



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi
76 — Loi sur le camionnage (4)

Le vendredi 11 décembre 1987 — No 104

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Dispositions diverses et transitoires (suite)	CAE-6085
Articles en suspens	CAE-6086
Conclusions	CAE-6090
M. Marc-Yvan Côté	CAE-6090
M. Jean Garon	CAE-6091
 Président M. Jean-Guy Saint-Roch	

Le vendredi 11 décembre 1987

Étude détaillée du projet de loi 76

(Onze heures quarante et une minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage.

Dispositions diverses et transitoires (suite)

Au moment de l'ajournement, nous avons adopté l'amendement à l'article 127 et nous en étions à la discussion sur l'article 127 tel qu'amendé. La parole était à M. le député de Lévis à ce moment-là. Est-ce qu'il y a d'autres interventions, M. le député de Lévis...

M. Garon: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): ...sur l'article 127 tel qu'amendé?

M. Garon: Sur l'article 127? Non, sauf que je ne pourrai pas voter en faveur. J'avais déjà dit au ministre de la Justice qu'il ne serait pas capable de faire respecter sa loi sur les règlements; on en voit là un exemple. Ce règlement ne pourra pas être publié et n'aura pas subi de consultations. Je comprends que le ministre a dit - je suis d'accord avec lui - de mettre le maximum de dispositions dans la loi. C'est un bon principe. Souvent, on recommande au ministre d'en mettre le moins possible dans la loi et le plus possible dans les règlements, ce qui fait que sa marge de manoeuvre est plus grande. Au fond, ce n'est pas vrai. C'est la marge de manoeuvre des fonctionnaires ou de l'administration qui est plus grande, tandis que les parlementaires ont une marge de manoeuvre réduite. Quand un ministre veut - c'est sa décision parce que, normalement, c'est lui qui est en charge d'un ministère - mettre le maximum de dispositions dans une loi, il accroît le contrôle des parlementaires. En même temps, quand une loi est adoptée et qu'on veut la changer, encore là, le contrôle du Parlement est plus fort. Le contrôle du Parlement, c'est la capacité de représentation du public, la capacité des gens de faire valoir leurs points de vue, d'utiliser des mécanismes démocratiques pour faire leurs représentations. Tandis que, quand il y a beaucoup de choses dans les règlements, c'est le contraire. À ce moment-là, le pouvoir de l'administration est accru au détriment du pouvoir des parlementaires. C'est pourquoi, quand j'ai procédé à la protection du territoire agricole, j'ai fait en sorte que toutes les dispositions se trouvent dans la loi. Je trouvais que c'était la meilleure protection du public parce que, si on voulait la changer, il fallait revenir devant le Parlement, avec la première lecture, la deuxième lecture,

une commission parlementaire, le rapport de la commission et la troisième lecture. Là, le public a le temps de dire s'il est d'accord ou pas, de faire des représentations et de faire valoir son point de vue. Je comprends que le ministre est un peu pris, actuellement, en fin d'année, avec un projet de loi qu'il essaie d'harmoniser avec le gouvernement fédéral, mais, pour le principe de la chose, je vais l'adopter sur division. Si vous voulez appeler le vote...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 127, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle maintenant le nouvel article 127.1.

M. Côté (Charlesbourg): Article 127.1. Ajouter, après l'article 126 du projet de loi, le suivant:

"127.1 Jusqu'au (indiquer ici la date d'entrée en vigueur des articles 10, 14, 15, 50 et 62), la commission peut délivrer un permis de camionnage lorsque le requérant satisfait aux conditions prescrites par la présente loi et ses règlements, s'il en est, et possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis.

"Cependant, lorsqu'une personne intéressée s'oppose à la délivrance du permis, la commission doit convoquer les parties en audience publique. Elle peut alors refuser de délivrer le permis lorsque le requérant n'a pas établi que le permis doit être délivré suivant les critères applicables avant le (indiquer ici la date d'entrée en vigueur du présent article).

"Le deuxième alinéa ne s'applique pas à une demande de permis dûment complétée qui se rapporte à un service prévu à l'un des articles 17 à 20."

M. le Président, cet amendement nous permet de mettre en vigueur certains articles, que nous avons évoqués au début de nos discussions, dès le moment où l'Ontario les mettra en vigueur. C'est pour cela que nous introduisons l'article 127.1, afin de nous permettre de mettre en application certaines parties de la loi en même temps que l'Ontario, de façon que le Québec ne soit pas ouvert aux Ontariens, alors que l'Ontario n'est pas ouvert aux Québécois. Dans ce cas, c'est le critère d'intérêt public et l'inversement du fardeau de la preuve qu'on retarde tant et aussi longtemps que l'Ontario ne l'a pas fait.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions?

M. Garon: Je vois, dans les articles auxquels a fait référence le ministre, qu'à l'article 10

c'est...

M. Garon: Comme vous voulez.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 10, c'est: "La commission délivre un permis de camionnage lorsque le requérant satisfait aux conditions prescrites par la présente loi et ses règlements, s'il en est, et possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis, à moins qu'une personne intéressée et opposée à cette délivrance ne démontre que l'exploitation de ce permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public."

M. Garon: C'est le fardeau de la preuve.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 14.

M. Garon: Article 12. Article 14?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission n'est tenue de convoquer une audience publique que si une personne intéressée s'oppose à la délivrance du permis démontre..." Ça va?

M. Garon: De concordance. Les articles 14 et 15, ce sont les critères.

M. Côté (Charlesbourg): De concordance. L'article 15, c'est l'intérêt public. L'article 50, c'est la procédure: "Lors d'une audience publique, il incombe à l'opposant d'une demande de permis de faire sa preuve en premier lieu." Donc, l'inversion - c'est ça - et l'article 62: Toute opposition à une demande de permis doit être soumise à au moins deux membres de la commission qui décident, s'il y a lieu, de la tenue d'une audience publique conformément à l'article 14."

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions?

M. Garon: De 17 à 20.

M. Côté (Charlesbourg): De 17 à 20, permis temporaire, permis de voyage.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 127. 1 est adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous sommes à 128.

M. Garon: Non, on fait les autres avant.

Le Président (M. Saint-Roch): Comme vous voulez. On peut le faire tant que le projet de loi n'est pas adopté.

M. Côté (Charlesbourg): On finira par 128, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est très bien, M. le ministre. Je vais donc appeler les articles qui sont restés en suspens. Est-ce que je peux suggérer - on avait quatre articles qui avaient été laissés en suspens pour le vote et deux sur lesquels il y avait des discussions à terminer - de rappeler les articles sur lesquels il y a des discussions?

M. Côté (Charlesbourg): On va recommencer à 7.

M. Garon: Commençons au début.

Le Président (M. Saint-Roch): Au début.

M. Garon: On commence au début et on va filer.

Le Président (M. Saint-Roch): Si on commence au début...

M. Garon: On était à l'article 3.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous avons, à l'article 1...

M. Garon:...

Articles en suspens

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons rouvrir l'article 1 pour un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense qu'il y a un petit... À l'examen, c'est pour dire qu'il est toujours bon de revoir. On va donner l'explication. Remplacer le paragraphe 9° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi par le suivant: "9° au transport ou au tirage de maisons, de bureaux ou d'usines." Ce qu'on disait auparavant, c'était "sur roues". La maison n'est pas nécessairement sur roues, on la déplace. Il faut être un peu plus clair.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est mieux comme cela.

M. Garon: Oui, on fait croire que c'est sur roues. D'accord, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, si vous me le permettez, y a-t-il consentement pour rouvrir l'article?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Je rappelle maintenant l'article 3 et nous en étions au vote seulement.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 est adopté. Je rappelle maintenant l'article 10 et nous en étions au vote.

M. Garon: L'article 10, on n'avait pas voté là-dessus?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, vous aviez demandé de le laisser en suspens, M. le député de Lévis, pour le vote.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que la suspension de cet article était reliée au fait que nous pourrions ouvrir, alors que l'Ontario n'ouvrait pas. Cela se trouve à être un principe qui est réglé par l'adoption de l'article 127. 1 quant à vos inquiétudes.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 10 est adopté. Je rappelle maintenant l'article 14 qui avait été amendé. Nous avons laissé le vote en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): Le même principe.

M. Garon: Oui, mais, là, il y a d'autres affaires. Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 14 tel qu'amendé est adopté sur division. Je rappelle maintenant l'article 15 qui avait été amendé et qui avait été laissé en suspens pour le vote.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On avait changé... Au lieu de "au plus bas niveau possible", c'était "niveau raisonnable". C'est à la suite des interventions du député de Lévis.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 15 tel qu'amendé est adopté sur division. Je rappelle maintenant l'article 20. Les paragraphes 6° et 7° avaient été laissés en suspens. Nous avions un amendement aux paragraphes 6° et 7°.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, au lieu de régler l'article 20... Il y a des gens qui

sont en train de se parler. Est-ce qu'on peut suspendre l'article 20?

Le Président (M. Saint-Roch): Suspendre de nouveau l'article 20 et aller à l'article 87?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Régions l'article 87 et on reviendra à l'article 20 après.

Le Président (M. Saint-Roch): Vu qu'il y a consentement, je rappelle maintenant l'article 87.

Une voix: Il fait bien froid ici.

M. Garon: Arrêtez donc!

M. Côté (Charlesbourg): C'est là que le député de Lévis nous a servi un peu d'histoire, son histoire personnelle vécue, et il nous a parlé des possibilités d'abus de la part du ministre quand il est écrit: "l'infraction ou qui a consenti, acquiescé ou participe". Le député de Lévis trouvait que cela était abusif. J'ai fait faire une petite recherche...

M. Garon: Et puis?

M. Côté (Charlesbourg):... pour savoir si c'était la seule place où cela existait.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le bénéfice du député de Lévis, j'ai ressorti un peu partout où cela existe: la Loi sur l'acquisition de terres agricoles par des non-résidents, adoptée en 1979...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... la Loi sur la protection du territoire agricole adoptée en 1978, la Loi sur les agents de voyages adoptée en 1978, la Charte des droits et libertés de la personne adoptée en 1975 et amendée en 1986, la Loi sur les normes du travail adoptée en 1979...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... la Loi sur les produits agricoles, les produits marins et les aliments, et la Loi sur la Régie du logement adoptée en 1979.

M. Garon: On n'est pas dans les mêmes situations, ici, il s'agit d'une variable à trois. On n'est pas dans la même situation à un autre endroit. Ici, il y a des systèmes d'inspection organisés au point de départ, on n'est pas dans le même cas. Il s'agit d'un cas où il y a l'expéditeur...

M. Côté (Charlesbourg):... il y a le transporteur et le conducteur.

M. Garon:... le transporteur et le conducteur. Alors, là, on est dans une situation bien particulière de rapports d'autorité qui sont particuliers, tandis que dans le cas de la protection du territoire agricole il peut s'agir de personnes qui n'ont pas nécessairement une relation d'autorité - ce n'est pas la même chose du tout - dans l'accomplissement normal de leurs fonctions.

M. Côté (Charlesbourg): J'admets avec le député de Lévis que, dans le cas de la Loi sur la protection de territoire agricole, cela visait un peu plus...

M. Garon:... les non-résidants.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas cela qui me frappe davantage. Quand je retrouve cela dans la Charte des droits et libertés de la personne, cela me sécurise un peu plus.

M. Garon: Qu'est-ce qu'on dit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dedans, ces principes se retrouvent là. C'est l'article 88: "Si une corporation commet une infraction prévue par l'article 87, tout officier, administrateur, employé ou agent de cette corporation qui a prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'infraction ou qui y a consenti, acquiescé ou participé, est réputé être partie à l'infraction, que la corporation ait ou non été poursuivie ou déclarée coupable."

M. Garon: C'est un principe général. Ce que j'ai remarqué de la part des gens qui sont venus nous rencontrer, les deux groupes ont dit qu'il y avait souvent des menaces ou du chantage pour qu'on obtempère à telle directive. J'ai remarqué que la principale appréhension des gens, c'est que cela ne soit pas appliqué et que les employés soient obligés d'appliquer des contrats, dans le fond, qu'ils ne souhaitent pas appliquer, mais, s'ils ne veulent pas perdre leur emploi, ils vont être obligés de le faire. J'aurais préféré que cet article soit mieux adapté au secteur dans lequel on se trouve pour que les employés aient une protection plus grande vis-à-vis des directives. Ils sont mal placés. Si on dit à quelqu'un: Il faut que le voyage soit rendu demain matin à six heures, cela veut dire qu'il faut qu'il voyage douze heures de suite, alors qu'il a déjà voyagé pendant toute la journée. Il est mal placé, n'est-ce pas? Il peut perdre son emploi. On n'a pas besoin de lui faire perdre son emploi là-dessus, mais on peut s'organiser, quinze jours plus tard ou trois semaines plus tard, pour lui faire perdre son emploi pour autre chose. C'est dans ce sens que l'employé est vraiment dans une relation subalterne et est mal pris par rapport à la conservation de son emploi. C'est essentiellement ce que j'ai mentionné au cours

des... Il y a d'autres relations dans d'autres lois où il ne s'agit pas nécessairement de relations d'employé à employeur dans le cours quotidien de décisions, où l'employé est pris à contrevenir à des réglementations de sécurité routière. En avez-vous trouvé une autre?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: En avez-vous trouvé une autre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Envoyez donc!

M. Côté (Charlesbourg): La Loi sur les normes du travail.

M. Garon: Oui. Cela se ressemble plus.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 142: "Si une corporation commet une infraction, un officier, administrateur, employé ou agent de cette corporation qui a prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'infraction ou qui y a consenti ou acquiescé, est réputé être partie à l'infraction." En l'introduisant, on n'a pas voulu faire du droit nouveau ou...

M. Garon: Non, non, je le sais.

M. Côté (Charlesbourg): On s'est inspirés d'autres mesures législatives. Cela s'explique un peu par rapport à ce qui s'est passé. Je comprends les appréhensions du député de Lévis. Je pense que, avec ce que nous avons entendu, on se doit d'être prudents.

M. Garon: Par exemple, prenons le cas du français, d'une personne qui n'a pas voulu obtempérer à un mémo qui n'était pas écrit en français et qui a demandé que le mémo soit écrit en français. Cette personne s'est retrouvée à ta porte le lendemain. J'ai fait mes remarques. Je pense bien que le ministre n'a pas été insensible aux remarques que j'ai faites.
(12 heures)

Maintenant, il dit que c'est la disposition régulière. Ce que j'ai mentionné, au fond, c'est qu'on devrait essayer de faire une disposition autrement que sur le coin de la table comme cela et qui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je peux dire au député de Lévis, par contre, c'est que, lors de la rencontre que j'aurai avec les voituriers et l'ACQ, très tôt après les fêtes, cela sera certainement l'un des éléments qui sera sur la table et on verra ce qu'on pourra faire pour corriger les situations où il y a de l'abus.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a certainement

des mesures dans ce sens-là qui pourront être prises et je les communiquerai au député de Lévis.

M. Garon: D'accord, sur division.

Le **Président (M. Saint-Roch):** L'article 87 est adopté sur division. Nous revenons à l'article 20.

M. Garon: On revient à l'article 20. Il n'y a pas d'autres changements?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 20, M. le Président.

Le **Président (M. Saint-Roch):** J'appelle de nouveau l'article 20 qui avait été laissé en suspens. Nous avons un papillon pour les paragraphes 6° et 7°. Non, l'amendement n'avait pas été présenté.

M. Côté (Charlesbourg): On y va, M. le Président.

M. Garon: Oui, il avait été...

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble que oui, mais en tout cas, on peut...

M. Garon: J'ai l'impression qu'il l'avait été, parce que j'avais écrit: amendement en suspens. En tout cas...

M. Côté (Charlesbourg): On ne prendra pas de chance, on va le déposer quand même. Remplacer les paragraphes 6° et 7° de l'article 20 du projet de loi par le suivant: "6° effectué par la filiale..."

Une voix: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il a été déposé?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... d'une entreprise pour le compte de cette entreprise ou d'autres filiales de celle-ci. "

M. Garon: Nous allons voter contre cet amendement pour les raisons suivantes: c'est que le transport de véhicules routiers neufs ou usagés est principalement fait par des compagnies étrangères au Québec. On m'a fait des représentations - je n'ai pas de statistiques officielles - à savoir qu'il s'agissait d'un volume d'affaires de 160 000 000 \$. Il s'agit de 160 000 000 \$ qu'on m'a dit comme...

M. Côté (Charlesbourg):... au Canada.

M. Garon: Pardon? Au Canada?

M. Côté (Charlesbourg): 50 000 000 \$ au Québec.

M. Garon: Il y a 400 000 voitures neuves qui sont transportées et un nombre d'automobiles usagées dont je n'ai pas les chiffres. Je pense que c'est un secteur où il ne serait pas bon que l'industrie de l'Ontario puisse revendiquer des droits d'intérêt public parce qu'il s'agit essentiellement de compagnies ontariennes qui viennent décharger des trains d'automobiles, à ce qu'on me dit, à Chamy, à Longueuil et à Dorval, pour les transporter ensuite vers différents points locaux. Il serait bon que, dans ce transport, l'accès soit donné à des transporteurs québécois pour concurrencer puisqu'il s'agit de personnes qui vont vouloir se faire une clientèle. Au fond, les usagers, ce sont les acheteurs québécois d'automobiles beaucoup plus que les manufacturiers d'automobiles. D'autant plus que, quand se fait l'achat d'une automobile, souvent, on indique: transport en sus, c'est-à-dire que le transport sera payé par l'acheteur d'une automobile dans un garage. C'est donc vraiment le consommateur québécois qui va payer la facture du transport. Je pense que le consommateur québécois n'a pas l'âme assez basse pour souhaiter que le transport soit fait par des gens de l'Ontario, mais il souhaite au contraire que le transport soit fait par des Québécois qui ont le choix de concurrencer. Je pense qu'il va souhaiter que ce soit au meilleur prix possible, mais aussi que des gens du Québec puissent concurrencer pour le transport des véhicules.

C'est une question qu'on a longuement débattue, le ministre et moi, au cours des journées qu'on a passées ensemble sur cet article de loi. Il peut y avoir différentes stratégies pour permettre cela, mais je pense bien qu'au point de vue des objectifs, on ne peut pas être en désaccord sur cela. Je pense bien que tout le monde souhaite cela parce qu'il y a des retombées économiques importantes. Maintenant, quelle est la meilleure façon de procéder? Si l'amendement n'est pas adopté, on ne pourra pas invoquer l'intérêt public au sujet de l'article 15, puisque l'article 15 ne s'appliquera pas et les permis seront automatiques. Alors, c'est pour ça que nous allons adopter sur division cet amendement qui retire le paragraphe 6° de l'article 20.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Lévis, porte-parole officiel de l'Opposition en cette matière, et nous, du gouvernement, sommes, sur le fond, en parfaite harmonie. Je pense qu'il n'y a personne qui ne souhaite pas que le transport de ces véhicules soit fait par des Québécois. Si l'intérêt public y est ou n'y est pas, cela peut jouer un rôle, mais je pense

que ce qu'il faut davantage briser, c'est le monopole des compagnies, des fabricants d'automobiles qui maintiennent le monopole. C'est davantage cela qu'il faut briser, parce que ce sont eux qui décident à quel transporteur ils le donnent. Finalement, on va jouer un rôle très actif dans l'appui aux gens qui voudraient briser ce monopole et faire en sorte qu'ils puissent avoir accès au marché. Dans ce sens-là, je vous propose qu'on adopte l'amendement et j'ai compris que c'était sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement... M. le député de Lévis.

M. Garon: Je veux dire également au ministre que c'est un point qu'on voudrait surveiller dans l'avenir. Moi, je vais vous dire que c'est un point que je ne connaissais pas et, étant affecté comme critique aux Transports seulement depuis le mois d'août, je n'étais pas au courant de cette pratique. Je pense que c'est un point... On ne peut pas tout savoir ce qui se passe dans la réalité de la vie quotidienne. Mais, comme dans mon cas je le sais, j'ai l'intention de surveiller ce dossier pour que le transport des automobiles au Québec soit fait par des gens du Québec ou, en tout cas, qu'ils aient au moins la chance de concurrencer et de manifester leur ambition d'occuper la place.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce que l'amendement proposé aux paragraphes 6° et 7° est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Je rappelle maintenant l'article 128.

M. Côté (Charlesbourg): "Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement." L'article 128.

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que les intitulés des chapitres et des sections sont adoptés?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Les intitulés des chapitres et des sections sont-ils adoptés?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 76, Loi sur le camionnage, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): À ce moment-ci, j'aurais besoin d'une motion de renouveau.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce que l'ensemble du projet de loi 76, Loi sur le camionnage, tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Merci. Est-ce qu'il y a des remarques de conclusion, M. le ministre?

Conclusions

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Je veux remercier le député de Lévis pour son excellente collaboration. Même si certains articles ont été adoptés sur division, je pense que nous avons eu, tout au long de cette étude article par article, des discussions très franches. L'expérience passée du député de Lévis comme ministre et comme légiste nous a permis de bonifier un certain nombre d'articles et je pense que cela a permis de faire le travail que nous avons fait en deuxième lecture, de bonifier un certain nombre d'articles et de voir les implications.

J'ai apprécié le travail, puisque c'était la première fois qu'on pouvait se retrouver en commission parlementaire face au député de Lévis pour discuter de projets de loi article par article. J'ai particulièrement apprécié son sens critique, il a eu une critique positive dans ces cas-là et je suis très heureux du dénouement de l'adoption de ces trois projets de loi, 62, 73 et 76, et je veux le remercier de sa collaboration. Les seuls gagnants, en fin de compte, seront ceux qui de l'industrie, attendaient ce projet de loi qui va nous permettre de clarifier la situation et de nous mettre à l'heure du Canada dans ce sens-là et, également, du contexte nord-américain.

Je veux remercier d'une façon tout à fait particulière les gens de la Commission des transports du Québec, les gens de la Régie de l'assurance automobile et en particulier les gens du ministère des Transports qui travaillent à ce dossier depuis plusieurs années, en particulier

depuis février 1985, pour l'aboutissement de ce dossier qui a nécessité plusieurs rencontres fédérales-provinciales au niveau des ministres, au niveau de chacun des fonctionnaires aussi; il y a eu différentes négociations. Je suis très fier qu'on se retrouve aujourd'hui dans une situation où les fonctionnaires du Québec ont assumé un leadership pour conserver et protéger les intérêts du Québec dans ce domaine en étant ceux qui, à plusieurs reprises, ont pu faire bénéficier les autres provinces et le gouvernement fédéral de leur expérience et de leurs connaissances du domaine des transports, et ainsi permettre d'éviter plusieurs erreurs assez importantes. De sorte que ce que nous avons aujourd'hui est une loi qui correspond davantage à ce qui est acceptable et à ce qui est viable pour l'entreprise du camionnage au Québec, tout en en conservant le principe de base de ce projet ce loi qui était l'intérêt des usagers.

Alors, aux gens du ministère des Transports qui ont travaillé d'arrache-pied... Dieu sait qu'on se paie la gueule souvent des avocats! Le rôle du contentieux du ministère des Transports et de tous ceux qui y ont oeuvré est un rôle absolument infernal, mais essentiel. On a dû travailler à un rythme infernal pour s'adapter en bonne partie à la loi C-19. Je les remercie de l'excellent travail qui a été fait dans une période de temps relativement courte.

Je remercie mes collègues de la majorité ministérielle de leur patience et de leurs questions qui portaient, à certaines occasions, sur des éléments beaucoup plus spécifiques à leur champ d'activité ou de compétence et de connaissances. Cela dénotait bien qu'ils avaient ce souci de respecter chacune des pratiques partout au Québec de sorte qu'on adopte un projet de loi qui ait le plus de chances possible d'être viable. Dans ce sens-là, je les remercie de leur collaboration.

Au président de la commission, ainsi qu'à tous ceux qui l'ont appuyé, depuis le travail de chronomètre jusqu'au soutien quotidien de chaque heure, de chaque minute, de chaque seconde qui a suscité l'intérêt de la commission, je les remercie du travail qui a été fait. Il nous reste, bien sûr, un certain nombre de choses qu'il ne faudra jamais oublier: le témoignage de ceux de l'ACQ et des voituriers qui sont venus au début de la commission nous dire qu'il restait, malgré tout cela, des problèmes, qu'il y avait des choses qu'il fallait surveiller d'encore plus près dans la mise en application de ce projet de loi. Et ce projet de loi n'aura son sens que dans la mesure où il sera appliqué équitablement, de manière juste et uniforme, à tous ceux qui circuleront éventuellement sur les routes du Québec. Le Code de la sécurité routière, que nous avons adopté et qui a des dents, est une garantie, sur le plan législatif, qu'on a des instruments pour faire face à la musique. Il restera, sur le plan de la vigilance, à s'assurer que les équipes de personnes qui ont à appliquer les lois, tant la 73

que la 76, aient la formation nécessaire de façon que cela s'applique de manière juste et équitable partout, dans toutes les régions du Québec, et à tout le monde, et qu'on ait le nombre de personnes suffisant pour être capable de faire face à la musique. CTQ, Régie de l'assurance automobile du Québec, ministère des Transports, nous aurons les effectifs nécessaires. Il nous restera à mettre l'épaule à la roue de telle sorte que la Sûreté du Québec puisse avoir des éléments additionnels, mais qui servent uniquement à une surveillance routière, et c'est là la condition de mon appui à des ressources additionnelles pour la Sûreté du Québec: à condition que ce soit une section complètement indépendante des enquêtes qui fasse la sécurité routière au Québec. Pour cela, je suis prêt à mettre l'épaule à la roue.

Il y aura certains autres écueils qu'il faudra surveiller. Je pense que le texte de loi nous donne certaines balises quant à l'obligation de revenir devant le Parlement avant de faire sauter la clause d'intérêt public dans les cinq ans, contrairement à ce qui a été fait à Ottawa, et notre obligation de produire régulièrement à l'Assemblée nationale des analyses qui pourront être commandées ou faites par la Commission des transports du Québec quant à la surveillance de l'application de la loi 76, ainsi que de la loi C-19. Dans ce sens-là, on vient de franchir un pas extrêmement important et ce pas-là n'aurait certainement pas pu être franchi de manière aussi respectable ou honorable qu'on t'a fait si on n'avait pas eu le concours de toutes les personnes que j'ai mentionnées tantôt, et en particulier du député de Lévis. Merci, M. le Président.

(12 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je dois vous dire que ma modestie en prend un moyen coup ce matin, parce que je ne suis pas habitué aux compliments des libéraux. Je suis en train de me demander si je ne suis pas allé trop loin, mais je dois dire que j'ai été content d'entendre les propos du ministre, surtout la dernière partie où il a mentionné qu'il voulait avoir des effectifs plus grands pour l'application des lois 73 et 76 concernant la sécurité routière. On a remarqué que c'est un des points les plus importants qui a été soulevé par les gens qui sont venus nous rencontrer. Ils disaient essentiellement que le projet de loi n'était pas mauvais, le projet de loi 73 en particulier et le projet de loi 76 également, mais à condition qu'ils soient vraiment appliqués. Ils craignaient que l'application n'en souffre et que, si l'application n'était pas faite, la loi aurait peut-être des éléments positifs, mais l'application inégale ou pas assez intense de cette loi ferait en sorte que certains n'assume-

raient pas les coûts d'un système légal qui fait certaines obligations aux gens.

J'avais dit en deuxième lecture que ce n'était pas que nous étions pour ou contre le projet de loi. Sur le fond, ce n'est pas un projet de loi idéologique, sauf la partie portant sur le libre-échange, puisque le libre-échange est en discussion à ce moment-ci. Plusieurs avaient dit qu'il faudrait d'abord faire le libre-échange au Canada avant de le faire avec les États-Unis. Un tel projet de loi va dans une perspective d'un plus grand libre-échange au Canada. Mais, comme on n'a pas encore vu le texte de l'entente sur le libre-échange et qu'on doit le recevoir aujourd'hui, lors des débats sur la prise en considération du rapport et en troisième lecture, on pourra voir si on doit encore adopter le projet de loi sur division ou non. Je disais essentiellement qu'il était prématuré d'adopter un projet de loi avant de connaître les éléments de l'entente sur le libre-échange qui est supposée être signée entre le Canada et les États-Unis, mais tous ceux qui ont la responsabilité politique n'ont pas l'air au courant. Il semble avoir été signé par des fonctionnaires. Alors, cela fait un drôle de rapport: les ministres n'ont pas l'air au courant de ce qui se passe dans l'entente et l'entente semble avoir été signée, il y a déjà un certain nombre d'heures.

Le ministre a dit que le projet de loi avait été initié par son prédécesseur, Guy Tardif, alors ministre des Transports, et qu'il avait signé une entente avec les autres provinces et le gouvernement fédéral en février 1985. Évidemment, c'était dans sa bouche un élément de défense pour justifier son projet de loi, mais il est évident que, avec les changements de gouvernement, il y a des choses de commencées qui sont continuées ou qui ne le sont pas, selon le choix du nouveau gouvernement. Dans ce cas-ci, l'entente qui avait été signée par l'ancien ministre des Transports en février 1985 aurait pu ne pas avoir de suite avec le gouvernement actuel. C'est un choix qu'a fait le ministre de continuer dans la même ligne que l'ancien ministre des Transports, Guy Tardif. Il le soulignait un peu comme une incitation à être d'accord avec le projet de loi. Je lui disais en même temps qu'un projet de loi n'était souvent ni bon ni mauvais, que cela dépendait du moment où on l'appliquait, qu'un projet de loi pouvait être bon et, à un autre moment, ne plus être bon, parce qu'il ne correspond plus aux besoins de l'heure. C'est pourquoi nous pourrions parler davantage de ce point de vue-là la semaine prochaine, après avoir vu l'entente sur le libre-échange.

Il y a des aspects du projet de loi dont on a parié et sur lesquels il y a eu une bonne discussion. Je sais gré au ministre et à ses fonctionnaires d'avoir manifesté de l'ouverture. Le ministre n'a pas l'air d'être trop rébarbatif aux amendements, ses fonctionnaires non plus. Souvent, quand les fonctionnaires sont contre,

les ministres sont plus mal pris pour inciter à ne pas bouger. J'ai remarqué dans ce cas-ci... Non, non, j'ai d'autres projets de loi. Justement, hier, on a découvert une erreur dans un projet de loi qui n'était pas clair, où on ne sentait pas la même volonté. Ce que je veux dire, c'est que j'ai toujours pensé qu'il y avait des effaces au bout des crayons parce que les choses pouvaient être améliorées. Personnellement, j'ai beaucoup apprécié le fait que tout au cours de ces travaux les fonctionnaires n'ont pas dit: On a fait un travail, il est fini, c'est le nec plus ultra et il n'y a plus rien à toucher là-dedans. Au contraire, d'eux-mêmes, jusqu'à la dernière minute, ils ont contribué à améliorer le texte. Je suis persuadé que, dans les semaines et les mois qui vont venir, ils vont se rendre compte aussi que d'autres phrases devraient être améliorées. Je suis de ceux qui pensent qu'il ne faut pas être gêné de vouloir améliorer des textes et que ce n'est humiliant pour personne. Au contraire, c'est un signe d'ouverture d'esprit. À ce point de vue, le ministre a mentionné avec raison que son équipe avait fait un excellent travail, son équipe au niveau administratif et son soutien politique également que j'ai eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises. Il y a une personne qui m'a frappé par sa disponibilité et surtout sa capacité d'action. En politique, on rencontre souvent beaucoup de gens qui sont forts en paroles, mais qui, dans l'action, ne valent pas cher.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes en train de dire que je suis bien entouré...

M. Garon: Non, je dis que vous avez une personne...

M. Côté (Charlesbourg): Vous aussi, d'ailleurs.

M. Garon: Je voudrais terminer en disant qu'il est beaucoup plus facile de travailler sur des projets sur lesquels il y a accord entre les partis politiques. Personne ne peut aller contre la sécurité routière, personne ne peut véritablement aller contre une amélioration des relations dans le domaine du transport. Il a été bénéfique, je pense, de faire venir les gens qui représentent les camionneurs et les compagnies de transport. Ils nous ont dit que, même s'ils étaient rébarbatifs au projet de loi, même s'ils ne souhaitaient pas le projet de loi, ils le voyaient comme un moindre mal, dans les circonstances. C'est ce que j'ai retenu de leurs représentations, que c'était un moindre mal. C'est dans cette perspective que nous avons voulu collaborer à l'étude de ce projet de loi avec le ministre et l'équipe qui l'accompagne.

Je voudrais aussi féliciter le député d'Orford qui a parlé. Je reproche souvent aux députés ministériels de ne pas dire un mot. Le député d'Orford a parlé. Parfois, cela agaçait le ministre, mais cela fait partie de la vie et cela

demande un plus grand courage pour un député ministériel de parler parce qu'il y a beaucoup de personnes qui donnent la directive de rester tranquille. Je voudrais féliciter le député d'Orford parce qu'il a des connaissances dans les domaines que nous avons étudiés et il nous en a fait profiter. Je pense que nous avons pu bénéficier des conseils qu'il nous a prodigués en indiquant le fonctionnement d'un secteur qu'il connaît bien.

Je voudrais dire au ministre que chaque fois qu'il y aura possibilité de collaborer en faisant un étude sérieuse d'un projet de loi et en travaillant d'une façon sérieuse à des projets qu'il présentera, il nous fera toujours plaisir de lui offrir notre appui sans complaisance, en jouant le rôle qui est le nôtre, le rôle de l'Opposition de critiquer ce qui ne nous paraît pas bon. C'est de cette façon que les choses s'amélioreront. Je ne suis pas un partisan de la politique du pire. Je n'ai jamais été un partisan de la politique du pire. Je pense que la meilleure façon de faire de la politique, c'est souvent de ne pas en faire. Merci à tous ceux qui nous ont appuyés.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Une petite chose. Au moment où le député de Lévis a parlé de mes collègues en disant que, parfois, il y a des directives, il n'y en a pas et il n'y en aura jamais. Moi...

Une voix:...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit qu'il n'y en avait pas non plus. Je n'ai pas été agacé par le fait que le député d'Orford intervienne. On connaît l'expérience du député d'Orford et sa très grande connaissance du transit des sapins entre sa région et les États-Unis. Des couronnes, on en a même eu des exemples déposés à cette commission. Dans ce sens, je ne me suis pas senti agacé du tout. Le député d'Orford, je le connais, puisque j'ai siégé avec lui de 1973 à 1976. J'ai travaillé avec lui depuis ce temps, et c'est toujours très intéressant. On n'est pas député depuis 1956 sans interruption, sans avoir une profonde connaissance et le respect de son milieu. C'est le meilleur signe de longévité. Je m'en souhaite autant, mais je suis sûr que je n'aurai jamais autant d'acuité que le député d'Orford pour être capable de perdurer dans le temps sur le plan politique.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. J'aimerais vous remercier, M. le ministre et vos collaborateurs, de même que tous les parlementaires, ainsi que M. le député de Lévis qui, par sa grande expérience, surtout le 9 décembre, a su faire profiter la présidence de ses nombreux conseils sur le respect du règle-

ment dans cette assemblée. Nous retiendrons vos remarques faites avec justesse, M. le député.

Sur ce, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 25)