

Règlement sur l'inscription apposée sur les ruches

Loi sur la protection sanitaire des animaux
(L.R.Q., c. P-42, a. 11.14, par. 2^o)

1. Tout propriétaire de ruches doit apposer et maintenir sur chacune d'elles une inscription indiquant, en caractères indélébiles, lisibles et apparents d'au moins un centimètre de hauteur, son nom ainsi que l'adresse de son domicile ou celle de son principal établissement au Québec, sauf s'il s'agit d'une ruche qui est entreposée et qui n'a jamais été habitée par des abeilles.

2. Tout propriétaire de ruches, à la date de l'entrée en vigueur du présent règlement, dispose d'un délai de deux mois pour remplir l'obligation prévue par l'article 1.

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2005.

43109

Projet de règlement

Code de la sécurité routière
(L.R.Q., c. C-24.2)

Train routier

— Permis spécial de circulation

— Modifications

Avis est donné par les présentes, conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), que le règlement intitulé «Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier», dont le texte apparaît ci-dessous, pourra être édicté par le gouvernement après l'expiration du délai de 45 jours à compter de la présente publication.

Le projet de règlement précise les parcours où la circulation des trains routiers est autorisée, soit les autoroutes, les routes d'accès à un parc industriel sur une distance d'au plus deux kilomètres, les rues à l'intérieur des parcs industriels et de courts trajets à proximité des autoroutes. Il modifie la limite de masse totale en charge et les caractéristiques des trains routiers ainsi que les modalités d'obtention des permis. Il élimine certaines dispositions répétitives et uniformise les conditions de circulation avec celles applicables à d'autres véhicules hors normes. Il révisé le coût du permis à 144 \$ pour le permis d'une durée de trois mois ou moins et à 221 \$ dans les autres cas.

Les modifications réglementaires proposées auront peu d'impacts sur les entreprises de transport. Toutefois certaines d'entre elles devront réviser l'emplacement de leurs gares routières pour tenir compte des modifications quant aux parcours autorisés. Des dispositions transitoires sont prévues à cet effet.

Des renseignements additionnels peuvent être obtenus en s'adressant à monsieur François Janelle, ministre des Transports du Québec, 700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1, téléphone: (418) 644-7612, télécopieur: (418) 528-5670.

Toute personne intéressée ayant des commentaires à formuler à ce sujet est priée de les faire parvenir par écrit, avant l'expiration de ce délai, au ministre des Transports, 700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1.

Le ministre des Transports,
YVON MARCOUX

Règlement modifiant le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier*

Code de la sécurité routière
(L.R.Q., c. C-24.2, a. 621, par. 19^o, 20^o et 35^o et a. 672)

1. L'article 1 du Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier est remplacé par le suivant:

«**1.** Dans le présent règlement on entend par:

«diabolo»: un avant-train à sellette utilisé pour convertir une semi-remorque en remorque;

«essieu tandem»: un ensemble de deux essieux reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser, à 1 000 kilogrammes près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé d'une suspension commune ou de deux suspensions identiques reliées entre elles;

«essieu triple»: un ensemble de trois essieux également espacés entre eux, reliés au véhicule par un système de suspension conçu pour égaliser à 1 000 kilogrammes

* La seule modification au Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier, édicté par le décret numéro 1874-86 du 10 décembre 1986 (1987, G.O. 2, 16), a été apportée par le règlement édicté par le décret numéro 383-99 du 31 mars 1999 (1999, G.O. 2, 879).

près, en tout temps, la masse pouvant être mesurée sous les roues de chacun des essieux et composé de trois suspensions identiques reliées entre elles;

«remorque»: un véhicule routier, y compris une semi-remorque dont l'avant porte sur un diabololo, relié au véhicule qui le tire par un système d'attache autre qu'une sellette d'attelage;

«semi-remorque»: un véhicule routier dont l'avant porte sur la sellette d'attelage du véhicule qui le tire;

«train routier»: un ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et de l'un ou l'autre des véhicules suivants: un diabololo, une semi-remorque ou une remorque.»

2. L'article 2 de ce règlement est remplacé par le suivant:

«2. Le permis spécial de circulation d'un train routier peut être délivré pour autoriser la circulation des trains routiers suivants en autant qu'ils réunissent les caractéristiques prévues aux articles 3 et 3.1:

1° un train double de type A formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabololo à essieu tandem et à simple timon qui convertit la deuxième semi-remorque en remorque;

2° un train double de type B formé d'un tracteur et d'une semi-remorque munie à l'arrière d'une sellette d'attelage sur laquelle repose l'avant de la deuxième semi-remorque;

3° un train double de type C formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabololo à essieu tandem et à double timon qui convertit la deuxième semi-remorque en remorque;

4° un train double formé d'un tracteur, d'une semi-remorque et d'un diabololo à essieu tandem.»

3. L'article 3 de ce règlement est remplacé par le suivant:

«3. Les caractéristiques d'un train routier pour lequel un permis spécial peut être délivré sont les suivantes:

1° sa masse totale en charge est d'au plus, dans le cas du train double visé au paragraphe 4° de l'article 2, celle autorisée par le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers, édicté par le décret numéro 1299-91 du 18 septembre 1991, pour le tracteur et la semi-remorque plus 2 000 kilogrammes, et, dans les autres cas, d'au plus 67 500 kilogrammes.

2° son tracteur a une puissance minimale de 1 HP par 180 kilogrammes de masse totale en charge du train routier, est muni d'un tachygraphe ou d'un appareil électronique équivalent, en bon état de fonctionnement, et est équipé d'un compresseur d'air d'une capacité minimale de 425 litres par minute qui alimente le système de freinage;

3° sa première semi-remorque a une longueur maximale de 16,20 mètres et une longueur minimale de 12 mètres s'il s'agit de la première semi-remorque d'un train double de type B, et de 13,50 mètres dans les autres cas;

4° sa deuxième semi-remorque a une longueur maximale de 16,20 mètres et une longueur minimale de 12 mètres;

5° l'ensemble de véhicules constitue un véhicule hors normes seulement quant à la longueur et, le cas échéant, quant à la masse totale en charge;

6° l'arrière de sa deuxième semi-remorque, s'il s'agit d'un train double visé aux paragraphes 1°, 2° ou 3° de l'article 2, est muni d'un panneau de signalisation rigide de 230 à 245 cm par 30 cm qui est maintenu libre de tout objet, matière ou saleté et qui porte la mention TRAIN ROUTIER en caractères highway gothic, série E, de 20 cm de hauteur, de couleur blanche sur fond rouge, obtenus à partir d'une pellicule rétro réfléchissante du type III de la norme 14101 établie par le ministère des Transports et consignée au chapitre 14 du Tome VII – Matériaux de la collection Normes – Ouvrages routiers; un panneau dont le coefficient de réflexion n'est pas au moins égal à 50 % de la valeur mentionnée à la norme 14101 ne doit pas être utilisé;

7° la semi-remorque dont la masse totale en charge est la plus élevée doit être attachée au tracteur, sauf dans le cas où la variation de la masse est inférieure à 10 %;

8° son agencement est tel que lorsque le train routier circule en ligne droite, aucune des semi-remorques ne peut se déplacer de plus de 80 millimètres d'un côté ou de l'autre par rapport au tracteur;

9° son diabololo, le cas échéant, est muni d'une sou-pape de relais pilote conçue pour améliorer le signal de freinage de la deuxième semi-remorque et, dans le cas d'un train double de type C, le diabololo satisfait aux exigences de l'article 903 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038) édicté en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (L.C., 1993, c. 16).

Les dimensions visées dans les paragraphes 3° et 4° n'incluent pas les équipements auxiliaires situés à l'avant de la semi-remorque en autant qu'ils ne contribuent pas

à augmenter le volume de chargement du véhicule routier ni, dans les mêmes conditions, l'espace réservé à la sellette d'attelage à l'arrière de la première semi-remorque d'un train double de type B. ».

4. Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 3, de l'article suivant :

«**3.1.** En outre des caractéristiques prévues à l'article 3, les trains routiers doivent réunir les caractéristiques suivantes quant à leurs essieux :

1^o le tracteur est muni d'un essieu simple avant et d'un essieu tandem, a un entraxe de 3,6 mètres ou plus mesuré à partir de l'axe de rotation de l'essieu simple jusqu'à l'axe de rotation du premier essieu de l'essieu tandem et a un empattement de 6,2 mètres ou moins mesuré à partir de l'axe de rotation de l'essieu simple jusqu'au centre de l'essieu tandem ;

2^o la première semi-remorque du train double de type B est munie d'un essieu tandem ou d'un essieu triple, celle d'un train double de type A ou de type C est munie d'un essieu tandem, d'un essieu triple ou d'un groupe de quatre essieux de catégorie B.44 ou B.45 visée au Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers ;

3^o la deuxième semi-remorque est munie d'un essieu tandem ou d'un essieu triple ;

4^o l'espacement entre les essieux de l'essieu tandem ou de l'essieu triple, mesuré entre les centres de rotation de chacun des essieux, est de 1,85 mètres ou moins.

Jusqu'au 31 décembre 2009, la première semi-remorque d'un train double de type A ou de type C peut, malgré le paragraphe 2^o du premier alinéa, être munie de n'importe quel groupe de deux ou de trois essieux à la condition que la semi-remorque ait été assemblée avant le 1^{er} mars 1997. Dans ce cas, le paragraphe 4^o du premier alinéa ne s'applique pas. ».

5. L'article 4 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**4.** Pour être titulaire d'un permis spécial le requérant doit fournir les renseignements suivants :

1^o son nom, son adresse, son numéro d'identification au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et, le cas échéant, son numéro d'identification à la Société de l'assurance automobile du Québec ;

2^o le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule ou, à défaut, le numéro d'identification du véhicule ; le numéro fourni doit être indiqué au permis spécial pour identifier le train routier dont le permis autorise la circulation ;

3^o la période pour laquelle il demande le permis.

Ces renseignements doivent être fournis en complétant le formulaire prescrit par la Société ; ce formulaire doit être signé par le requérant ou son représentant autorisé ».

6. L'article 6 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**6.** Les droits exigibles pour la délivrance d'un permis spécial sont les suivants :

1^o 221 \$, lorsque la période de validité du permis est d'une durée supérieure à trois mois ;

2^o 144 \$, lorsque la période de validité du permis est d'une durée de trois mois ou moins. ».

7. L'article 7 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**7.** Le titulaire d'un permis spécial doit :

1^o signer le permis ou le faire signer par son représentant ;

2^o fournir, sur demande de la Société, les données du tachygraphe ou de l'appareil électronique qui le remplace ;

3^o informer, sans délai, la Société de tout accident ou embouteillage provoqué par le train routier ;

4^o exploiter le tracteur qui forme le train routier comme «exploitant» au sens de l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3) ;

5^o s'assurer que le conducteur du train routier se conforme en tout temps aux dispositions des paragraphes 3^o à 5^o de l'article 9 ;

6^o s'assurer que le train routier est visé par l'un des paragraphes 1^o à 4^o de l'article 2 et qu'il est en tout temps conforme aux caractéristiques prévues aux paragraphes 2^o à 9^o de l'article 3 et à celles de l'article 3.1. ;

7^o s'assurer que les routes visées aux paragraphes 2^o, 3^o, 4^o et 5^o de l'article 9.0.1. permettent, pour les dimensions autorisées, la circulation du train routier. ».

8. L'article 8 de ce règlement est modifié par le remplacement du mot «trois» par le mot «neuf».

9. L'article 9 de ce règlement est modifié :

1° par le remplacement du paragraphe 3°, par les paragraphes suivants :

«3° s'abstenir de circuler le dimanche et les jours fériés ;

3.1° circuler uniquement sur les routes autorisées conformément à l'article 9.0.1 ; » ;

2° par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant :

«4° du lundi au vendredi, s'abstenir de circuler sur les autoroutes dans la Ville de Québec, de 6 h 30 à 9 h 00 et de 15 h 30 à 18 h 00 et sur celles dans la Ville de Montréal, de 5 h 30 à 9 h 30 et de 15 h 00 à 19 h 00 ; » ;

3° par le remplacement du paragraphe 5° par le suivant :

«5° circuler uniquement lorsque la visibilité s'étend sur une distance de 500 mètres ou plus et lorsque la chaussée est dégagée de neige et de glace ; » ;

4° par la suppression du paragraphe 6°.

10. Ce règlement est modifié par l'insertion, après l'article 9, de l'article suivant :

«**9.0.1.** Le permis spécial de circulation autorise la circulation d'un train routier uniquement sur les routes suivantes :

1° les autoroutes à chaussées séparées et leurs voies de sortie et d'entrée ;

2° les segments de route qui relient les voies de sortie ou d'entrée d'une autoroute dans les directions inverses ;

3° les chemins d'accès à un parc industriel municipal depuis une voie de sortie ou d'entrée d'autoroute et sur une distance d'au plus deux kilomètres ;

4° les routes non visées au paragraphe 3° depuis une voie de sortie ou d'entrée d'autoroute et sur une distance d'au plus 500 mètres ;

5° les routes à l'intérieur d'un parc industriel municipal ;

6° une route non visée aux paragraphes 3° et 4° pour atteindre un point de destination identifiée à un permis spécial délivré avant le (*date d'entrée en vigueur du présent règlement*).

Les paragraphes 1° à 4° du premier alinéa ne s'appliquent pas à la sortie 203 de l'autoroute 40.

L'autorisation de circuler prévue par le paragraphe 6° du premier alinéa cessera d'avoir effet le 1^{er} décembre 2005.

Pour l'application des paragraphes 3° et 4°, la distance de l'autoroute est mesurée à la jonction de la voie de sortie ou d'entrée de l'autoroute avec une autre route.

Pour l'application du paragraphe 3°, on entend par «parc industriel municipal» une zone d'affectation industrielle ou technologique désignée par une municipalité comme un parc industriel ou technologique.».

11. L'article 9.2 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**9.2.** Le titulaire d'un permis spécial de circulation d'un train routier commet une infraction passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$ lorsqu'il contrevient à l'une des dispositions des paragraphes 4°, 5°, 6° ou 7° de l'article 7.».

12. L'article 9.3 de ce règlement est remplacé par le suivant :

«**9.3** Le conducteur d'un train routier commet une infraction passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$ lorsqu'il contrevient à l'une des dispositions de l'article 9.».

13. Les annexes 1 et 2 de ce règlement sont abrogées.

14. Le présent règlement entre en vigueur le quinzième jour qui suit la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

43080