'ensemble du Québec. Maintenant, il peut faire une entente particulière avec la ville de Montréal concernant son application. Les règles peuvent être plus sévères, pourraient être plus sévères, mais il me semble que c'est la responsabilité du ministre des Transports de s'assurer qu'il y a un niveau, un minimum de sécurité du Québec qui est partout le même. Si Montréal, après cela, veut imposer un niveau plus fort... Je ne comprends pas pourquoi on élimine le métro de Montréal de la sous-section 1.

M. Fournier: Il y a plusieurs raisons.

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

M. Fournier: Premièrement, tout le projet de loi a été bâti à partir de l'expertise ferroviaire. Alors le métro, même si la technologie à l'origine était la même... C'est quand même pas mal différent de transporter du monde que de transporter des marchandises, si vous voulez, ce qu'on a sur les autres chemins de fer, d'une part. D'autre part, on adopte le modèle fédéral de réglementation qui est un nouveau modèle. On ne sait pas exactement comment cela va fonctionner. On pense que cela va bien fonctionner dans le domaine ferroviaire, parce qu'au niveau fédéral, ils ont quand même l'expertise de la réglementation ferroviaire avec la Commission canadienne des transports. On avait un problème d'applicabilité avec le métro; on n'était pas sûrs comment on pouvait mettre ce modèle en pratique. C'est une des raisons pour lesquelles on a soustrait le métro de l'application de la sous-section I.

Par contre, on se réserve la possibilité de mettre sur pied un comité consultatif avec les gens de la STCUM pour étudier les règles qui seront déposées et, ensuite, les modifications de ces règles dans l'avenir. Les articles 64 et suivants maintiennent de toute façon le pouvoir

d'intervention du ministre. Il faut dire qu'on fait quand même affaire avec des boîtes différentes quand on parle de la STCUM ou des chemins de fer classiques. Ce sont des organisations fort différentes.

M. Garon: Je comprends ça, mais je ne comprends pas que le ministre laisse tomber son pouvoir d'intervention générale.

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

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il n'a pas laissé tomber son pouvoir d'intervention. Il a toujours, par la section II, le pouvoir d'imposer une règle de sécurité au besoin. Ce qu'il a laissé tomber, c'est le pouvoir d'approbation de règles à demande. Dans le cas des entreprises ferroviaires classiques, les entreprises soumettent leurs règles d'exploitation au ministre qui les approuve à demande dans les 60 jours. Dans le cas du métro, c'était beaucoup que de demander au ministre d'approuver dans les 60 jours l'ensemble des règles d'exploitation que le métro peut avoir présentement.

M. Garon: Combien de fois par année ces règles changent-elles dans le cas du métro de Montréal?

M. Vigneault: Ah! Elles ne doivent pas être changées souvent, mais il y en a beaucoup à approuver.

M. Garon: Je l'espère.

Une voix: Il paraît que ça change souvent.

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

M. Fournier: Ce n'est pas l'ensemble des règles qui change souvent, mais, pour faire face à des situations d'urgence ou à des problèmes qu'on découvre, il faut souvent - et ce système-là est vraiment particulier - se virer de bord très rapidement et modifier une règle d'exploitation ou de sécurité. Il fallait conserver cette souplesse de modifier rapidement les règles. C'est pourquoi on n'a pas cru bon garder l'approbation du ministre sur les modifications de règles. Par contre, le ministre peut toujours, par l'article 64, demander à la STCUM de lui soumettre des règles ou lui en imposer avec l'article 65.

Le pouvoir d'intervention est complet. Il n'est pas modifié, sauf que l'article 63 donne aux responsables du métro la souplesse nécessaire pour poursuivre son exploitation.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui est visé finalement, c'est le 60 jours d'approbation pour leur permettre de se virer de bord assez rapidement.

M. Garon: Oui, mais il aurait pu y avoir un

autre genre de règle. La probation peut parfois s'appliquer en attendant l'approbation. Il aurait pu y avoir d'autres choses aussi. Il y aurait eu différentes façons de le faire. Si ce n'était que ça le problème, il aurait pu y avoir une autre façon. Mais il me semble que c'est la responsabilité du ministre de s'assurer... On dit beaucoup de choses dans les journaux actuellement sur la rouille, sur toutes sortes d'affaires... Le ministre peut donc dire: Je vais laisser faire, d'autant plus que, si j'impose des règles sévères sur la sécurité, je vais être obligé de payer un peu. Dans le remplacement du métro ou dans des choses semblables, il peut être appelé à payer.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, de la manière dont ça vire, on paie tout le temps. Alors, ce n'est pas bien compliqué. S'il y a un déficit, il faut que tu paies, ce n'est pas l'idée, l'action du gouvernement...

M. Garon: Non, mais on peut...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est davantage une relation. Ce domaine n'était couvert par aucune loi au chapitre de la sécurité gouvernementale. Cela s'est fait en bonne collaboration avec la STCUM, dans ce cas-là, sur le plan de l'intégration. Il y a un bout jusqu'où elle peut aller. Elle a sollicité de notre part un degré de compréhension un peu plus élevé et c'est ce que nous avons tenté de faire à l'intérieur du projet de loi en reconnaissant que, pour le métro de Montréal, l'expertise ne se retrouve pas nécessairement au 29^e étage du ministère des Transports - je ne peux pas blesser personne, c'est le mien - et que, dans ce sens-là, il est davantage chez lui. On doit respecter ça tout en s'assurant que, sur le plan de la sécurité, un ensemble de choses sont en place pour être capable de faire davantage et d'intervenir de manière plus importante que nous ne pouvions le faire jusqu'à maintenant parce qu'on n'avait aucun pouvoir.

C'est clair que le chapitre des règles a fait l'objet de négociations avec la STCUM. C'est un pas en avant; ce n'est pas parfait. Je pense qu'en cours d'exercice, on va apprendre à se connaître et à tester notre loi. Ceux qui nous remplaceront ou qui nous succéderont verront à réévaluer un ensemble de choses et à faire les corrections qui s'imposeront dans la mesure où ce sera nécessaire.

M. Garon: Je suis prêt à revenir à l'article 63.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que nous adoptons l'article 64?

M. Garon: L'article 64 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle à nouveau l'article 63 qui avait été

laissé en suspens. Adopté tel qu'amendé?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 63 tel qu'amendé est adopté sur division. J'appelle maintenant l'article 65.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut imposer des règles de sécurité applicables par l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé lorsque ce dernier ne lui a pas soumis de projet dans le délai imparti ou lorsque pour un motif de sécurité il n'a pas approuvé les règles proposées par l'exploitant.

"Il peut aussi, en cas d'urgence, imposer une règle de sécurité particulière pendant le délai indiqué à l'exploitant pour lui soumettre un projet de règles de sécurité."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 66.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre, à moins d'urgence, effectue les consultations conformément à l'article 56."

M. Garon: Adopté

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 67.

M. Côté (Charlesbourg): "La décision d'imposer des règles de sécurité doit être écrite et motivée. Elle est transmise à l'exploitant dans un délai de dix jours."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 68.

M. Côté (Charlesbourg): "L'exploitant d'un système de transport terrestre guidé publie, de la manière prescrite par le ministre, les règles imposées et une copie de la décision qui les impose. Ces règles entrent en vigueur à la date précisée dans la décision du ministre."

M. Garon: Adopté.

Inspection et enquête

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 69.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute personne autorisée par le ministre à agir comme inspecteur pour l'application de la présente loi et de ses règlements peut: 1° pénétrer à toute heure raisonnable, dans tout lieu où sont exercées des activités reliées au transport terrestre guidé pour

y faire l'inspection des ouvrages de transport terrestre guidé ainsi que des équipements et véhicules qui s'y trouvent; 2° ordonner l'immobilisation temporaire dans un endroit convenable de tout véhicule de transport terrestre guidé et en faire l'inspection; 3° examiner une matière désignée comme matière dangereuse en vertu de la présente loi et en prélever gratuitement des échantillons; 4° prendre des photographies de tout véhicule, équipement ou ouvrage de transport terrestre guidé; 5° exiger la communication pour examen, reproduction ou établissement d'extraits, de tout livre, bordereau d'expédition, connaissance ou autre document au dossier, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'ils contiennent des renseignements utiles à l'application de la présente loi ou de ses règlements."

M. Garon: Adopté

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 70.

M. Côté (Charlesbourg): "Si l'inspecteur est d'avis que la circulation sur la voie de guidage présente un danger pour la sécurité, notamment en raison de l'état de la voie de guidage, d'un ouvrage d'art, d'un système de signalisation, des véhicules ou de l'équipement, il doit en informer immédiatement le ministre."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 71.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut: 1° restreindre ou interdire immédiatement la circulation; 2° ordonner une réduction de vitesse; 3° prescrire les conditions auxquelles la circulation pourra être rétablie; 4° exiger que des essais soient effectués dans le but de vérifier l'état de conformité de la voie de guidage, de l'ouvrage d'art, du système de signalisation, des véhicules ou de l'équipement à la présente loi ou à ses règlements. Le ministre peut lever la réduction de vitesse, l'interdiction ou les restrictions prescrites lorsqu'il estime que la circulation sur la voie de guidage ne présente plus un danger pour la sécurité."
(16 h 45)

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 72.

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut entraver le travail d'un inspecteur dans l'exercice de ses fonctions, le tromper par des réticences ou par de fausses déclarations, refuser de lui fournir un renseignement, cacher, détruire ou refuser de mettre à sa disposition un renseignement, un document ou un bien se rapportant à

une inspection."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 73.

M. Garon: Pardon? "des réticences"... C'est l'article habituel. Oui. J'ai tellement vu souvent ces dispositions d'inspection et d'enquête dans les lois agricoles. Je sais que la justice est bien sévère concernant les droits des personnes. J'ai assez discuté de ces lois que je connais ces articles à peu près par cœur.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 73.

M. Côté (Charlesbourg): "Un inspecteur doit, sur demande, exhiber un certificat attestant sa qualité."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 74.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre ou toute personne qu'il autorise à cette fin peut faire enquête sur toute question relative à l'application de la présente loi et de ses règlements."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 75.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre ou toute personne qu'il autorise à cette fin peut faire enquête:

"1° lorsqu'il se produit un accident relié à la construction ou à l'exploitation d'un ouvrage de transport terrestre guidé ou relié à un véhicule ou à un équipement utilisé dans un système de transport terrestre guidé;

"2° lorsqu'il reçoit une plainte d'une personne qui a connaissance d'une défectuosité d'une voie de guidage, d'un ouvrage d'art, d'un système de signalisation ou d'un véhicule ou d'un équipement utilisé dans un système de transport terrestre guidé."

M. Garon: Pourquoi ces pouvoirs spéciaux d'enquête sont-ils prévus alors que la Loi sur les commissions d'enquête - il y a un article là-dedans, je pense que c'est l'article 14, je ne suis pas certain, je vous dis cela de mémoire - permet à un ministre de faire des enquêtes? Un pouvoir général est prévu dans la Loi sur les commissions d'enquête. Il n'y a à peu près pas de ministres qui s'en sont servis, mais le pouvoir est là.

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

Mme Bilodeau (Anne-Marie): En fait, tous les pouvoirs d'enquête et d'inspection sont toujours spécifiques dans les lois particulières. Ils sont circonscrits à des activités très précises. La Loi sur les commissions d'enquête est une loi d'application générale qui prévoit des enquêtes beaucoup plus larges au plan gouvernemental, plus générales dans l'intérêt public tandis qu'ici il s'agit de pouvoirs d'enquête très spécifiques pour la sécurité dans le transport terrestre guidé qui sont reliés à des activités très précises. Alors, vous allez retrouver généralement des pouvoirs d'enquêtes et d'inspection très balisés, très circonscrits pour éviter l'abus de pouvoirs. C'est beaucoup plus aussi dans l'application des infractions pénales et des poursuites qu'on aura à tenter devant les tribunaux.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 76.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre ou toute personne qu'il autorise à cette fin peut, dans le cadre d'une enquête, exiger que des mesures correctives temporaires soient prises pour rétablir une situation qu'il juge non sécuritaire."

"La personne responsable de la réalisation de ces mesures est tenue d'effectuer les travaux requis et de transmettre au ministre un rapport détaillé de ces travaux dans le délai déterminé par le ministre."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 77.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre doit transmettre aux parties les conclusions d'une enquête."

"Lorsque les conclusions d'une enquête établissent l'existence d'une défectuosité et les mesures correctives qui s'imposent, la personne responsable de la réalisation de ces mesures est tenue d'effectuer les travaux requis dans le délai déterminé par le ministre."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 78.

M. Côté (Charlesbourg): "Aux fins de ces enquêtes, le ministre ou la personne autorisée est investi des pouvoirs et de l'immunité accordés aux commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête (L.R.Q., chapitre C-37), sauf celui d'imposer l'emprisonnement."

M. Garon: Adopté.

Dispositions particulières

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 79.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut, par arrêté, déléguer généralement ou spécialement, à toute personne, l'exercice des pouvoirs attribués au ministre par la présente loi.

"Cette délégation entre en vigueur à la date de la publication de l'arrêté dans la **Gazette officielle du Québec** ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée."

C'est notre fameux pouvoir de délégation qu'évoquait le député de Lévis au début, en disant: Ce n'est pas le ministre qui va avoir connaissance de tout cela.

M. Garon: C'est pour cela, je pense, qu'il aurait été mieux d'avoir un organisme quasi judiciaire formel plutôt que... De toute façon, il va le déléguer. À ce moment-là, il me semble que cela aurait été mieux d'avoir un organisme, que cette personne à qui cela va être délégué ait un statut un peu impartial, parce qu'il y a une sécurité d'attachée aux gens qui ont une fonction quasi judiciaire. Ils sont nommés pour plus longtemps afin de garder la quiétude d'esprit, de ne pas être influencés par le fait que, s'ils ne font pas plaisir au ministre, il ne seront peut-être pas nommés de nouveau, etc. Alors, c'est pour cela que, habituellement...

M. Côté (Charlesbourg): Oe toute façon, même si cela allait à la Commission de transports du Québec, à titre d'exemple...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...ils sont aussi nommés sur recommandation du ministre des Transports.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas comme être fonctionnaire dans un ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le fonctionnaire d'un ministère a la permanence, alors que le commissaire de la Commission des transports du Québec n'en a pas.

M. Garon: La permanence...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 79?

M. Garon: La définition de la permanence, c'est que c'est permanent tant que cela dure.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme un ministre.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme un ministre.

M. Garon: Le ministre n'est pas permanent.

M. Côté (Charlesbourg): Huit ans, cela commence à être pas mal permanent.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Neuf ans, c'est pas mal permanent.

M. Garon: Neuf ans.

M. Côté (Charlesbourg): À la même place, en plus.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 79 est adopté?

M. Garon: Si c'est sans trop se faire haïr.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Surtout sans se faire trop haïr.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Cela, je n'en suis pas sûr.

M. Garon: Je parle d'une façon générale.

Une voix: C'est vrai.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 79 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle l'article 80.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre peut mandater la Commission des transports du Québec ou toute autre personne ou organisme pour tenir une audience publique en son nom."

M. Garon: Adopté.

Dispositions pénales

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 81.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'une des dispositions des articles 5, 11, 17, 18, 20, 21, du deuxième alinéa de l'article 22, des articles 23, 29, 40, 41, 45 ou 61, du premier alinéa de l'article 68, du deuxième alinéa des articles 76 ou 77, commet une infraction et est passible d'une amende de 1000 \$ à 2000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 5000 \$

à 10 000 \$ dans le cas d'une personne morale. "

Dans le commentaire, vous avez des références.

M. Garon: Oui, c'est cela. Si vous voulez, on va lire cela tranquillement. Les amendes sont moins élevées qu'au fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Elles sont moins élevées.

M. Garon: Dans quelle proportion?

M. Fournier: Au fédéral, on prévoit...

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

M. Fournier: Il faudrait que je vérifie. Excusez-moi, les amendes, au fédéral, sont quatre fois plus importantes.

M. Côté (Charlesbourg): Quatre fois.

M. Garon: Il me semble que l'amende n'est pas forte. Il y en a qui prennent de gros risques, il y a de gros risques pour certaines choses.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces cas-ci, nous n'avons pas affaire à de très grosses entreprises.

M. Garon: Bien, 1 000 \$ aujourd'hui ce n'est pas une grosse amende. 1 000 \$ à 2 000 \$, pour le genre d'infractions qui sont prévues là...

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour une personne...

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour une personne physique, 1 000 \$ à 2 000 \$. De 5 000 \$ à 10 000 \$, c'est pour une personne morale.

M. Garon: Mais il ne doit pas y avoir de personne physique là-dedans sauf les individus qui sont partie à l'infraction, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. 5 000 \$ à 10 000 \$.

M. Garon: Au fédéral, combien y a-t-il de compagnies de chemin de fer?

M. Côté (Charlesbourg): 23.

M. Garon: Quelle est la plus petite?

Le Président (M. St-Roch): M. Fournier?

M. Garon: À l'oeil, je ne vous demande pas...

M. Fournier: Algoma Central, peut-être.

M. Garon: Et quelle distance de voies ferrées?

M. Fournier: Peut-être de 200 à 300 kilomètres.

M. Garon: Et notre plus grosse en a combien?

M. Fournier: Chemin de fer Cartier, 460 kilomètres.

M. Garon: Il y a des passages à niveau, là-bas, il me semble.

M. Fournier: Il y en a quelques-uns.

M. Garon: Bon, adopté.

Le Président (M. St-Roch): Adopté. J'appelle l'article 82.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'une des dispositions des articles 24 à 27, 36 à 39, 42 à 44, 46, 47 ou 48, à une disposition réglementaire déterminée en vertu du troisième alinéa de l'article 50 ou du paragraphe 12° de l'article 54, à une disposition des règles de sécurité dont la violation constitue une infraction suivant le règlement pris en vertu du troisième alinéa de l'article 54, ou à l'une des dispositions de l'article 72 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 500 \$ dans le cas d'une personne physique et de 400 \$ à 1000 \$ dans le cas d'une personne morale. "

M. Garon: Il y a les mêmes amendes au fédéral, j'imagine?

Le Président (M. St-Roch): M. Fournier.

M. Fournier: Encore une fois, au fédéral, ce sont des amendes qui sont beaucoup plus fortes...

M. Garon: De quels montants?

M. Fournier:... selon qu'il s'agit d'une personne physique ou morale, 5000 \$ dans le cas d'une personne physique et 100 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

M. Garon: Parce que, ici, cela fait drôle. Je comprends qu'oublier, laisser des clôtures à neige après le 1er avril, ce n'est pas trop grave, j'imagine, mais il y en a d'autres qui sont assez graves. De 200 \$ à 400 \$, ce n'est pas beaucoup. Circuler sans phares, ne pas fournir de rapport d'accident, ne pas se conformer aux règles de sécurité, ne pas assurer l'application de normes relatives à l'exercice d'un emploi, abandonner l'exploitation sans préavis - c'est même écrit,

plus haut, la construction d'une voie ou d'un ouvrage ou d'un réservoir interdit - cela il me semble, paraît inégal, les infractions, 200 \$ à 500 \$, par exemple dans certains cas, cela m'apparaît peu, tandis que dans d'autres... Les clôtures à neige, ce n'est pas trop grave. Je ne vois pas le dommage que cela peut causer, il y en a peut-être, si elles sont laissées là après le 1er avril, surtout dans le bout de La Romaine. J'ai l'impression que dans le bout de La Romaine, il peut encore y avoir des tempêtes de neige après le 1er avril. Êtes-vous sûr que c'est bon? Les clôtures à neige après le 1er avril. Il y a sûrement possibilité de tempête de neige dans le nord après le 1er avril. À Schefferville, à La Romaine, il me semble qu'il y a des tempêtes de neige après le 1er avril. Il y en a quasiment l'été.

(17 heures)

M. Fournier: Il y a peu de cultures...

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

M. Fournier: Il y a peu de cultures dans ce coin-là.

M. Garon: Pardon? Il n'y a pas beaucoup de cultures.

M. Fournier: Je pense que le fait de maintenir les clôtures à neige sur les terrains avoisinants, dans ce cas-là cela ne nuierait pas aux cultivateurs, aux cultures.

M. Garon: Si je pense aux règles de sécurité, 200 \$ à 400 \$ pour avoir été négligent, cela m'apparaît être du laxisme.

M. Côté (Charlesbourg): Au fédéral, il n'y a pas de distinction. C'est une catégorie. Ils ont tout mis dedans.

M. Garon: Quel est le minimum et le maximum?

Une voix: C'est-à-dire...

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

M. Garon: Quelquefois l'écart est très grand. Il arrive souvent que les ministères veulent resserrer, parce qu'il y a des juges qui appliquent toujours le minimum. On fait une distinction pour avoir des grosses offenses, des petites offenses, pour essayer d'obliger les tribunaux, pour leur enlever la latitude...

Mme Bilodeau: Au fédéral, comme vous le savez, il y a deux types de procédure pénale. Si vous y procédez, dans les cas de facultés affaiblies au volant sur déclaration sommaire de culpabilité, là, c'est une amende maximale de 5000 \$ et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines dans le cas d'une

personne physique. Dans le cas d'une compagnie, l'amende maximum va jusqu'à 100 000 \$. Si on procède par voie de mise en accusation - comme vous le savez, une telle accusation est portée officiellement - l'amende maximale sera de 10 000 \$ et l'emprisonnement maximal d'un an ou l'une de ses peines dans le cas d'une personne physique et, dans le cas d'une personne morale, à une amende de 200 000 \$, il n'a fait aucune distinction.

M. Garon: Est-ce que c'est passible de... ou est-ce qu'il y a un minimum?

Mme Bilodeau: Non, ce sont toujours des maximums dont je parle. Ils n'ont pas fait de distinction par catégorie d'infractions alors qu'ici, vous avez deux catégories d'infractions.

M. Garon: Ce n'est pas égal.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, lorsqu'on parle de clôtures à neige et de mesures de sécurité qui n'ont pas été observées, ce n'est pas tout à fait pareil. Ce n'est pas de même nature.

M. Garon: On va voter sur division. Si le ministre veut apporter des amendements en troisième lecture.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va les examiner. Mais peut-être que si on pouvait écouter l'explication de...

M. Garon: C'est parce que là, je vois qu'on peut... puis le ministre a une attitude aussi...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Peut-être juste une explication de M. Fournier qui est intéressante?

M. Fournier: Dans le cas de l'article 82, on parle des amendes applicables à l'article 46 c'est-à-dire celles prévues pour ne pas s'être conformé aux règles de sécurité. L'article 46 concerne ou touche un employé d'un système, alors que l'article 80 du projet de loi qu'on regarde là et qui est beaucoup plus sévère au chapitre des amendes, s'applique à l'obligation de l'exploitant d'appliquer chez lui les règles de sécurité. Ce sont vraiment deux niveaux dans ce sens-là. L'exploitant a une obligation de faire appliquer chez lui les règles de sécurité qui sont sanctionnées par une amende beaucoup plus forte.

M. Garon: Oui, mais c'est vrai et ce n'est pas vrai. On parle de la construction d'une voie, d'un ouvrage ou d'un réservoir interdit. Ce ne sera pas l'initiative de l'employé. Il peut y avoir des négligences d'un employé, mais il y a des affaires que l'employé ne décidera pas.

M. Côté (Charlesbourg): On va l'examiner d'ici la troisième lecture. Au dépôt du rapport, on proposera des amendements et on les soumettra au député de Lévis pour voir s'il n'y a pas moyen de faire une autre catégorie pour distinguer...

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 82 est adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle l'article 83.

M. Côté (Charlesbourg): Toute personne qui, par son acte ou par son omission, en aide une autre à commettre une infraction peut être déclarée coupable de cette infraction comme si elle l'avait commise elle-même, si elle savait ou aurait dû savoir que son acte ou son omission aurait comme conséquence probable d'aider à la commission de l'infraction."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 84.

M. Côté (Charlesbourg): "Toute personne qui, par des encouragements, des conseils ou des ordres, en amène une autre à commettre une infraction peut être déclarée coupable de cette infraction comme si elle l'avait commise elle-même, ainsi que de toute autre infraction que l'autre commet en conséquence des encouragements, des conseils ou des ordres, si elle savait ou aurait dû savoir que ceux-ci auraient comme conséquence probable la commission de l'infraction."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 85.

M. Côté (Charlesbourg): Toute poursuite est intentée par le Procureur général ou par toute personne qu'il autorise généralement ou spécialement à cette fin."

M. Garon: Adopté.

Dispositions transitoires et finales

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 86.

M. Côté (Charlesbourg): "Le paragraphe 2 de l'article 48, les articles 49, 52, 53, 55 à 59, 62, 64 à 77, 113 à 120, les sous-paragraphe e et f du paragraphe 1 de l'article 121, les articles

122, 148 à 154, 157, les paragraphes 2 et 3 de l'article 158, les articles 169, 172 à 180, 190 à 212 et 242 à 249 de la Loi sur les chemins de fer (L. R. Q., chapitre C-14) sont abrogés."

M. Garon: Ce sont des articles de concordance. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 87.

M. Côté (Charlesbourg): "Les sommes recueillies dans le fonds d'inspection des chemins de fer en vertu de l'article 249 de la Loi sur les chemins de fer sont versées au fonds consolidé du revenu."

M. Garon: De quelle nature est le fonds d'inspection des chemins de fer?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 10 \$ par kilomètre.

M. Garon: Il y a combien d'argent dans le fonds?

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

M. Fournier: Il n'y a pas d'argent dans le fonds comme tel parce qu'il n'y a jamais eu de règlement d'adopté sur la gestion du fonds. Donc, les sommes recueillies dans le fonds d'inspection sont, de toute façon, versées au fonds consolidé. On recueille un peu moins de 5000 \$ par année avec cela.

M. Garon: Il n'y a pas d'argent accumulé actuellement dans le fonds?

M. Fournier: Non, cela retourne au fonds consolidé, parce qu'il n'y a aucun règlement de prévu sur la gérance de ce fonds.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 88.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 89.

M. Côté (Charlesbourg): "Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement."

M. Garon: Adopté.

Articles en suspens

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle de nouveau l'article 49 qui avait été laissé en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer l'article 49 par le suivant et cela va dans le sens que le souhaitait le député de Lévis: "L'exploitant doit transmettre au ministre un rapport de trafic et de maintenance selon la fréquence, la forme et la teneur déterminées par règlement." Si j'ai bien compris, ce qu'on s'apprêtait à faire par règlement, on l'inclut dans la loi en le limitant aux deux éléments de trafic et de maintenance, tel que souhaité par le député de Lévis.

M. Garon: "Maintenance", est-ce que c'est français?

M. Vigneault: On a vérifié avec les linguistes du ministère de la Justice et c'est accepté.

M. Garon: Ailleurs, vous avez employé le mot "entretien" partout.

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

M. Fournier: "Maintenance", c'est un peu plus large que "entretien". "Maintenance" comprend l'entretien et les programmes, l'application de l'entretien, comment cela se fait, comment c'est implanté dans l'entreprise. C'est plus vaste que le terme "entretien".

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): On en apprend tous les jours.

M. Garon: J'étais convaincu que "maintenance" n'était pas français.

M. Fournier: J'ai eu la même réaction que vous mais, effectivement, c'est français.

M. Garon: Là, on se fie à vous. Si on fait des bêtises...

M. Fournier: Je ne serais pas tout seul à en faire une.

M. Garon: Je vais chercher dans mon dictionnaire ce soir...

M. Vigneault: On l'a vérifié plusieurs fois, parce qu'on était tous sceptiques.

M. Garon: Un dictionnaire québécois ou un dictionnaire français?

M. Vigneault: Un dictionnaire français.

M. Garon: Oui.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 49 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je rappelle maintenant l'article 54 au paragraphe 11.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il y aurait un papillon. "Remplacer le paragraphe 11 de l'article 54 du projet de loi par le suivant:

"11° Déterminer la fréquence, la teneur et la forme du rapport visé à l'article 49." C'est pour être concordants avec ce qu'on vient de faire.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 54 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que les titres des chapitres sections et sous-sections du projet 40 sont adoptés?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'aurais besoin d'une motion de rénumérotation. Vous la faites, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux la faire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 40, Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 40, Loi sur la sur la sécurité...

M. Garon: Avec réticence! Je dois vous dire qu'appeler les chemins de fer transport terrestre guidé me donne l'impression de revenir à l'époque du cheval!

Le Président (M. Saint-Roch): Je dois conclure que c'est adopté.

M. Garon: Le transport non motorisé guidé.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 40 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 40 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Avec réticence. On aurait aimé que le ministre en couvre plus, mais comme il n'y avait pas grand-chose avant, on ne peut pas le blâmer de faire un bout additionnel.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ce, les remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, tout simplement, en terminant, je tiens à remercier tous ceux qui ont collaboré à la préparation de ce projet, soit les légistes, le contentieux du ministère, M. Fournier de la direction chez nous et, aussi, la STCUM et à signaler l'excellente collaboration que les officiers du ministère ont eue tout au cours de la préparation de ce projet de loi. Je tiens à les assurer que cela sera fait en parfaite harmonie avec eux au cours des prochaines années. Je remercie le député de Lévis. Je pense que c'est peut-être un record d'étude d'un projet de loi avec le député de Lévis et je m'en réjouis.

M. Garon: Moi, je vis avec une mauvaise réputation. Il y a des choses sur lesquelles on peut diverger d'opinions, on l'indique mais quand plusieurs règles sont standards, avec lesquelles je suis familier, cela ne me donne rien de faire des grandes discussions pour demander de m'expliquer cela alors que l'intention est connue. Maintenant, les places où on n'était pas d'accord, on les a indiquées et on en a fait état. Par ailleurs, c'est un pas de plus pour la sécurité de ce secteur, quoique j'aurais aimé qu'on couvre le métro, il y a un métro seulement à Montréal mais, éventuellement, il pourrait y en avoir un à Québec. Les gens de Québec aimeraient cela. Je sais que s'il y en a un à Québec, il y a bien des chances que cela traverse sur la rive sud. À ce moment-là, on aurait un transport en commun sous-fluvial qui ferait notre affaire avec des normes de sécurité standards minimales au Québec. Moi, je pense que ce serait une bonne affaire qu'on ait des règles de sécurité standards minimales pour les métros, parce qu'on voit qu'il y a des problèmes qui se présentent actuellement. Le ministre a choisi de pouvoir les imposer, mais de ne pas nécessairement les approuver. Je pense que c'est une lacune, mais vu qu'il n'y avait rien auparavant, c'est mieux que rien.

remercie. La commission de l'aménagement et des équipements a maintenant complété son mandat et elle ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous