



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 (2)

Le mardi 8 décembre 1987 - No 101

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Délivrance du permis (suite)	CAE-5845
Conditions attachées à un permis	CAE-5851
Suspension ou révocation du permis	CAE-5862
Procédure et preuve	CAE-5870
Enquête et inspection	CAE-5893
Saisie sans mandat	CAE-5899
Appel	CAE-5902
Réglementation	CAE-5903
Dispositions pénales	CAE-5909
Dispositions diverses et transitoires	CAE-5919

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Jean Garon

M. Marc-Yvan Côté

M. Georges Vaillancourt

M. Lewis Camden

M. Hubert Desbiens

M. Henri Paradis

* M. Pierre Boulay, ministère des Transports

* M. Michel Drolet, idem

* M. Gilles Gonthier, idem

* M. Louis Rémillard, Commission des transports du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 8 décembre 1987

Étude détaillée du projet de loi 76

(Onze heures trente-sept minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux afin de poursuivre l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage. Est-ce que nous avons des remplaçants, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Aucun remplacement, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire.

Au moment de notre ajournement, nous en étions à l'article 20, au paragraphe 3.

Délivrance du permis (suite)

M. Garon: Le fait que "L'article 15 ne s'applique pas au transport:", ce n'est pas beaucoup avantageux pour les transporteurs québécois, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les cas des fruits et légumes.

M. Garon: Cela veut dire que vous ne le contrôlez pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un contrôle sur le plan sécuritaire.

M. Garon: Oui, mais vous ne le contrôlez pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Le transport est toujours couvert par le Code de la sécurité routière.

M. Garon: Comme il s'agit en grande partie, de fruits et de légumes d'ici, c'est fait par des camionneurs d'ici?

M. Côté (Charlesbourg): M. Boulay.

M. Boulay (Pierre): En fait, M. le député, l'article 20, c'est une énumération d'articles ou de produits qui ont certaines caractéristiques: ils sont soit saisonniers, soit périssables, ils ont une valeur moindre...

M. Garon: Comment cela, une valeur moindre?

M. Boulay: C'est l'un ou l'autre.

M. Garon: Voulez-vous dire que les produits agricoles ont une valeur moindre?

M. Boulay: C'est-à-dire que cela peut être plus dispendieux, si vous avez un voyage d'ordinateurs plutôt qu'un voyage de fruits et légumes.

M. Garon: Un voyage de vaches, cela fait un bon voyage, à 3000 \$ ou 4000 \$ la vache, de bonnes vaches.

M. Vaillancourt: Des fois, cela n'en prend qu'une.

M. Garon: Quelquefois seulement une. Il y a des vaches qui sont des prototypes sur le plan génétique.

M. Vaillancourt: Il s'en vend jusqu'à 50 000 \$.

M. Garon: Pardon.

M. Côté (Charlesbourg): On est rendu dans le pacage pas mal.

M. Garon: Non, c'est vrai que -

Une voix: On parle de transport.

M. Boulay: La plupart de ces produits font actuellement partie du règlement sur les produits nommés. Le règlement sur les produits nommés dit que cela prend un permis au comptoir à la Commission des transports du Québec.

M. Garon: Un permis au comptoir.

M. Boulay: Oui, dans le sens où un transporteur peut facilement faire ce transport. Tout ce qu'il suffit qu'il fasse, c'est qu'il demande un permis à la Commission des transports du Québec et qu'il ait l'assurance. C'est très comparable au test d'aptitude dans la nouvelle loi, sauf que le règlement sur le transport des produits nommés s'adressait principalement au transport de produits entre le Québec et les États-Unis. On s'est dit qu'il y aurait avantage à reconduire une telle disposition dans le projet de loi, mais avantager également les expéditeurs du Québec et les gens du Québec, pour autant qu'on avantagerait le transport international avant.

M. Garon: Estimez-vous que le fait d'être exclus de l'application de l'article 15...

M. Boulay: Autrement dit, un expéditeur pourrait avoir des services beaucoup plus rapidement, par exemple.

M. Garon: Oui, mais il peut aussi prendre des transporteurs étrangers plus facilement.

M. Boulay: Actuellement, du transport de

produits nommés, il y a des Canadiens, des Québécois et des Américains qui en font. L'idée, c'est d'avoir, dans le cas des produits périssables, par exemple...

M. Côté (Charlesbourg):... du service rapidement, au moment où tu en as besoin.

M. Boulay: Les fruits et légumes, il faut que cela se rende tout de suite sur le marché. Cela ne peut pas attendre. On parlait des arbres de Noël, c'est saisonnier. Les couronnes de Noël, comme on a ce matin, c'est saisonnier. Il faut que le transport se fasse tout de suite. On ne peut pas le faire en mars ou avril.

M. Garon: Mais tantôt, on va revenir sur les véhicules routiers neufs ou usagés et ce que vous dites ne s'applique pas à ce moment-là.

M. Boulay: Non, mais...

M. Garon: Cela s'applique...

M. Côté (Charlesbourg): Il va y avoir un amendement tantôt.

M. Garon: Oui, mais dans le fond, cela veut dire que c'est l'expéditeur, donc le manufacturier d'automobiles, qui va décider de prendre des gars de l'Ontario. Comme nous autres, nous sommes les clients, normalement le client peut avoir quelque chose à dire⁹.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est exactement le problème qu'on a actuellement. C'est décidé par les compagnies qui fabriquent et expédient.

M. Garon: Mais, il paraît que c'est autour de 160 000 000 \$ de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais actuellement - en tout cas, selon les données qu'on nous a données - ce sont des compagnies de l'extérieur, mais ce sont des Québécois qui travaillent pour ces compagnies-là.

M. Garon: Je ne gagerais pas beaucoup là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez.

M. Garon: Les expéditeurs de l'Ontario ne veulent prendre que des transporteurs de l'Ontario et après cela, ceux-ci engageraient des Québécois, je ne gagerais pas beaucoup là-dessus. Mais les fruits et légumes, le but c'est qu'ils puissent avoir un permis au comptoir pour les fruits et légumes, les produits d'horticulture et les produits provenant de la ferme. L'expéditeur, il faut qu'il choisisse un transporteur sans...

M. Boulay: Dans la mesure où le transpor-

teur est apte. Il n'y a pas de test d'intérêt public, il n'y a pas de jeu d'opposition qui se fait et, à ce moment-là, l'expéditeur peut se voir desservir immédiatement. Surtout que ce n'est pas nécessairement... Il y a une raison à la base de cela aussi. Il y a une raison pour laquelle ces produits étaient dans le transport des produits nommés dans la réglementation actuelle, c'est que bien souvent les expéditeurs avaient de la difficulté à avoir des transporteurs, parce que cela se fait dans des temps donnés et sur des périodes très courtes de l'année.

M. Garon: Non, concernant l'argument des fruits et légumes ou des animaux, je pense bien que c'est la loi de l'usage. Ce n'est pas tout le monde qui va aller transporter des animaux. Il y a bien des chauffeurs qui se trouveraient pris avec un voyage de boeufs vivants, et ce n'est pas le boeuf qui prendrait le mors aux dents, ce serait le chauffeur. Ils ont comme peur de cela. Cela est arrivé dans le passé. On a engagé des gens qui ne connaissaient pas cela beaucoup et qui, plutôt que de faire sortir les boeufs - cela faisait 24 heures - pour les faire marcher et boire, comme on doit le faire de temps en temps, ne s'en occupaient pas, car ils en avaient un peu peur. Ce n'est pas tout le monde qui peut rassembler un troupeau. Après les avoir sortis du camion, comment les rembarquer? Alors, le paragraphe 3 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 3 est adopté. Le paragraphe 4 est-il adopté?

M. Garon: Le paragraphe 4, un moment, les arbres de Noël naturels.

M. Vaillancourt: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Garon: C'est pour ça que je n'ai pas voulu, hier, que ce soit adopté en votre absence. Alors, on a dit. On va ajourner pour que le plus grand spécialiste en arbres de Noël à notre commission parlementaire puisse s'exprimer.

M. Vaillancourt: On m'a dit cela que vous vous étiez arrêtés à l'article qui parlait des arbres de Noël. Je remercie le député de Lévis et, pour cette raison, je lui rends hommage ce matin en lui remettant un cadeau parmi les produits que je vends depuis au-delà de 35 ans sur le marché américain.

M. Garon: Pardon? Pas un arbre de Noël!

M. Vaillancourt: Disons que ça fait partie des produits que je vends aux États-Unis, des arbres de Noël de toutes les longueurs.

M. Garon: Comment appelez-vous cela?

M. Vaillancourt: Ça, ce sont des couronnes de Noël. Il s'en fabrique de 8 pouces, 10 pouces ou 12 pouces, jusqu'à 48 pouces si vous voulez. Celle-là, c'est une 10 pouces.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de pouces.

Une voix: C'est beau, Georges.

M. Vaillancourt: Cela me fait plaisir de vous l'offrir.

M. Garon: C'est une 48 pouces.

M. Vaillancourt: Et d'en offrir une au ministre. 48 pouces, c'est pas mal haut.

M. Garon: En avez-vous apporté une au ministre? Elle n'est pas là.

M. Vaillancourt: Pardon? Oui, il en a une aussi.

M. Garon: Vous l'avez... Ah oui! Il y en a deux ou trois là...

M. Vaillancourt: Je ne veux pas faire de jaloux.

M. Garon: Êtes-vous allé chez vous hier?

M. Vaillancourt: Pardon?

M. Garon: Vous êtes allé les chercher hier, cette nuit?

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

M. Vaillancourt: Eh bien ça, disons que...

M. Garon: On est dans le transport, il faut croire qu'il est parti tard hier soir.

M. Vaillancourt: Vous savez, je suis toujours prêt à toute éventualité. Étant donné qu'on discute d'un projet de loi qui est très important, pour le bénéfice des fonctionnaires qui vont avoir à nous accorder peut-être pas des permis, puisqu'il est exempté, pour ma part, je suis bien heureux que les arbres de Noël et fa mousse de tourbe, commerce dans lequel je suis depuis de nombreuses années...

M. Garon: Pourquoi êtes-vous heureux que ce soit exempté?

M. Vaillancourt: C'est l'idée que les arbres de Noël, c'est un produit que, quand c'est le temps de l'expédition, on n'a pas le temps de courir des camions qui ont des permis. On engage de bons camions qui ont un bon équipe-

ment, qui sont assurés pour leurs charges...

M. Garon: Ce n'est pas lourd! des arbres.

M. Vaillancourt: La pesanteur, pour ça, il n'y a pas de problème. On n'a aucune difficulté, parce qu'on pourrait en mettre beaucoup plus du point de vue de la pesanteur. Seulement, c'est l'idée que c'est un produit pour lequel on n'a pas le temps d'attendre...

M. Côté (Charlesbourg): Les livrer après Noël, cela n'irait pas bien.

M. Vaillancourt: ...que le type aille se chercher un permis. Je pense qu'on arriverait un peu en retard avec nos livraisons. C'est pour cela, je pense, que cela a été sage que ce ne soit pas obligatoire d'avoir un permis. Pour ma part, j'endorsse, j'accepte cet article sans aucune difficulté, parce que je pense que c'est bien pensé.

M. Garon: Les transportez-vous gelés? On dirait qu'ils sont aplatis pour en mettre plus dans le camion.

M. Vaillancourt: On les transporte quelle que soit la température. Quand c'est le temps de faire l'expédition des arbres de Noël, il faut que ça monte. La seule différence qu'il y a, c'est que, quand c'est gelé, on en met moins. Cela nous coûte plus cher de transport. Quand ils ne sont pas gelés, on en met plus.

M. Garon: Ah oui? Je pensais que c'était le contraire. On sent qu'aujourd'hui ils sont beaucoup plus emplis.

M. Vaillancourt: Quand c'est gelé, je peux vous dire que ça coûte pas mal plus cher de transport, parce que le voyage monte plus vite. On ne peut pas les écraser, parce qu'on va les casser.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 4 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 5?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez constaté, M. le Président, que mon collègue de Lévis et moi, en ne l'adoptant pas hier, on a signifié au député d'Orford qu'on ne voulait pas lui passer un sapin.

Le Président (M. Saint-Roch): J'en prends bonne note, M. le ministre. Paragraphe 5?

M. Garon: Paragraphe S, la mousse de tourbe. Il s'agit moins d'un produit... Quel est le but, parce que la mousse de tourbe, au fond, c'est dans des sacs. Au fond, c'est comme un voyage avec beaucoup de sacs. C'est empilé dans des sacs de différentes grandeurs. Et c'est transporté pas mal pendant toute la saison, même l'hiver. Alors, quel est le but?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même principe de façon générale. C'était dans les produits nommés. Mais il faut quand même dire que la mousse de tourbe est produite à une période spécifique de l'année aussi.

M. Garon: L'été.

M. Côté (Charlesbourg): Elle a beau être dans des sacs en plastique - je ne me souviens pas si c'est le député d'Orford qui m'a conté cela à un moment donné...

M. Garon: Elle est empilée.

M. Vaillancourt: ...mais il y a des trous pour la ventilation qui peuvent permettre à l'eau d'entrer. Cela fait respirer, mais cela a aussi des influences très importantes sur le poids. Si c'est détrempe, ça pèse pas mal plus que si ce n'est pas détrempe, avec tous les problèmes que ça suppose. Je pense que c'est le député d'Orford qui m'avait...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Cela absorbe beaucoup l'humidité. La tourbe, c'est d'abord un produit qui absorbe l'humidité, qui maintient l'humidité au niveau des racines. Ce n'est pas un engrais chimique, c'est tout simplement un organique qui retient l'humidité au niveau des racines. C'est pour cette raison-là que c'est un bon produit. La livraison se fait surtout dans les mois de mars, avril, mai et juin, dans ce temps-là, à peu près à tous les endroits où on dépense de la tourbe pour l'agriculture.

C'est un peu pour faire des parterres ou des serres. On appelle cela les "nurseries", les pépinières. Quand c'est le temps de l'expédition, c'est encore la même chose que pour les arbres de Noël. On n'a pas le temps de courir après des camionneurs qui ont des permis, parce que ça presse et les gens ne veulent pas retarder leurs semences. Alors, c'est un produit qui est très en demande au cours d'une saison donnée et, ensuite, cela tombe.

Un type ne peut pas avoir des permis pour toutes sortes de choses. Alors, c'est pour cette raison que je pense que c'est bon que cela soit considéré comme les fruits et légumes et les arbres de Noël.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le

paragraphe 5 est adopté?

M. Garon: Quand vous dites que c'est détrempe, quand il pleut l'été, les gens ne ramassent pas à ce moment-là? Ils attendent que la tourbe ait séché.

M. Vaillancourt: La tourbe, c'est aspiré à l'aide d'aspirateurs, et pour que ce soit aspiré, il faut que ce soit sec. Là, c'est mis en meule, en gros mulon, et quand il fait beau, on ramasse et quand il ne fait pas trop beau, on "pacte", on met ça dans un sac. Il arrive des fois où la tourbe est plus pesante, quand on prend une meule qui est là depuis un bout de temps, il peut y avoir cinq ou six pouces de tourbe sur le dessus qui sont très humides et c'est mêlé avec de la fourbe sèche; mais, quand cela fait trop longtemps que la meule est dans le champ, de l'humidité, il peut y en avoir jusqu'à un pied. Alors, cela rend les sacs beaucoup plus lourds.

C'est cela qui arrive et c'est assez difficile surtout pour un transporteur. On peut peser des sacs et dire: Tant de sacs, cela fait quelque 1000 livres, mais, si on s'adonne à une passée dans la pile particulièrement humide - on ne les pèse pas à toutes les fois qu'on charge, on en pèse pour faire une moyenne - ce qui arrive assez souvent, c'est qu'on se fait prendre avec des pesanteurs un peu trop élevées, parce qu'on s'est adonné à charger des sacs qui avaient beaucoup plus d'humidité dans la tourbe quand on l'a empaquetée que d'autres.

M. Garon: Un sac de tourbe pèse quasiment rien. Cela ne pèse pas beaucoup.

M. Vaillancourt: Un sac de six pieds cubes pèse de 65 à 90 livres. Mais la bonne pesanture, c'est environ 70 ou 75 livres. On charge environ 700 à 800 ballots de six pieds cubes par camion, cela dépend de sa longueur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 5 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Aux paragraphes 6 et 7, nous avons un amendement qui avait été laissé en suspens. Est-ce qu'on demeure encore en suspens?

M. Garon: On avait demandé de le mettre en suspens, parce qu'on avait des informations additionnelles à demander.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors, on adopte le reste et il reste le paragraphe 7...

M. Garon: Oui mais, lui, ce n'est pas seulement pour le vote, c'est pour la discussion aussi, parce que c'est une question d'information.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Vaillancourt: M. le Président, pour le **Journal des débats**, je voudrais juste corriger. De 700 à 800 sacs, ce n'est pas pour le six pieds cubes, mais pour le quatre pieds cubes.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. M. le député d'Orford, pour cette correction. L'article 20 est maintenant en suspens à cause des paragraphes 6 et 7. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le dernier alinéa?

M. Garon: Non, le dernier alinéa... Non, c'est la définition courante. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 21.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut refuser de délivrer un permis de camionnage à une personne morale lorsque l'un de ses administrateurs ou officiers ne satisfait pas aux conditions prescrites par la présente loi et ses règlements."

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous dites... l'un de ses administrateurs ne satisfait pas aux conditions prescrites par la présente loi et ses règlements? Il peut y avoir une compagnie qui a un conseil d'administration de sept à neuf personnes et s'il y en a une, en quoi disqualifie-t-elle une personne morale?

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

M. Drolet (Michel): C'est pour permettre justement de lever dans le cas de la commission le voile corporatif, parce qu'une personne physique à laquelle on fixe des conditions pour l'obtention d'un permis de transport pourrait n'avoir qu'à s'incorporer pour échapper à ces règles de la personne physique. La commission pourra enlever le voile corporatif et dire: Vous ne répondez pas aux critères et aux conditions qui sont déterminés par règlement pour être titulaire d'un permis et, à ce moment-là - selon, évidemment, des conditions puisqu'on les détermine par règlement - vous ne pouvez pas être titulaire de ce permis, même si vous vous êtes incorporée et que le permis serait émis alors au nom de la personne morale.

M. Garon: On pourrait imaginer l'inverse. Par exemple, une compagnie fonctionne normalement, mais il y a quelqu'un qui n'est pas qualifié qui siège au conseil d'administration, je ne vois pas en quoi cela disqualifierait la compagnie. Là, vous donnez le cas de quelqu'un qui est disqualifié et qui prend une entité corporative pour contourner la loi. On peut imaginer le cas de beaucoup de compagnies où la plupart des administrateurs ne sont pas qualifiés. Ils sont dans le domaine comme actionnaires et, comme

ils sont des actionnaires importants, ils peuvent siéger au conseil d'administration, mais sans qu'eux-mêmes aient la qualification ou non.

M. Drolet: Si la condition, par exemple, en est une qui est prévue ici, à savoir ne pas avoir eu un permis de camionnage qui a fait l'objet d'une suspension, à ce moment-là, si la personne se retrouve au conseil d'administration d'une entreprise de camionnage, la Commission des transports pourrait effectivement lever le voile corporatif et dire à la corporation: Je refuse la délivrance du permis.

M. Garon: Cela m'apparaît drôle. Supposons un conseil d'administration formé de neuf personnes, dont toutes sont qualifiées, et que ce gars-là ne peut plus faire de camionnage parce qu'il s'est disqualifié pour une raison ou pour une autre qui n'est pas quelque chose de frauduleux. Elles ont voulu l'associer avec elles, parce qu'il apporte un autre genre de connaissances, mais sans pouvoir exploiter lui-même une compagnie à son nom parce qu'il n'a pas été qualifié sur certains aspects, cela disqualifierait la compagnie au complet.

M. Drolet: Il appartiendra...

M. Garon: On peut imaginer des aspects. Quelqu'un peut ne pas être qualifié sans être un bandit, sans...

M. Drolet:... à la commission d'exercer sa discrétion et de voir si, à ce moment-là, la disqualification de cette personne en regard des conditions risque justement d'amener des problèmes au niveau de l'exploitation du permis. Alors, elle pourra refuser de délivrer le permis.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple bien simple. Un transporteur peut avoir fait faillite et être un honnête homme. Supposons la crise économique de 1981, 1982 et 1983 où beaucoup de gens ont fait faillite. Personne ne pouvait imaginer que les taux d'intérêt seraient au-dessus de 20 % à un moment donné en 1981. Quand vous avez commencé et que vous étiez en affaires en 1980, vous vous êtes éjarré un peu. Personne ne pouvait imaginer que les taux seraient au-dessus de 21 %. Dans les pays musulmans, ils coupent presque les mains pour avoir prêté avec de tels taux d'intérêt. Autrefois, alors que nos gens étaient plus pratiquants, c'était considéré comme une faute grave que de prêter à des taux usuraires. Ce transporteur ne pouvait pas imaginer cela. Il fait alors faillite. C'est un gars compétent. Il fait faillite pour une raison ou pour une autre sur le plan administratif et cela n'a rien de frauduleux. Il y a une autre compagnie, par exemple, qui voit cette personne qui a fait faillite, mais qui est quelqu'un de compétent, et qui l'embauche parce qu'elle considère qu'il est assez bon pour être

membre du conseil d'administration, étant donné qu'il va y avoir neuf personnes au conseil d'administration et que les connaissances qu'il représente sont utiles. Je ne pense pas que ce soit une cause pour refuser un permis à cette compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, parce qu'à 12 :6, cela règle le problème: "Une déclaration de toute faillite du requérant ou de l'un de ses administrateurs, ou officiers, en cours ou survenus dans les cinq années précédant la demande, à laquelle doit être jointe une copie du jugement de libération...". Si c'est un honnête gars et que ce n'est pas frauduleux, alors, à ce moment... (12 heures),

M. Garon: Non, mais dans cinq ans? Il ne peut pas. Il faut qu'ils déclare la faillite qu'il a eue dans les cinq ans. C'est justement le cas de quelqu'un qui a fait faillite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que vous prenez l'exemple de 1981.

M. Garon: Je prends l'exemple de 1981, parce que c'était une période économique difficile et que les gens qui ont fait faillite étaient des gens bien corrects, sauf qu'ils n'ont pas pu imaginer que le taux d'intérêt serait aussi élevé et ils l'ont fait. Il y a une autre entreprise à côté qui voit cette personne et qui dit: C'était quelqu'un de compétent et il a fait faillite dans son entreprise, mais on veut l'embarquer dans notre groupe pour le nommer au conseil d'administration. Après tout, c'est quelqu'un de compétent. Et cela pourrait disqualifier l'entreprise. Je comprendrais si c'était quelque chose de frauduleux ou de malhonnête.

M. Drolet: C'est peu 211...

M. Garon: Oui, oui, c'est peu, mais cela fait...

M. Drolet: Évidemment, encore là, il y a place à la discrétion du tribunal administratif qui s'appelle la Commission des transports. Votre exemple est un peu embêtant, parce qu'il fait partie du test d'aptitude. Mais, si on prenait une autre condition comme le fait de ne pas avoir eu un permis de transport suspendu...

M. Garon: J'ai pris cela volontairement comme ça. C'est pourquoi j'ai pris cet exemple.

M. Drolet: Oui, c'est cela.

M. Garon: Justement, parce que cela m'apparaît un bon cas. Il y a des gens qui ont fait faillite. Ce sont des gens très honnêtes. Ils ont été serrés financièrement pour différentes raisons.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne sont pas des méchants garçons pour tout cela.

M. Garon: Non. Ce ne sont pas des bandits. Ils ne font pas de fraude.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pourquoi c'est écrit "peut" au lieu de "doit". Si c'était un bandit, on dirait "doit". Pour un autre individu, on dit qu'il y a des situations où, effectivement, le tribunal peut se servir de son jugement et l'évaluer. Donc, c'est "peut".

M. Garon: Pensez-vous que c'est un "peut" discrétionnaire ou impératif?

M. Drolet: Non, c'est discrétionnaire. Il est impératif d'exercer sa juridiction, mais le "peut" est toujours un pouvoir et non un devoir.

Évidemment, dans ce cas-là, ce serait à la commission d'apprécier l'importance du manquement à la condition en regard de l'exploitation du permis qu'elle s'apprête à délivrer. Il faut qu'elle ait ce pouvoir. Si on ne lui donne pas ce pouvoir, la commission ne pourra pas, comme je vous le dis, lever le voile corporatif. Une personne qui verrait, en tant qu'individu, son permis suspendu ou annulé pour avoir commis des infractions répétées à la loi, pourrait se représenter à la commission et dire: Je suis maintenant incorporé. Émettez un permis à l'entreprise que j'ai constituée. Ce n'est plus moi. C'est la personne morale. C'est l'entreprise qui vous demande un permis.

M. Garon: Mais quand même, ce n'est pas très encadré. C'est un pouvoir qui est pas mal général.

M. Drolet: Évidemment, il faut aussi voir les conditions réglementaires qui seront faites à cela. Je vous parle d'une condition qui est déterminée dans la loi, soit celle de la suspension ou de la révocation du permis.

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

M. Garon: Quand on dit: "... Lorsque l'un de ses administrateurs ou officiers ne satisfait pas aux conditions prescrites par la présente loi et ses règlements.", c'est tout de même partout dans la loi et les règlements. Cela fait large pas mal.

M. Drolet: Dans les conditions que doit respecter une personne qui est membre d'un conseil d'administration,

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'on pourrait se retrouver dans des situations où ce serait un prête-nom qui viendrait demander le permis pour quelqu'un qui se camouflerait à l'intérieur

de la compagnie.

M. Garon: Ça, ce n'est pas correct.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu ce qu'on vise. Ce n'est pas l'individu dont vous pariez, qui a vécu un moment difficile dans sa vie, compte tenu d'un contexte imprévisible qui était celui du taux d'inflation très élevé qui a eu des effets très importants sur les taux d'intérêt. Cela l'a mis en situation de faillite, mais cela ne veut pas dire que c'est un mauvais administrateur ou un mauvais transporteur. Cela veut dire qu'il a eu des conditions tout à fait particulières qui ont fait en sorte qu'il n'a pas pu passer à travers, mais cela ne lui enlève pas certaines qualités de gérance ou de soutien à l'entreprise. Ce n'est pas dans l'esprit de la loi de viser ceux-là. C'est davantage ceux qui voudraient se camoufler derrière un prête-nom et qui seraient des éléments que l'on voudrait éliminer.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 21 est adopté. Article 22?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut refuser de délivrer un permis de camionnage s'il ne s'est pas écoulé un délai de cinq ans depuis la date où le requérant ou une personne visée dans l'article 21: "1° a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon; ou

"2° a purgé sa peine ou, le cas échéant, a commencé sa période de probation dans le cas d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un service de transport ou à la conduite d'un véhicule routier et punissable d'un emprisonnement de cinq ans ou plus et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon."

M. Garon: C'est plus....

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus encadré, cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23.

Conditions attachées à un permis

M. Côté (Charlesbourg): "Un permis de camionnage ne peut être exploité que par son titulaire."

Je pense que le but recherché est clair. Cela vise à empêcher le titulaire d'un permis de camionnage de le faire exploiter de quelque façon par une autre personne.

M. Garon: Cela peut être une personne

morale qui soit titulaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est la même, c'est celle qui l'exploite.

M. Garon: Cela veut dire qu'au fond, toutes les personnes derrière le permis pourraient dans la compagnie changer, sauf la personne qu'il qualifie.

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

M. Drolet: Toute personne morale, pour le permis qui est délivré à la personne morale, il est bien évident que la personne morale en soi n'exploite pas un service de transport. C'est constitué d'individus au sein de la personne morale, sauf que c'est exploité pour et au nom de la personne morale. On veut éviter qu'on utilise des permis à mauvais escient ou que n'importe qui puisse prendre le permis d'un autre et se dire titulaire ou exploitant de ce permis.

M. Garon: Mais là, comme vous allez en donner à à peu près tout le monde, cela n'aura pas beaucoup d'importance. Je comprends pourquoi on veut garder le contrôle sur le permis.

M. Drolet: C'est une clause habituelle dans l'exploitation des permis, que ce soient des permis de camionnage ou d'autres permis. Le permis est quand même attribué à une personne en particulier...

M. Garon: Il ne peut pas être loué.

M. Drolet: ...qui s'est qualifiée.

M. Garon: Dans les notes explicatives, je vois qu'il ne peut pas être loué. Mais je peux faire de la sous-traitance pour quelqu'un qui a un permis.

M. Drolet: Mais vous êtes, vous-même, titulaire d'un permis pour faire de la sous-traitance.

M. Garon: Pas nécessairement. On a vu une règle hier où ce n'était pas nécessaire, il me semble. La règle qu'on a vue sur la sous-traitance, hier...

M. Drolet: L'article 16.

M. Garon: Je ne me souviens pas à quel article. L'article 18. Est-ce que c'est cela? Vous avez raison, c'est pour un titulaire de permis.

M. Drolet: C'est exact. Celui qui va donner les services de camionnage en sous-traitance devra lui-même être titulaire d'un permis et il aura à remplir certaines obligations, à savoir de respecter les clauses du permis du titulaire qui fait exécuter ses services de camionnage en

sous-traitance.

M. Garon: Il n'y a que le test d'aptitude.

M. Drolet: Il y aura seulement le test d'aptitude dans ce cas, oui.

M. Garon: Il n'y aura pas d'intérêt public à fournir. On dit test d'aptitude, mais ce sont plutôt des conditions à remplir. La boucle est bouclée.

Le Président (M. Saint-Roch): Si la boucle est bouclée, est-ce que l'article 23 est adopté?

M. Garon: Vous faites flèche de tout bois, M. le Président. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 24.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut toutefois, sur production des documents qu'elle peut exiger et sur paiement du droit prescrit par règlement, autoriser une personne autre que le titulaire à exploiter temporairement un permis, si cette personne est l'exécuteur testamentaire du titulaire du permis, son légataire ou son héritier ou une personne désignée par eux, un syndic à la faillite, un liquidateur, un séquestre judiciaire ou conventionnel ou un fiduciaire qui administre provisoirement les actifs utilisés pour l'exploitation du permis. La commission peut aussi, aux mêmes conditions, autoriser une personne autre que le titulaire à exploiter temporairement un permis, si cette personne produit une demande de permis dans les 60 jours de la signature d'une promesse de vente de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs du titulaire du permis, conditionnelle à l'obtention d'un permis par l'acquéreur."

Ce sont les mesures transitoires qu'on évoquait hier au moment où on a discuté de certains autres articles.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 24, adopté. J'appelle l'article 25.

M. Côté (Charlesbourg): "La personne qui obtient l'autorisation d'exploiter temporairement un permis est réputée en être le titulaire."

M. Garon: C'est uniquement dans le cas de l'article 24.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Un titulaire temporaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 26.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis de camionnage doit exploiter son permis; il ne peut le faire que conformément à sa teneur."

M. Garon: "Doit exploiter son permis", cela veut dire qu'il est obligé de faire du camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il le fasse en fonction...,

M. Garon: Non, on dit "doit" l'exploiter.

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est-à-dire que...

Le Président (M. Saint-Roch): C'est "doit".

M. Côté (Charlesbourg): ...ce qu'on disait, c'est qu'il a le droit d'exploiter son permis.

M. Garon: Ce n'est pas anormal.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Dans le domaine du transport, je suis surpris. Dans un domaine où il y a des quotas, quelqu'un qui a un permis doit...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...parce qu'il y a des quotas qui lui sont attribués. S'il ne les fait pas, les autres ne les font pas non plus. Ce sont des pertes de droits pour d'autres. Dans certains cas, les permis doivent être utilisés. Dans le domaine des pêches ou de l'agriculture, quelqu'un qui ne produit pas son quota peut le perdre. Ce n'est pas anormal. Mais, dans le domaine du camionnage, le camionnage que je ne fais pas, est-ce que je l'enlève? Est-ce que quelqu'un d'autre peut le faire ou est-ce qu'on considère qu'on donne des permis en nombre limité? Je n'ai pas compris qu'on donne les permis en nombre limité, alors je ne comprends pas trop que la personne "doit" l'exploiter. C'est cela que je me demande. "Doit" l'exploiter, c'est-à-dire qu'il doit faire du camionnage avec son permis, s'il n'en fait pas ou s'il est inactif une période de temps, il peut y avoir des conséquences.

M. Drolet: Bien, il demeure que c'est un service, lequel, en vertu de la loi, est là pour l'intérêt des usagers des services de transport,

de camionnage, ceux qui en ont besoin, d'une part.

(12 h 15)

D'autre part, la commission pourrait être appelée à émettre des permis. À un moment donné, si la moitié des permis qui sont en circulation ne sont pas exploités, ce serait peut-être intéressant aussi d'épurer les fichiers. D'ailleurs, il y a une modification qui est proposée après où la personne qui cesse ses activités doit retourner le permis à la Commission des transports du Québec et le permis, ipso facto, sera annulé. On peut difficilement concevoir qu'on va laisser en circulation des permis qui ne servent à rien, qui ne sont plus exploités.

M. Garon: Ce n'est pas ce que je veux dire. Quand on dit: "Le titulaire d'un permis de camionnage doit exploiter son permis". Comment évaluez-vous cela? Est-ce qu'il y a une jurisprudence là-dessus? Y a-t-il une disposition nouvelle ou une disposition qui reste plus longtemps?

M. Drolet: Non. Dans la Loi sur les transports, il y avait des dispositions en ce sens que si on étendait des services... Il faut que je vérifie. On avait une procédure de renouvellement des permis chaque année.

M. Garon: Là, vous n'en avez plus.

M. Drolet: Non. Le permis est émis sans période, sauf un cas exceptionnel du permis.

M. Garon: C'est nouveau.

M. Drolet: C'est nouveau.

M. Garon: Le permis est émis et vous ne le renouvelez pas. C'est curieux parce que tout l'ensemble des règles, le système mis en place habituellement marche dans le cas où on renouvelle les permis chaque année. Là, vous ne les renouvelez pas, vous les laissez dans le décor, puis en même temps tout votre ensemble sera conçu pour des permis qui seront renouvelés.

M. Drolet: Au contraire, si vous regardez ce qui se passait dans la Loi sur les transports, vous aviez un renouvellement quasi automatique des permis chaque année, sur paiement des droits d'immatriculation. Alors, même à ce moment-là, la commission n'avait pas nécessairement un geste judiciaire à poser pour annuler ou renouveler le permis. Le permis était renouvelé automatiquement.

M. Garon: De quelle façon allez-vous vous assurer que le permis est exploité? Si vous mettez l'obligation de l'exploiter, de quelle façon allez-vous faire en sorte que ce soit appliqué, parce qu'il ne s'agit pas de mettre une règle comme celle-là sans l'appliquer? Comment allez-vous pouvoir appliquer cela?

M. Drolet: On a quand même des pouvoirs d'inspection, qui seront vus; plus loin où on pourra aussi, dans le cadre des pouvoirs d'inspection, qui sont faits, vérifier si effectivement le transporteur exploite ou non son permis.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ces enquêtes vont nous permettre d'épurer le fichier.

M. Garon: Quand vous dites: Doit l'exploiter; il ne peut le faire que conformément à sa teneur. Est-ce qu'il doit l'exploiter dans toute sa teneur ou...? Il y a un permis avec ça qui comprend les pouvoirs de faire certaines choses. Mais est-ce qu'il doit l'exploiter dans toute sa teneur ou s'il peut perdre une partie de son permis parce qu'il l'exploite partiellement seulement?

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait signifier, dans le contexte, que cela éviterait à certains transporteurs de demander un permis pour tout le Québec, alors qu'ils veulent exploiter la région métropolitaine de Québec et de Montréal, ou disons la MRC Desjardins.

M. Garon: Il pourrait aussi y avoir quelqu'un qui demande un permis et, supposons qu'il y avait une opposition de deux ou trois, il y a quelqu'un qui demande le permis, il dit qu'il va faire telle chose de plus, cela sert d'argument pour qu'il ait un permis dans un cas où des permis pourraient être refusés. J'imagine une région où vous avez trois transporteurs, ils vont travailler tous les trois. Allez-vous émettre trois permis? Vous allez en émettre un et celui qui demande le permis dit: Je vais assurer tel ou tel service. Une fois qu'il a le permis, la partie payante il la laisse tomber. Comment cela marche-t-il? Est-ce que cela marche comme je le dis?

Par exemple, sur un territoire où il y a du volume pour faire vivre une entreprise pas trop grosse, allez-vous émettre plusieurs permis quand même en disant: Qu'ils se compétitionnent et on ne s'occupe pas de cela?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas dans le but de limiter, c'est dans le but de donner du service. Alors c'est un service à l'usager. C'est la commission qui aura à juger de l'intérêt public dans ces cas-là, d'avoir un autre transporteur. Ce n'est pas nous, mais c'est la commission qui aura à juger, selon les critères qu'on a adoptés à 15.

M. Garon: Voici ce que je veux dire. Prenons un exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est l'article qui permettrait à quelqu'un qui ferait du transport illégal parce que transportant des marchandises pour lesquelles il n'a pas de

permis ou dans un territoire où il n'a pas...

M. Garon: Ce n'est pas à cela que Je me réfère. Supposons, par exemple, qu'on est à un endroit où il n'y a pas un gros volume de transport. On est deux ou trois qui formulent une demande.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'on tentait de répondre à la question par une autre. Il ne faut pas se mêler,

M. Garon: Dans cette région, il n'y a pas beaucoup de volume. Souvent, quand vous avez un cas où il n'y a pas beaucoup de volume, vous avez trois transporteurs. Il n'y a pas de volume pour en faire vivre trois. Est-ce que vous allez donner un permis? Supposons qu'il y en a deux ou trois qui font une demande, dans un endroit où il n'y a pas beaucoup de volume.

Mais il y a quelqu'un, pour avoir le permis, qui dit: Je veux avoir le permis pour des matières dangereuses... des choses auxquelles les gens sont moins intéressés. Allez-vous d'abord donner des permis à tout le monde en disant: Ils se feront la guerre et que le diable emporte tout. C'est la concurrence. Ou bien vous allez dire: Comme il n'y a pas beaucoup de volume, on va donner un permis à quelqu'un qui va assurer le service plutôt que de donner trois permis, alors qu'il y a du volume pour un. Première question.

La deuxième, si vous n'en donnez qu'un, celui qui l'obtient a utilisé comme argument qu'il voulait avoir son permis pour telle et telle fin, pour montrer qu'il va assurer tout le service. Mais une fois qu'il a le permis, il y a une partie du permis...

M. Côté (Charlesbourg): Il prend juste le glaçage, il ne prend pas le gâteau.

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, il ne respecte pas la teneur de son...

M. Garon: Oui, mais je veux dire, qu'est-ce que vous allez faire? Lui enlever son permis au complet ou la partie qu'il n'exploite pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le permis au complet. Ce n'est pas...

M. Garon: C'est comme ça les questions difficiles, des fois.

M. Drolet: La première question que vous posez à savoir s'il va y avoir seulement un permis émis ou trois? S'il n'y a pas d'opposition et qu'on rencontre les critères d'aptitude, il y aura trois permis, effectivement. Et les gens vont se faire concurrence.

Votre deuxième question, je pense, c'était à supposer qu'il n'y aurait qu'un permis. Mais il va

y en avoir trois. Si effectivement, pour des motifs d'intérêt public, il y a des opposants et que la commission ne retient qu'un seul des demandeurs, les deux autres n'ont pas de permis, et que celui-ci n'exploite pas son permis complètement, conformément à la teneur du permis, je n'ai pas de facilité à vous répondre parce que je n'ai pas de teneur de permis devant moi. Est-ce que vous avez un permis avec plusieurs services? Ce n'est pas encore déterminé.

Mais supposons qu'on peut effectivement scinder en plusieurs services le permis en question, il n'y a rien qui s'oppose, quant à moi, à une annulation partielle du permis, pour absence d'exploitation.

M. Garon: Je voyais par exemple des demandes pour des circuits d'autobus. Dans les circuits d'autobus, les compagnies veulent embarquer aussi. On va dire: Il y a tel volume dans cette ligne-là. Vous ne donnez pas deux ou trois permis. Il n'y a pas assez de volume pour en faire vivre deux ou trois.

M. Drolet: Exact.

M. Garon: Mais dans les camions, s'il n'y a pas plus de volume, au lieu des personnes, c'est du volume de transport. Il n'y a pas plus de volume parce que la population n'est pas dense, il n'y a pas beaucoup de monde et il n'y a pas de ressource naturelle particulière qui fait du gros volume pour sortir de la région. Vous en donneriez trois quand même en disant: qu'ils se fassent la lutte.

M. Drolet: Selon qu'il y ait opposition pour des motifs d'intérêt public et quel critère va être évalué par la commission, je ne peux pas en présumer. On ne peut pas le savoir d'avance. Mais on peut fort bien imaginer que la commission émette trois permis, même si le volume est insuffisant. Cela pourrait arriver. À ce moment-là, ce sont les règles de la concurrence qui jouent. C'est d'ailleurs le projet de loi.

M. Garon: C'est un peu ce qui est arrivé pour les moules sur la Côte-Nord. Les palourdes...

On avait un motif d'intérêt public. M. Dutil, quand il a été nommé ministre, a dit: Moi, je ne m'occupe plus de cela. Quand il est arrivé pour se bâtir une autre usine, cela faisait trois usines: une vieille qui est en réparation, une nouvelle et celle existante. Cela aurait fait trois usines pour un volume de moules à peine suffisant pour en faire vivre une. Mais comme il a invoqué un motif d'intérêt public, qui est un motif... Là, il n'y avait plus de critères sur lesquels trancher.

M. Côté (Charlesbourg): Par les temps qui courent, il n'y a pas beaucoup d'usines de moules qui vont faire de l'argent.

M. Garon: Bien oui, mais ce n'est pas la même place, c'est beaucoup plus loin. Ce ne sont pas des moules, ce sont des...

M. Côté (Charlesbourg): ...des coques.

M. Garon: ...des palourdes, oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...des coques.

M. Garon: ...oui des coques, des palourdes. C'est le même principe, pour le motif d'intérêt public.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 26?

M. Garon: Non. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant le nouvel article 26.1.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait un papillon, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est un amendement, oui, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un amendement. Ajouter, après l'article 26 du projet de loi, le suivant: "26.1 Le titulaire d'un permis de camionnage qui cesse ses activités doit le retourner sans délai à la commission qui doit en informer la Régie de l'assurance automobile du Québec.

"Un permis ainsi retourné est annulé."

M. Garon: S'il ne le retourne pas, qu'est-ce qu'il arrive?

M. Côté (Charlesbourg): Il sera sanctionné, éventuellement.

M. Garon: Est-ce qu'une pénalité est prévue ou...?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. S'il n'exploite pas à 30, on va le savoir par l'immatriculation, et la régie va informer la commission. Mais cela doit être sanctionné quelque part, j' imagine. On va chercher l'article et on vous le donnera tantôt.

M. Garon: Cela va, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 26.1 est adopté. J'appelle maintenant l'article 27.

M. Côté (Charlesbourg): Tout titulaire d'un permis de camionnage est autorisé à transporter partout au Québec du bois de déroulage et des pièces de bois sciées transversalement et longitudinalement même si son permis n'en fait pas mention."

M. Garon: La pénalité peut indiquer que c'est... Il pourrait être révoqué et, s'il est révoqué, il ne pourra pas faire de demande avant deux ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions sur l'article 27?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une reconduction, finalement, de ce qui existe actuellement.

M. Garon: Cela veut dire que tout le monde peut transporter du bois, n'est-ce pas? Il n'y a pas de permis de bois en particulier. Toute personne qui a un permis de transport, qui est titulaire d'un permis de camionnage, peut transporter du bois au Québec. C'est ce que ça veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis peut répéter, j'ai...

M. Garon: Cela veut dire que tout le monde qui a un permis de camionnage peut transporter du bois au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...ce genre-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Du bois de déroulage, c'est quoi? De la pitoune.

M. Côté (Charlesbourg): Du bois de déroulage, c'est pour le contreplaqué.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des billes sélectionnées pour du contreplaqué.

M. Garon: Ce n'est pas de la pitoune?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pourquoi dites-vous que tout le monde qui a le droit de faire du camionnage peut transporter du bois de déroulage et des pièces de bois? Pourquoi?

M. Gonthier (Gilles): Actuellement, le droit est reconnu à tous les détenteurs de permis, quel que soit le type de permis.

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

M. Garon: Comment est-ce arrivé?

M. Gonthier: Historiquement, on a toujours eu des problèmes pour les équipements, parce que, pour le transport de bois, il y a des périodes de pointe comme pour bien d'autres types de transport, mais, c'est surtout en fonction de la nature des équipements. La majorité des gros transporteurs ne pouvait pas répondre à la demande à cause de la nature des équipements qu'elle possède pour ce type de transport. Dans le fond, le fait de l'étendre à tout le monde, à l'ensemble des gens qui avaient des équipements suffisants, on a pu voir en fait que c'était satisfaisant pour répondre à ces demandes. Cela semble avoir été démontré dans les faits, on n'a pas eu d'autres interventions depuis cinq ans. Cela a été réglé en 1981 environ.
(12 h 30)

M. Garon: Ah oui! Ça semble bien réglé. Pour la pitoune, est-ce que cela prend un permis?

M. Gonthier: Le bois de construction et les billots.

M. Garon: C'est cela. Les pièces de bois sciées transversalement et longitudinalement, ce doit être cela du bois de construction. Cela doit comprendre des 2 par 4. N'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Cela veut dire que c'est une bille qui est passée au moulin à scie.

M. Garon: Qui a été coupée?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Longitudinalement, sur la longueur cela marche mais de travers sur le long?

M. Côté (Charlesbourg): Transversalement sur le long.

M. Garon: Transversalement ce sont des billots, au fond?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est un arbre, ce sont des billots?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est le madrier, c'est la planche.

M. Garon: C'est du billot parce que cela a été scié en morceau.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, en longueur.

M. Garon: Tout en longueur.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des longueurs de huit, douze et seize pieds.

M. Garon: Dans le fond, cela couvre à peu près tout le bois de sciage?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Vaillancourt: Un billot, cela sort des forêts. C'est le transport entre là où il est coupé et le moulin à scie. Vous appelez cela du vrac?

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le vrac c'est la pitoune que tu prends dans le bois...

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg):.... que tu transportes à 16, 18 ou 20 cordes dans un camion. C'est le bois qui est coupé en longueur dans le bois que tu mets dans un camion.

M. Vaillancourt: C'est du vrac?

M. Côté (Charlesbourg): C'est du vrac.

M. Garon: Il peut être en longueur et il peut être en pitoune aussi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est du vrac forestier. Il peut être en longueur et en pitoune.

M. Garon: Ici c'est du bois du sciage. Il peut être en billot. S'il a été coupé en billot, c'est coupé transversalement.

M. Côté (Charlesbourg): Sur la longueur.

M. Vaillancourt: Je connais cela.

M. Garon: Des planches ou...

M. Vaillancourt: Je sais cela, j'en ai coupé en masse.

M. Garon: Pardon?

M. Vaillancourt: J'en ai coupé en masse.

M. Garon: Est-ce que vous vous êtes coupé des doigts?

M. Vaillancourt:... coupé des doigts... Je ne commencerai pas à vous raconter ma vie en public.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 27 est adopté?

M. Garon: C'est si grave que cela! Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 28.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis de camionnage doit: 1^o n'utiliser que des véhicules routiers qui satisfont aux exigences prescrites au Code de la sécurité routière; 2^o n'embaucher pour la conduite de ces véhicules que des titulaires de permis de conduire de la classe appropriée; 3^o maintenir pour les conducteurs des horaires de travail qui respectent les périodes de temps maximales de conduite prévues par règlement du gouvernement édicté en vertu du paragraphe 12^o de l'article 621 du Code de la sécurité routière."

M. Garon: C'est clair.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. Des véhicules conformes.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Des véhicules conformes et des conducteurs qui ont les permis nécessaires et tenir compte des horaires de travail et de la capacité de travail de chacun.

M. Garon: C'est-à-dire que les obligations sont claires..

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...et le respect des obligations n'est pas assuré.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le Code de la sécurité routière qui couvre cela. On a vu cela abondamment ensemble la semaine dernière.

M. Garon: C'est l'application. Comment allez-vous faire? Allez-vous mettre plus d'inspecteurs sur les routes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Comment voulez-vous l'appliquer? C'est la grande inquiétude. Les gens ne sont pas contre. Au fond, la raison est très simple, moi je l'applique et vous ne l'appliquez pas. on n'est pas dans les mêmes normes de concurrence. Pour celui qui l'applique, cela coûte un peu plus cher.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs c'est la base de l'argumentation de l'ACQ, non seulement actuellement mais depuis deux ans. Dans les interventions, ils nous ont sensibilisés au phénomène de la concurrence déloyale parce que, eux respectaient toutes les règles de l'art alors que la concurrence et en particulier les "gypsy" ne respectaient pas les règles de l'art. On a intensifié en cours d'année, chaque année, les mesures de contrôle. La Régie de l'assurance automobile

fait sa large part en termes d'ajout de personnel et le ministère des Transports, aussi. Encore, il y a une semaine et demie j'ai eu une rencontre avec tous les directeurs régionaux du ministère des Transports pour les sensibiliser davantage à l'aspect contrôle qui n'était pas la principale préoccupation des régionaux du ministère jusqu'à maintenant. Leurs préoccupations c'étaient des routes, des routes et la sécurité sur les routes. Le contrôle avec les balances qu'on installe un peu partout, c'est un nouveau phénomène chez nous et cela nécessite au ministère des Transports 100 postes affectés au contrôle routier. Cela veut dire en ce qui a trait à la Régie de l'assurance automobile, si ma mémoire est fidèle, quelque chose comme 60 à 70 postes à l'époque. Cela veut dire 15 à 20 en ce qui a trait à la Commission des transports du Québec, sans compter les agents de la paix additionnels nécessaires. Cela veut dire qu'il va y avoir du monde sur les routes tantôt. Cela a de bonnes chances d'être mieux appliqué que cela ne l'a été.

M. Garon: Est-ce que cela va être regroupé ou si cela va rester des unités aussi disparates?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que chaque ministère a une responsabilité. On a travaillé depuis un an en collaboration avec le Solliciteur général sur une mécanique qui fera en sorte que ce soient des opérations intégrées sous un seul commandement, mais dont les opérations sont décidées avec des partenaires majoritaires très importants que sont la Régie de l'assurance automobile, la Commission des transports du Québec, le ministère des Transports, ainsi que les gens de la Sûreté du Québec.

M. Garon: Qui est responsable?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un comité qui, actuellement, fonctionne avec la responsabilité des deux ministres et qui, par la suite, voit à l'exécution avec la responsabilité de la Sûreté du Québec, avec le soutien très significatif de M. Jacques Pelletier, du ministère des Transports et en particulier de M. Lalande, de la Régie de l'assurance automobile.

M. Garon: Au fond, vous êtes responsable de la sécurité routière, mais ce n'est pas vous qui...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis responsable de dicter des règles qui vont mener à la sécurité routière. Je ne suis pas responsable de l'application de ces règles du code parce que c'est la Sûreté du Québec qui le fait. Cela peut être une sûreté municipale par un pouvoir délégué. Quant à nous, du ministère des Transports, notre responsabilité est aux poids et dimension, par nos peseurs. La vérification mécanique relève de la Régie de l'assurance automobile et la vérifica-

tion des permis relève de la Commission des transports du Québec, comme celle des carburants relève du ministère du Revenu. Finalement, il y a quatorze ministères ou organismes concernés par cette opération qu'on a réunis sous un même chapeau pour la première fois afin d'être capable de mener une opération. Si on prend quelqu'un, quand il sort de là, il est propre, propre, propre.

M. Garon: Vous le passez au papier sablé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Chez nous, au ministère, on a créé une nouvelle direction qui est celle du contrôle routier. Elle est en vigueur maintenant, c'est spécifiquement là-dessus, pour être capable de prendre un contrôle solide. Cela veut dire qu'il y a des ajustements à faire un peu partout. On en a discuté brièvement au moment où on a abordé la loi 73. Mais c'est clair que c'est assez exceptionnel. On est maintenant relié au ministère des Transports et toutes nos pesées fonctionnent par informatique. On est capable de dire: Aujourd'hui, il y a tant de personnes qui sont passées en état d'infraction et il y a tant de personnes qui ont été arrêtées.

M. Garon: Comment cela se fait-il?

M. Côté (Charlesbourg): Prenons l'exemple de Saint-Romuald. Si vous passez sur la route 20, à l'est de Saint-Romuald, il y a des Indicateurs qui font qu'une lumière s'allume pour vous indiquer si vous êtes en état d'infraction.

M. Garon: Sur la route 20.

M. Côté (Charlesbourg): Sur la route 20.

M. Garon: Il y a des morceaux de fer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Si vous êtes en état d'infraction...

M. Garon: Ce sont des petites lumières et on dirait que cela...

M. Côté (Charlesbourg): ...la lumière va vous indiquer que vous devez aller faire un petit tour de manière officielle.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce n'est pas pour la vitesse, cela.

M. Côté (Charlesbourg): On prend la vitesse aussi.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Mais on ne donne

pas de "ticket" pour la vitesse, dans ces cas-ci. On mesure à la fois la pesanteur du camion, sa vitesse et on est capable de dire: Bon parfait! Vous êtes en état d'infraction. Ce n'est pas parce qu'on lui dit de venir sur la balance qu'il l'est automatiquement. Le constat se fera au moment où il sera sur la balance qui est sur ordinateur et, à partir du moment où vous avez pesé sur l'essieu avant, pesé sur l'ensemble des essieux, vous pouvez constater s'il est en état d'infraction. À partir de ce moment-là, dans les opérations qu'on a faites, on a dit: Bon, parfait! Quant à faire, regardons un peu les vérifications mécaniques, les permis, toute une série de mesures. Si vous avez eu l'occasion de voir un reportage du **Point**, à Radio-Canada, sur le genre de travail qui se fait... C'est sûr que le gars est propre, propre, propre quand il sort de là. S'il n'est pas propre, propre, propre, il reste en arrière. Cela crée du mécontentement, mais cela fait partie du resserrement obligatoire sur le plan de la sécurité routière. Ce sont de bonnes opérations et il faut tenter de les mener à l'année.

M. Garon: Est-ce que ces appareils placés sur la route - non pas sur le côté de la route, mais sur la route même - se trouvent à plusieurs endroits?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, on en a 21 d'installés dans le Québec. On en a...

M. Garon: Cela vous dit la vitesse et le poids quand vous passez sur la route. Êtes-vous sérieux? Comment cela peut-il se faire? C'est seulement une petite plaque de métal.

M. Côté (Charlesbourg): On va aller faire un petit tour dans le comté du député de Lévis et on va lui montrer cela. On va aller assister à cela ensemble une bonne journée. Vous allez voir comment cela se passe. C'est merveilleux et, en plus, la pesée est reliée de Saint-Romuald au ministère des Transports sur le plan de l'ordinateur et on a un relevé à chaque jour pour savoir qu'il y a tant de véhicules de passés, qu'il y en a tant en état d'infraction et qu'il y en a tant qui ont été interceptés.

M. Garon: Cela fait un bout de temps que c'est à Saint-Romuald.

M. Côté (Charlesbourg): La pesée dynamique avec ordinateur a été inaugurée il y a à peu près un an.

M. Garon: Pas sur la route 20 même? Cela fait plus longtemps que cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y avait une pesée depuis déjà fort longtemps, mais la pesée dynamique informatisée est là depuis un an. Elle a été inaugurée il y a un an.

M. Garon: Mais quand vous passez sur la 20, il y a des lumières.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il y a trois, quatre lumières qui semblent "clignoter".

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est le signal au transporteur qui vient de passer et qui est en état d'infraction.

Il lui faut aller sur la balance de manière officielle.

M. Garon: C'est pour cela que les automobiles ne s'occupent pas de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Non, non, non. Un instant. Il y a un taux très minime d'individus qui ne s'en préoccupent pas. Mais, à partir du moment où les indicateurs sont là, si la Sûreté du Québec est au poste...

M. Garon: Mais on ne sait pas ce que cela veut dire. On voit les lumières qui allument.

M. Côté (Charlesbourg): Un véhicule de promenade qui passe là n'a pas affaire là. Ce n'est pas pour lui. C'est pour les véhicules lourds. Si, le véhicule lourd qui passe, est en état d'infraction et ne se rend pas au signal, la police part à sa poursuite.

Une voix: C'est situé où?

M. Garon: Dans le comté le plus surveillé du Québec.

M. Côté (Charlesbourg):... de l'individu qui est en état d'infraction. Donc, la pesée dynamique constate, à un certain moment, à un mille je pense avant la pesée elle-même, que l'individu qui passe sur les plaques peut être en état d'infraction. Le signal automatique lui dit alors qu'il doit aller se faire peser de manière officielle.

M. Garon: De quelle façon le jeu de lumières...

M. Côté (Charlesbourg): Le jeu de lumières lui indique très clairement. Je ne sais pas par quel jeu, mais c'est clair. C'est un signal.

M. Garon: Quand les lumières allument, cela veut dire...

M. Côté (Charlesbourg): La balance est là et elle l'attend.

M. Garon: Quand je passe, cela allume souvent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: C'est parce que vous êtes pesant.

M. Côté (Charlesbourg): J' imagine que, depuis un certain temps, cela arrive plus souvent parce que la pesée veut vous signifier que vous faites le poids au leadership.

M. Garon: Cela doit être cela. Ha, ha! Non, une automobile, ce n'est pas pesant. Comment se fait-il que...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, les automobiles, on ne les vise pas.

M. Garon: Mais comment se fait-il que cela allume aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, à un moment donné, il y a deux sortes de balance. Il y a une balance où des signaux indiquent en tout temps à l'individu qui circule qu'il doit y aller. Donc, il doit obligatoirement aller se peser. Il y a l'autre sorte de balance - parce qu'elles ne sont pas toutes aussi dynamiques que celle de Saint-Romuald, il faut bien se le dire - où un individu passe sur les plaques. S'il n'est pas en état d'infraction, il passe tout droit. On ne l'achale pas. C'est cela la beauté de la pesée. C'est que celui qui n'est pas en état d'infraction n'a pas à y aller. Donc, il circule et il continue.

Une voix: Cela veut dire que les lumières n'allument pas tout le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Oui, mais parfois ils les font allumer tout le temps quand ils veulent surveiller tout le monde. Il faut qu'ils connaissent ce jeu de lumières. Vous voyez bien que les lumières jouent.

M. Côté (Charlesbourg): Non mais quand cela clignote tout le temps, c'est que le ministère a décidé de faire passer tout le monde. Il y a des périodes comme celles-là. On ne peut pas signifier au type qu'en tout temps... Il peut être conforme sur le poids...

M. Garon: Et il peut tout simplement en avoir trop. Parfois, il y a une grande file.

M. Côté (Charlesbourg): Il peut être conforme sur le poids, mais peut-être pas sur le plan des permis et sur le plan de la vérification mécanique. C'est très intéressant. Comme celle de Saint-Romuald, il y en a deux actuellement au Québec. Il y a Les Cèdres, dans Vaudreuil-Soulanges, et il y a Saint-Romuald. Il y a toute une série d'autres pesées installées à Deauville, par exemple, à Sherbrooke et sur le boulevard Laurentien.

M. Garon: En avez-vous mis une à Charlesbourg?

(12 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas dans Charlesbourg. Tout le monde pense que c'est dans Charlesbourg et que je me suis servi de mon poste pour en implanter une, mais c'est dans le comté de Chauveau. Le comté de Charlesbourg est limité par le boulevard Laurentien et c'est à l'ouest du boulevard Laurentien; donc, ce n'est pas dans le comté de Charlesbourg. Moi, je ne fais pas le poids.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 29.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis de camionnage doit fournir à la commission, sur demande et dans les délais impartis, tout renseignement ou document qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

"Il doit informer la commission de tout changement dans les renseignements ou documents fournis en vertu des paragraphes 1° et 2° du premier alinéa de l'article 12."

Il est normal qu'on fournisse les renseignements que la commission jugerait pertinent d'obtenir pour éclairer sa décision.

M. Garon: La sanction, c'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): On va le voir ultérieurement. Il pourrait être suspendu parce qu'il ne respecte pas une obligation; c'est à l'article 35. Adopté, M. le Président.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 30.

M. Côté (Charlesbourg): "La Régie de l'assurance automobile du Québec avise la commission du non-renouvellement, de la suspension ou de la révocation de l'immatriculation des véhicules routiers utilisés par un titulaire dans l'exploitation de son permis de camionnage."

C'est un transfert d'information. Si le gars ne renouvelle pas son immatriculation, il y a de fortes chances qu'il n'exploite plus...

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

M. Garon: La commission dont on parle, c'est toujours la Commission des transports du Québec? Je n'ai pas encore vu d'endroit où on

l'indiquait.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 31, on lit qu'à partir du moment où la Commission des transports est avisée par la régie... L'article 31 vient dire le geste que peut poser la commission.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 30 est adopté?

M. Garon: Un instant. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 31.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, sur réception d'un tel avis, exiger du titulaire la production d'un rapport d'exploitation en lui faisant parvenir la formule qu'elle prescrit à cette fin. Cette formule doit être accompagnée d'un avis mentionnant le délai qu'elle accorde au titulaire pour la production de son rapport et l'informant de la révocation éventuelle de son permis en cas de défaut de se conformer à cette exigence dans le délai fixé,"

La sanction est mentionnée à l'article 41.

M. Garon: Tout cela se tient, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: L'article 30, c'est une façon de voir le fonctionnement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ici, on demande des comptes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est intéressant dans vos notes ici. L'expérience américaine dans un contexte semi-déréglementé démontre que, chaque année, le tiers des détenteurs est remplacé par de nouveaux venus. Cela veut dire que la vie est courte.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela que...

M. Garon: Cela veut dire qu'il y a beaucoup de gens qui font faillite, qui disparaissent parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a, bien sûr, j'imagine, un certain engouement à partir d'une ouverture comme celle-là, où tout le monde pense que c'est le Klondike. C'est pour cela que, quant à nous, notre mesure de cinq ans nous paraît extrêmement importante et qu'on devra mesurer tout cela avant même de tout faire sauter. C'est clair que cela ne plaira pas tellement aux autorités fédérales, mais c'est au moins...

M. Garon: Le tiers, c'est beaucoup.

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

M. Garon: Cela veut dire que vous passez...

M. Côté (Charlesbourg): D'où l'obligation d'avoir des mesures qui nous permettent...

M. Garon: C'est le tiers de détenteurs de permis de camionnage, de transporteurs. Ce n'est pas croyable, c'est beaucoup.

Une voix: C'est plus que cela en politique.

M. Garon: En politique, il n'y a pas de test d'aptitude, la condition, c'est de se faire élire. C'est un peu comme cela, il n'y a pas vraiment de test d'aptitude. C'est de remplir les conditions.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il a d'autres interventions à l'article 31?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être une information additionnelle que j'obtiens. Dans le cas des États-Unis, les critères relevant de la sécurité n'avaient pas les mêmes dents que ceux qu'on a mis au Québec. L'effet, demain matin, peut signifier qu'un certain nombre d'individus voulant faire ce métier, prenant conscience de ce qu'ils devront faire - la sensibilisation dont on a parlé hier soir - peut-être que bien des personnes vont décider de ne pas embarquer. Il n'y aura peut-être pas l'engouement que tout le monde pense. On a quand même mis, à l'intérieur du Code de la sécurité routière, des exigences. On ne s'entendait pas sur l'effet du test, hier, parce qu'un test doit être censuré, d'après vous, par un examen. On a quand même mis, à l'intérieur du code, des exigences qui vont faire en sorte qu'un certain nombre d'individus vont devoir y penser avant d'embarquer. Cela devrait avoir beaucoup moins d'effet que cela en a eu aux États-Unis. Je peux vous dire cela aujourd'hui...

M. Garon: Vous voulez dire qu'aux États-Unis les exigences pour entrer, il n'y en a pas beaucoup?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan sécuritaire, non. Il y a certainement des réajustements depuis, mais on parle de l'expérience temps pour temps, au moment où on dérègle en ce qui nous concerne aussi.

M. Garon: Dans le domaine de la concurrence, habituellement, plus c'est facile d'entrer, plus cela sort vite aussi. Ici, c'est plus exigeant pour entrer, il y a plus de stabilité.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est par le code qu'on est allés chercher un certain

nombre d'exigences à celui qui va vouloir entrer sur le marché. Les gens vont devoir y penser avant d'y aller. C'est à la demande de l'ACO qu'on a passé les exigences d'assurances de 50 000 \$ à 1 000 000 \$ et à 2 000 000 \$ pour le transport de matières dangereuses.

M. Garon: Je me rappelle. C'est à la rencontre du mois du septembre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 31 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 32.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis de camionnage qui n'a ni domicile ni établissement situé au Québec doit désigner à la commission un fondé de pouvoir qui y réside et qui a la garde d'une copie de tous les documents relatifs au service de camionnage fournis en tout ou en partie au Québec. Il doit donner les nom et adresse de ce fondé de pouvoir.

"Le fondé de pouvoir représente le titulaire du permis aux fins de la présente loi et de ses règlements; toute procédure exercée contre ce titulaire peut lui être signifiée et toute demande faite à ce titulaire peut lui être adressée."

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

M. Garon: Les copies des documents... L'article 12 comporte les exigences concernant le transport étranger. Ensuite quelqu'un doit avoir... Vous dites: "copie de tous les documents relatifs au service de camionnage fournis en tout ou en partie au Québec." Qu'est-ce que cela veut dire au juste? Quel document peut-il y avoir? Les factures?

M. Drolet: Cela peut être cela. Tout ce qui peut être vérifié à l'établissement d'un transporteur, en vertu des pouvoirs d'inspection qui sont conférés dans la loi et qui vont établir si, effectivement, les services de camionnage sont fournis, si la loi et les règlements sont respectés. Vous avez les factures, les mouvements de transport, une copie des connaissements.

M. Garon: Ils devront être adressés chez le fondé de pouvoir.

M. Drolet: Le fondé de pouvoir sera comme le transporteur au Québec.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 32 est adopté.

J'appelle l'article 33.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis de camionnage doit aussi respecter les obligations déterminées par règlement du gouvernement."

Par exemple, hier soir, on a mentionné que chaque camion devrait porter à l'extérieur le numéro de permis. Cela peut être un exemple.

M. Garon: Cela fait partie des règlements du gouvernement,

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Avez-vous des copies des règlements? Sont-ils faits ou s'ils ne sont pas faits du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que j'ai dit, hier soir, c'est qu'il y en a un majeur qui m'avait été acheminé au bureau, dans les dernières heures. On dit même qu'il y a quelques corrections aux règlements. Quant aux autres, c'étaient des règlements de portée mineure. Mais aussitôt que je les aurai et que j'aurai pu les consulter, je vais les...

M. Garon: Pouvez-vous me dire quel volume à peu près?

M. Côté (Charlesbourg): Une trentaine d'articles seulement.

M. Garon: Une trentaine?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ce sont tous les règlements qui vont avec cette loi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le pouvoir réglementaire de l'article 79?

M. Côté (Charlesbourg): En fin d'après-midi, je remettrai une copie préliminaire au député de Lévis.

M. Garon: Bien aimable. Cela veut dire que les règlements, ça ne serait pas plus que ça.

M. Côté (Charlesbourg): Très simple parce que, finalement, on a quand même réussi à introduire, à l'intérieur du texte de loi, beaucoup de choses. On veut le simplifier à sa plus simple expression. C'est l'objectif.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 33 est-il adopté?

M. Garon: L'article 33 est adopté

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
Article 34.

Suspension ou révocation du permis

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut suspendre pour une période qu'elle détermine ou révoquer, conformément à la présente section, un permis de camionnage de sa propre initiative ou à la demande du Procureur général ou de toute personne intéressée."

C'est le pouvoir général de suspendre ou de révoquer.

M. Garon: C'est-à-dire d'elle-même à la demande du Procureur général, on dit: Toute personne pourrait demander cela. Quels sont les cas où une personne pourrait arriver et demander la révocation du permis d'un autre? Cela arrive souvent?

M. Côté (Charlesbourg): De sa propre initiative.

M. Garon: De sa propre initiative.

M. Côté (Charlesbourg): Informé par la Régie de l'assurance automobile de certains manquements, elle pourrait le faire, à ce moment-là.

M. Garon: Oui. Je comprends qu'elle peut le faire de sa propre initiative quand elle observe des irrégularités, elle a un certain pouvoir de contrôle. Quant au Procureur général lui-même, ce sont des poursuites. Dans le cas d'une autre personne, quand une personne arrive, elle prend des mesures pour faire suspendre ou révoquer un permis...

M. Côté (Charlesbourg): On dit qu'on aurait un exemple à 37. "La commission peut, sur rapport d'un inspecteur qui a un motif raisonnable de croire qu'un titulaire de permis a enfreint la présente loi ou l'un de ses règlements, convoquer celui-ci devant elle..."

M. Garon: Là, vous parlez du code, de sa propre initiative. Je vois cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, d'un inspecteur.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): D'un inspecteur. De sa propre initiative. Là, la question se pose sur: "du Procureur général - ça va - ou de toute personne intéressée".

Cela signifie que la régie peut informer la commission qui, elle, décide elle-même de faire... Ce pourrait être le Procureur général ou ça pourrait aussi être directement la régie qui demande de le faire. Elle est "toute personne

intéressée".

M. Garon: C'est parce que, là, ce qu'on dit, c'est que "toute personne intéressée" peut être détentrice d'un permis. Au lieu de déposer une plainte au Procureur général, il va y aller lui-même.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que c'est toujours la commission qui le fait, mais la commission peut le faire d'elle-même; elle peut le faire "à la demande du Procureur général ou de toute personne intéressée". C'est-à-dire la régie ou un individu qui est lui-même détenteur d'un permis et qui constate qu'un détenteur de permis ne remplit pas les exigences du permis, il pourrait alors demander à la commission d'intervenir.

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

M. Drolet: Dans le cas des poursuites pénales, il est évident que c'est toujours le Procureur général. Dans le cas d'une sanction administrative qui s'appelle la révocation ou la suspension du permis, cela peut être un transporteur, un expéditeur ou cela peut être une personne qui a eu connaissance, par exemple, du fait que le transporteur en question aurait obtenu son permis à la suite de fausses représentations à la Commission des transports du Québec, parce que les renseignements qui sont fournis sont des documents publics. On l'a mentionné dans un article précédent dans la loi. On peut très bien se rendre compte qu'il y a eu de fausses représentations de la part du transporteur pour obtenir le permis. À ce moment-là, toute personne pourrait effectivement demander à la commission - mais sûrement une personne intéressée - d'annuler le permis qu'elle aurait donné et de révoquer ce permis.

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

M. Garon: Non. On va revenir après l'ajournement, si vous voulez.

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

M. Garon: Non, j'aimerais parler un peu plus de cette affaire-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous voulez en parler un peu plus.

M. Garon: Oui,

Le Président (M. Saint-Roch): Là-dessus, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Reprise à 15 h 13)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage. Au moment de notre ajournement, nous en étions à la discussion à l'article 34. M. le député de Lévis.

M. Garon: On en était au... La commission peut suspendre ou révoquer un permis d'elle-même, de sa propre initiative, à la demande du Procureur général ou de toute personne intéressée. La question porte surtout sur "toute personne intéressée". On se demande pourquoi on avait choisi...

M. Côté (Charlesbourg): "toute personne intéressée", on avait dit, à ce moment-là...

M. Garon: ...directement, plutôt que passer par une plainte au Procureur général.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le Procureur général, c'est au criminel. Devant la Commission des transports, je pense que, pour les affaires qui la concernent, cela la concerne.

D'autre part, lorsqu'on disait "toute autre personne", on disait: Cela peut être la régie. Cela peut être un individu détenteur d'un permis qui, lui, a fait certains constats qu'il voudrait voir partager par la Commission des transports, qui auraient des effets sur le plan du permis.

M. Garon: Cela veut dire que la personne intéressée doit nécessairement avoir demandé la suspension ou la révocation. Ou suite à ce qui a été demandé, ou la plainte qui a été portée, que la commission ait conclu à la suspension ou à la révocation sans qu'il y ait une demande de la personne intéressée. Ou s'il faut qu'il y ait une demande de la personne intéressée?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est pas nécessaire qu'il y ait de demande de la personne intéressée. Cela peut être par suite de l'initiative de la commission qui, elle-même, est informée de la régie.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ce que je veux dire. Je veux dire: Quelqu'un fait une représentation à la régie. Est-ce que, pour que la régie fonctionne à la demande d'une personne intéressée, il faut que la personne ait demandé elle-même la révocation ou la suspension ou si cela peut être dans un autre cadre où la régie arrive à la conclusion qu'il doit y avoir suspension ou révocation? Ou si la personne intéressée elle-même va demander cela?

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

(Suspension de la séance à 13 h 2)

M. Rémillard (Louis): Il m'apparaîtrait, M. le député, que, dans le cas de 34, il faudrait que la personne intéressée conclue à la suspension ou à la révocation. Ce n'est pas simplement une dénonciation demandant à la commission d'enquêter.

Ma compréhension personnelle de l'article serait que cette personne intéressée, qui peut être n'importe qui, conclurait à la suspension ou à la révocation. Ce n'est pas une demande d'enquête. On ne fait pas que nous indiquer...

M. Garon: Ce n'est pas cela que je voulais demander.

M. Rémillard (Louis): On a des ennuis à envoyer un inspecteur voir ce qui se passe. À ce moment-là, somme toute, ce serait la commission qui, de sa propre initiative, convoquerait un détenteur de permis pour suspendre ou révoquer éventuellement. Mais, dans le cas qu'on vise, je pense que la personne plaignante conclurait à la suspension ou à la révocation. C'est la commission qui décide. Mais le plaignant demanderait, à des motifs, et la commission conclurait à la...

M. Côté (Charlesbourg): Ses motifs sont suffisamment importants qu'il en arriverait à la suspension de permis.

M. Rémillard (Louis): C'est ça.

M. Drolet: Ce serait à lui à établir la preuve.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Dans quel cas est-ce que cela se présente habituellement? Est-ce que cela marchait ainsi antérieurement?

M. Rémillard (Louis): Actuellement, les plaintes sont formulées à la commission et on va envoyer un ou des inspecteurs faire des constatations qui vont, éventuellement, nous amener à convoquer les parties pour vérifier si telle ou telle chose est exacte.

M. Garon: À la demande d'une personne intéressée, c'est nouveau.

M. Rémillard (Louis): Comme tel, je ne saurais répondre.

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

M. Drolet: Dans la Loi sur les transports, c'est possible de demander la révocation ou l'annulation d'un permis. Un compétiteur, par exemple, pourrait le faire, sauf que je pense que cela ne s'est pas présenté étant donné qu'il y a déjà les pouvoirs, dans la loi, de révoquer les permis à la suite des condamnations au pénal, à

la suite aussi d'un pouvoir que la commission a, justement, proprio motu, d'entreprendre elle-même une suspension ou une annulation de permis, à la suite des infractions qui auraient été commises. Sauf que si, dans la Loi sur les transports, cela n'a pas marché, cela peut être parce qu'il suffit de s'opposer à une demande de permis, à ce moment-là, pour qu'une personne qui demande un permis ne l'obtienne pas.

Dans le cas présent, ce sera peut-être plus difficile de démontrer que l'octroi d'un permis irait à l'encontre de l'intérêt public. De sorte, qu'on a plus de chances de voir des compétiteurs frustrés, du fait que des permis seraient donnés et, par conséquent, beaucoup plus vigilants sur les services qui seraient fournis par les compétiteurs et sur les Informations, aussi, qui pourraient être données à la commission pour obtenir le permis. Et, on ne peut pas, je pense, limiter le pouvoir de révocation au seul cas où la commission entreprendrait d'elle-même une suspension ou une révocation ou au seul cas où le Procureur général demanderait cette révocation ou cette suspension. Étant entendu cependant que, suivant les règles normales, la personne qui va demander la révocation du permis devra démontrer qu'il y a lieu pour la commission de le révoquer et établir la preuve en conséquence.

M. Garon: Mais, antérieurement, ce n'était pas la procédure. On faisait une plainte à la commission qui enquêtait et poursuivait. Pourquoi avez-vous senti le besoin de rajouter cela, d'en faire une procédure?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire qu'on est dans une loi complètement nouvelle. On est dans du neuf par rapport à ce qui existait. Il y a des éléments qu'on retrouve, en termes d'exclusion, mais on est dans du neuf. Il faut quand même que quelqu'un, quelque part, puisse contester un certain nombre de choses. On a la liberté d'obtenir des permis. Donc, c'est beaucoup plus facile. En contrepartie, il faut au moins donner un certain pendant à ceux qui pourraient se questionner quant à la validité des permis.

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

M. Drolet: On ajouterait aussi que si c'est possible dans la Loi sur les transports, ce n'est pas précisé comme tel. Mais de plus en plus, dans la loi, il faut préciser les causes, les motifs de révocation ou de suspension de permis, les possibilités que l'on a à ce sujet-là. Même si cela existe à l'heure actuelle, toute personne peut faire une demande à la commission à l'effet de suspendre ou de révoquer un permis, sauf qu'on ne l'a pas spécifiquement mentionné noir sur blanc dans le projet de loi, de sorte que les gens préfèrent passer par la procédure des plaintes. Même à cela, toute personne pouvant facilement s'opposer et obtenir le rejet d'une

demande de permis, il y a peut-être moins de motifs justement de revenir par après pour demander la suspension ou la révocation d'un permis.

Effectivement, ce qui fonctionne le plus, à l'heure actuelle, ce sont les procédures pénales et les plaintes qui sont portées donnent lieu à des enquêtes et à des poursuites au pénal. C'est ce qui fonctionne le plus.

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

M. Garon: Au fond, vous avez pris une disposition comme celle qui est dans la loi de l'environnement, où on dit que toute personne peut poursuivre en matière d'environnement. Là, vous avez voulu faire un équilibre, du fait qu'il y a beaucoup plus de liberté et, en même temps, donner plus de possibilités de se plaindre, pas seulement in proprio motu, "sur son propre moteur". Ha, Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 34 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. L'article 35?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut suspendre ou révoquer un permis si elle juge que son titulaire-

T l'a obtenu à la suite de fausses représentations;

"2° ne satisfait plus aux conditions prescrites par la présente loi ou l'un de ses règlements pour sa délivrance;

"3° ne respecte pas les obligations déterminées par la présente loi ou l'un de ses règlements."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. L'article 36?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, au lieu de suspendre ou révoquer un permis pour un motif prévu par les paragraphes 2° ou 3° de l'article 35, ordonner à son titulaire d'apporter les correctifs nécessaires dans le délai qu'elle fixe."

Je pense que cela paraît raisonnable. Si la raison est toujours la révocation, je pense qu'il y a peut-être des...

M. Garon: Pour les causes concernant les paragraphes 2° et 3°...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...de l'article 35.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est-à-dire qu'ils ne satisfont pas aux conditions...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...et ne respectent pas les obligations.

M. Côté (Charlesbourg): Oui

M. Garon: Alors, de se corriger dans tel délai.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela

M. Garon: Ou elle peut suspendre le permis jusqu'à ce que ce soit corrigé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, corrigé

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 37.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, sur rapport d'un inspecteur qui a un motif raisonnable de croire qu'un titulaire de permis enfreint la présente loi ou l'un de ses règlements, convoquer celui-ci devant elle en lui précisant les faits qui lui sont reprochés pour qu'il fasse valoir ses prétentions relativement au maintien de son permis

"Si le titulaire fait défaut de comparaître ou s'il ne justifie pas le maintien de son permis, la commission peut suspendre ou révoquer ce permis ou accepter du titulaire un engagement volontaire de respecter la présente loi et ses règlements."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. L'article 38?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut aussi suspendre ou révoquer un permis lorsque son titulaire.

"1° ne respecte pas un ordre donné en vertu de l'article 36 ou ne se conforme pas à un engagement volontaire souscrit en vertu de l'article 37;

"2° a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon,

"3° a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis depuis moins de cinq ans et pour lequel il n'a pas obtenu de pardon. "

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

M. Garon: Au deuxième paragraphe.

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Garon: Quand vous dites: "A été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements depuis moins de deux ans et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon"; dans quel cas, le pardon est-il précisé? Dans quel cas est-il obtenu? Qui lui donne le pardon? C'est la commission?

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

M. Drolet: C'est uniquement une formule qui a été consacrée pour respecter à la lettre la Charte des droits et libertés de la personne.

M. Garon: Oui.

M. Drolet: C'est une formule qu'on retrouve à peu près dans toutes les lois maintenant, étant donné qu'on a.. Je cherchais le mot. C'est en respect de l'article 34 de la charte, de la présomption d'innocence.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 2 de la Loi sur l'exécutif qui donne au lieutenant-gouverneur le droit de pardonner. Dans la mesure où l'individu aurait reçu un pardon, il serait aberrant de retrouver dans nos lois qu'on en tienne compte alors que le gars a eu un pardon.

M. Garon: Le pardon, cela doit être assez rare?

M. Côté (Charlesbourg): Cela arrive. Il faut au moins le prévoir.

M. Garon: Hein?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut au moins le prévoir, parce qu'on se retrouverait dans des...

M. Garon: Je comprends, mais cela veut dire qu'au fond, pour toute infraction à la présente loi ou à un de ses règlements, la commission peut considérer que c'est un motif de suspension ou de révocation dans tous les cas, sauf s'il y a un pardon. Mais le pardon, cela ne doit pas être une procédure très usuelle.

M. Drolet: C'est très rare effectivement et c'est surtout une formule consacrée pour assurer la légalité des dispositions en regard de la Charte des droits et libertés de la personne,

parce que c'est une possibilité.

M. Garon: Il y a eu combien de pardonnés au cours de l'an passé au ministère des Transports?

M. Drolet: Je n'ai aucune idée.

Une voix: Il faudrait poser la question au ministre de la Justice parce que c'est lui qui est responsable de la loi.

M. Garon: Je comprends, mais c'est votre loi. Vous n'avez pas d'idée s'il y en a qui ont été pardonnés ou s'il n'y en a pas.

M. Drolet: À ma connaissance, il n'y a pas eu de décision à cet effet en matière de transport l'année dernière.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a personne qui n'a pas quelque chose à se faire pardonner. Mais cela ne veut pas nécessairement dire que cela prend toujours la permission du lieutenant-gouverneur.

M. Garon: C'est cela, c'est visible, Le pardon, c'est le lieutenant-gouverneur qui le donne, mais il ne pardonne pas.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Il ne pardonne pas souvent. El aime mieux signer les cartes de Noël.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait plaisir, de recevoir une carte de Noël.

M. Garon: Ah oui! Je sais qu'il en signe beaucoup, le lieutenant-gouverneur, mais l'an passé, il n'a pas pardonné.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait s'informer et vous le dire.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait s'informer et vous le dire.

M. Garon: Ce serait curieux parce que j'ai l'impression que c'est une formule qui **est** là un peu pour la forme.

M. Côté (Charlesbourg): On va prendre un exemple bien vite... Je ne suis pas dans le domaine du transport. Avez-vous écouté le bulletin de nouvelles dimanche soir?

M. Garon: Non, je n'écoute jamais les nouvelles.

M. Côté (Charlesbourg): De temps en temps, c'est bon de les écouter, parce que cela nous

rafraîchit les Idées un peu.

M. Garon: Non, ce sont toujours de vieilles nouvelles.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, c'est une vieille, mais c'était une vieille injustice aussi.

M. Garon: Vous savez, comme historien, que l'histoire se répète. Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais dans ce cas-là, c'était une vieille injustice, parce que c'est un jeune Indien qui a été accusé d'un meurtre en Nouvelle-Ecosse.

M. Garon: Là, c'est correct. Il y a des pardons à cause de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, on se retrouve dans la situation où on fait enquête et où d'autres individus viennent admettre que ce sont eux qui ont... Il a fait quand même onze ans de bagne; il a fait onze ans de prison.

M. Garon: Non, le pardon, dans les affaires criminelles, c'est correct. Je sais que cela existe. Mais dans des questions comme celles-là, cela ne doit pas être très fréquent, cela doit être plutôt exceptionnel.
(15 h 30)

M. Rémillard (Louis): Il faut dire, M. le député, que c'est le pendant de l'article 22 qui a été adopté antérieurement où on autorisait la commission à refuser de délivrer un permis dans certains cas et là, on permet la suspension ou la révocation dans les mêmes cas.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: C'est la même chose pour un acte criminel. Donc, s'il n'a pas été pardonné et que cela fait moins de cinq ans. On dit:

"La commission peut aussi suspendre ou révoquer un permis lorsque son titulaire:

"3° a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis depuis moins de cinq ans."

Mais il n'attendra pas cinq ans, pourquoi dit-on cela? Lorsqu'il a commis un acte criminel, il est susceptible... S'il a fait un acte criminel, il est reconnu coupable d'un acte criminel. Pourquoi dit-on depuis cinq ans? Cela va commencer à jouer immédiatement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la période usuelle que l'on reconnaît dans d'autres lois, cinq ans. On ne voyait pas de raison pour en mettre deux ou dix. On dit tout le temps: Quant à être uniformes, soyons-le autant que possible partout.

M. Garon: Non, mais il a son permis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...et il est reconnu coupable d'un acte criminel. Quand cela arrive, c'est là que la commission doit se prononcer. Pourquoi attendre cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): Il va y avoir suspension du permis. Il y aurait à ce moment-là suspension du permis.

M. Rémillard (Louis): On n'attendra pas cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est tout de suite, mais si le gars voulait ravoier un permis, à ce moment-là, les cinq ans comptent. S'il a été reconnu coupable d'une infraction...

M. Garon: Là, on dit qu'il peut être suspendu: "...suspendre ou révoquer un permis..."

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...lorsque son titulaire:

"3° a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'expiration du permis depuis moins de cinq ans."

M. Drolet: Cela veut dire qu'on ne remonte pas plus que cinq ans en arrière. S'il a été condamné, il y a six ans, on ne peut pas se servir de cela pour suspendre ou révoquer son permis.

Une voix: C'est une prescription.

M. Garon: C'est pour quelqu'un qui veut avoir son permis. Mais là, c'est pour suspendre.

M. Drolet: C'est pour suspendre ou révoquer un permis.

M. Garon: 11 est déclaré coupable d'un acte criminel.

M. Côté (Charlesbourg): Pour suspendre ou révoquer.

M. Drolet: Si cela fait plus de cinq ans, on ne peut pas suspendre ou révoquer.

M. Garon: Qu'est-ce qui fait plus de cinq ans?

M. Drolet: Qu'il a été condamné ou qu'il a été trouvé coupable d'un acte criminel.

M. Garon: Vous allez agir normalement aussitôt qu'il aura été reconnu coupable.

M. Drolet: Normalement oui, mais on nous dit ici: On se fixe, comme limite, cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): Le sachant, bien sûr, on va le faire, mais advenant le cas où un individu effectivement serait condamné pour un acte criminel et qu'on ne le sache pas puisqu'au bout de trois ou quatre ans, un...

M. Garon: "...reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du permis."

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui. Il est possible qu'il y ait des actes criminels de commis reliés au permis et qu'on ne le sache jamais, qu'on le sache après trois ou quatre ans parce que quelqu'un le dit. Ce n'est pas impossible.

M. Garon: Vous disiez, hier, que vous étiez reliés à des ordinateurs et que vous aviez des ordinateurs dynamiques pour le savoir tout de suite.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas au député de Lévis que je vais apprendre que l'ordinateur est quand même utilisés par des humains.

M. Garon: Pourquoi donnez-vous cinq ans pour voir si l'ordinateur vous a renseigné ou non?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 38 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 39.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut suspendre, pour une période qu'elle détermine, le permis de camionnage d'un titulaire dès qu'elle est avisée par la Régie de l'assurance automobile du Québec qu'une pénalité a été imposée à ce titulaire conformément au chapitre V du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière, édicté par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile."

On a un papillon de la même nature que ce qu'on a fait dans les autres articles: et autres dispositions.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur le fond de l'article? En attendant le papillon.

M. Garon: Non. J'attends le papillon parce que le fond de l'article est assez clair. Il est pas mal clair à sa face même.

M. Côté (Charlesbourg): Le papillon, est-ce qu'on peut l'adopter, M. le...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Adoptons le papillon, M. le Président.

M. Garon: On adopte le papillon.

Le Président (M. Saint-Roch): Donc, l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 39, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté,

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 40.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut révoquer le permis de camionnage d'un titulaire dès qu'elle est avisée par la Régie de l'assurance automobile du Québec qu'il est sous l'effet d'une pénalité non acquittée au sens du chapitre V du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière, édicté par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile."

Le même amendement prévaut, M. le Président, dans ce cas-ci.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Nous revenons sur le fond de l'article 40.

M. Garon: On va nous remettre les amendements, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): On est en train de les écrire. C'est le même pour tous les amendements.

M. Garon: Oui, je comprends.

Une voix: On va le faire photocopier et on va vous le donner tout à l'heure.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est gratuit. Est-ce que l'article 40, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Allez-vous nous envoyer le compte?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, est-ce que l'article 40 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Une seconde, pour lire les commentaires qu'il y a ici. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 41?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut révoquer le permis d'un titulaire qui ne produit pas son rapport d'exploitation dans les délais fixés conformément à l'article 31, qui fournit de faux renseignements dans un tel rapport ou dont le rapport démontre qu'il n'a pas exploité son permis depuis plus de six mois."

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 42.

M. Côté (Charlesbourg): "La suspension ou la révocation d'un permis a effet à compter de la date de la signification de la décision de la commission au titulaire de ce permis ou à toute autre date ultérieure qui y est fixée,"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 43?

M. Côté (Charlesbourg): "La commission informe la Régie de l'assurance automobile du Québec de toute suspension ou révocation de permis,"

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 44?

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis doit, en cas de suspension ou de révocation de son permis, le retourner sans délai à la commission.

"Lorsque celui-ci refuse ou omet de se soumettre à cette exigence, la commission peut demander à un agent de la paix de confisquer le permis. Sur la demande motivée de l'agent de la paix, le titulaire doit lui remettre immédiatement ce permis."

C'est la reproduction de l'article 107 du Code de la sécurité routière, dans le cas du permis. Je cherchais l'article dans le Code de la sécurité routière et j'ai constaté qu'il était à la dernière ligne du commentaire. J'ai tiré la conclusion que je devrais lire,

M. Garon: Ah oui! Vous lisiez les commen-

taires et vous avez arrêté.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Si c'est de nature à...

M. Garon: Pour moi, vous commencez à pomper l'huile.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je devrais, prochainement, aller passer une vérification mécanique.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: À quelle place faites-vous cela?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Il y a un bon site dans le comté de votre collègue de Bonaventure. La thalasso...

M. Côté (Charlesbourg): La thalassothérapie...

M. Garon: La thalassothérapie. Apparemment, on vous embarque dans un bain de vase.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, j'ai l'impression que si jamais j'allais passer cet examen, le constat serait que je manque de freins quant aux heures de travail à faire.

M. Garon: Vous passez tout droit! Ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Sur la demande motivée de l'agent de la paix, est-ce que l'article 44 est adopté?

M. Garon: C'est parce que votre premier ministre veut vous user prématurément.

M. Côté (Charlesbourg): Ah non! C'est parce que j'ai une santé moins impressionnante que celle du député de Lévis.

M. Garon: Ah! Vous avez l'air en bonne santé.

M. Côté (Charlesbourg): Même une bonne santé a ses limites.

M. Garon: La meilleure façon de savoir si on en a une, c'est de l'utiliser.

Des voix: Ha, ha!

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

M. Garon: Attendez un peu, ce ne sera pas long. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 45.

Procédure et preuve

M. Côté (Charlesbourg): Toute demande de permis de camionnage doit être introduite en complétant la formule prescrite par la commission et être accompagnée du paiement des frais prescrits par règlement du gouvernement pour son étude. Ces frais ne peuvent faire l'objet d'un remboursement."

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Ce ne sera pas fong. Ce sont des frais pour l'étude du dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Ce sont des frais pour l'étude du dossier. Les frais sont de quel ordre?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de tarif de déterminé actuellement. Ce qu'on me dit, c'est que, dans les autres provinces, en Alberta en particulier, ce serait 150 \$. Je peux donner une indication de ce que cela pourrait être.

M. Garon: Vous ne le savez pas encore. Cela va dépendre des demandes de permis. Est-ce qu'ils sont tous au même tarif ou s'il y a un tarif qui va varier selon le type des demandes de permis.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Le permis au voyage et le permis temporaire seraient moins chers.

M. Garon: Ah oui.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les autres cas, ce serait le même tarif que présentement.

M. Garon: Est-ce que le but est de couvrir les coûts ou si c'est un peu tiré au fusil?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que cela couvre les coûts. Cela ne couvrira pas les coûts.

M. Garon: Non?

M. Rémillard (Louis): Cela ne couvrira évidemment pas les coûts. Le budget de la commission est de l'ordre de 8 000 000 \$ à 9 000 000 \$, alors, on ne percevra jamais autant d'argent avec ces frais-là.

M. Garon: Vous n'avez pas donné le mandat à la commission de s'autofinancer?

M. Côté (Charlesbourg): Pas encore, mais je commence à me demander si ce n'est pas une

bonne idée.

M. Garon: Pardon?

M. Rémillard (Louis): La décision est à votre disposition.

M. Garon: Sans revenir au temps où c'étaient des justiciables qui payaient le juge...

M. Côté (Charlesbourg): L'autofinancement ne pourrait pas s'atteindre à partir de cela, puisque, à partir du moment où vous émettez un permis, il est valide tant et aussi longtemps que l'individu ne commet pas des gestes qui font en sorte qu'il soit révoqué. Il va y avoir un surplus de travail qu'on a évalué pour les 18 premiers mois; on donne 18 mois pour renouveler les permis, mais au-delà de cela, il y a quand même un nombre limité de demandes qui vont se faire.

M. Garon: Dans le cas des permis de transport d'automobiles de l'Ontario...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on y revient. Je pense qu'on aura l'occasion de...

M. Garon:... on pourrait exiger tant par automobile transportée.

M. Côté (Charlesbourg): D'autre part, pour ce qui est du budget de la commission, cette loi aura des impacts très importants parce qu'effectivement, le personnel de la commission - on le verra dans les articles subséquents - sera assurément affecté.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Il faudra moins de monde.

M. Garon: Pour?

M. Côté (Charlesbourg): À la commission, pour émettre les permis.
(15 h 45)

M. Garon: Non, bien...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une discussion qu'on aura lorsqu'on sera rendu à ces articles-là.

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

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 46.

M. Côté, Charlesbourg: "Sur réception d'une demande de permis dûment complétée, la commis-

sion, lorsqu'elle estime que le requérant satisfait aux conditions prescrites par la loi et ses règlements et possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis selon l'article 12, fait publier dans les trente jours de la réception de cette demande, dans au moins un quotidien circulant dans le territoire où doit être exploité le permis, un avis de la nature de la demande, de l'intention de la commission de l'accorder et de la possibilité de s'y opposer dans les dix jours de la publication de cet avis.

"Les frais de publication de l'avis sont acquittés par le requérant, selon les modalités déterminées par la commission."

M. Garon: Moi, c'est au sujet du quotidien. Je n'ai jamais cru que c'est un bien bon moyen. On est dans un domaine spécialisé où ce sont les autres détenteurs de permis qui vont réagir. On publie dans les quotidiens. Je ne suis pas convaincu que ce soit la meilleure façon de les informer. Cela vous coûte plus cher, d'abord. Et puis, est-ce que c'est la meilleure façon, dans le fond, d'informer les détenteurs de permis? Je ne suis pas convaincu de cela du tout. Ceux qui peuvent venir se plaindre, est-ce qu'il y en a d'autres que parmi les détenteurs de permis? Qui sont ceux qui peuvent venir dire qu'il n'y a pas intérêt public ou...

M. Côté (Charlesbourg): Qui peuvent s'opposer.

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Qui peuvent s'opposer.

M. Garon: Qui peuvent s'opposer.

M. Rémillard (Louis): Théoriquement, oui, on peut facilement imaginer que d'autres qu'un détenteur de permis puissent s'opposer. Maintenant, si vous m'en permettez, M. le député, en guise de réponse, disons que la commission envisage actuellement de publier dans un quotidien qui serait vraisemblablement le journal **Le Devoir**, qui est publié dans tout le Québec, et les avis paraîtraient toujours le samedi, de sorte que quelqu'un pourrait s'abonner. La personne intéressée au domaine du transport s'abonnerait, si elle le désire, à cette édition de ce journal, le samedi, qui est livrée et qui peut être même envoyée par la poste. Des avis sont donnés dans le bulletin, actuellement, pour informer les détenteurs de permis qu'à compter de janvier, sous réserve évidemment de l'adoption de la loi, mais sous cette réserve, qu'à compter de janvier, les avis paraîtront dans ce journal.

Actuellement, le bulletin est publié le même jour, à toutes les semaines et il est distribué à quelque 23 000 exemplaires. Je suis certain qu'il n'y en a pas 50 exemplaires qui sont lus. Tous

les autres sont jetés.

M. Garon: Quels exemplaires? De quoi?

M. Côté, Charlesbourg: Du bulletin de la commission.

M. Rémillard (Louis): Du bulletin de la commission qui est un document qui ressemble étrangement à la **Gazette officielle** et que nous postons religieusement à toutes les semaines à tous les détenteurs de permis. Pardon, Monsieur?

M. Côté (Charlesbourg): 23 000?

M. Rémillard (Louis): 22 000, 23 000, pour faire un chiffre fixe.

M. Garon: Si vous le publiez déjà, pourquoi ne pas mettre l'avis dedans?

M. Rémillard (Louis): Parce que nous n'atteignons pas, à notre sens, l'intéressé au sens de la nouvelle loi. Cela pourrait être - je ne sais pas - à la limite, une corporation municipale qui interviendrait dans une demande de permis pour dire qu'il est contraire à l'intérêt public qu'on accorde une telle demande. On croit que nous allons atteindre véritablement le public en utilisant un journal. D'ailleurs, nous avons consulté l'ACQ et les avocats qui oeuvrent dans le domaine et tout, avant de prendre ces décisions. Tous les avis, dans tous les domaines...

M. Côté (Charlesbourg): Le danger, je comprends le député de Lévis, je me suis posé la même question. Pour les permis d'alcool, par exemple, on dit de publier dans un journal. Tu arrives à La Voix **gaspésienne** et tu publies là. Eh! bien, bonjour la visite, c'est fini! Cela ressemble plutôt à quelque chose de caché qu'à quelque chose qui serait public. Quand même, avec un quotidien de l'envergure du **Devoir**...

M. Garon: Oui, mais **Le Devoir**, vous savez. Si vous voulez aviser les gens de Lotbinière, publier dans **Le Devoir**, c'est comme ne pas publier.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon: Ce n'est pas tout à fait pareil.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire...

M. Garon: Il ne doit pas y avoir beaucoup de lecteurs du **Devoir**, par chez vous.

M. Camden: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lotbinière.

M. Camden: M. le Président, le député de Lévis erre s'il pense que les gens de Lotbinière ne sont pas abonnés au Devoir.

M. Garon: Non.

M. Camden: Pour son Information, ce sont des lecteurs de quotidiens et des gens bien informés.

M. Garon: Je ne nie pas qu'ils soient informés.

M. Camden: Alors, s'il veut prendre d'autres exemples, il peut prendre celui de Lévis, mais je le prie de laisser tomber celui de Lotbinière.

M. Garon: Je veux dire simplement ceci.

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

M. Garon: Si le député de Lotbinière pense que la meilleure façon d'aviser les gens de Lotbinière, c'est de publier dans Le Devoir, je citerai cela lors de ma prochaine intervention dans Lotbinière. Je dois vous dire que je ne suis pas convaincu.

Je ne méprise pas les gens de Lotbinière en disant qu'il n'y a pas un gros tirage du Devoir dans Lotbinière. Quel est le tirage total du Devoir au Québec?

Une voix:...

M. Garon: Même pas. Quelque 30 000.

M. Rémillard (Louis): Si vous permettez, un des éléments, évidemment, qui nous ont incités à retenir ce journal plutôt qu'un autre, c'est la question des coûts afférents à la publication. Dans Le Devoir, c'est 25 % de ceux que La Presse ou un Journal à plus grande circulation va chercher. On a pensé qu'il était dans l'intérêt du justiciable que cela coûte le moins cher possible, si on peut se convaincre qu'avec le système que je vous ai exposé tout à l'heure un intéressé peut vraiment suivre les avis dans le domaine du transport en s'abonnant à l'édition du samedi.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut quand même dire, c'est que c'est une chose qui va être connue. Ceux qui y ont intérêt vont forcément savoir que, tous les samedis, il y a un élément qui apparaît, celui de la publication de ceux qui font des demandes, dans Le Devoir. Je suis convaincu que Le Devoir va être plus lu que le bulletin de la commission.

M. Garon: Pas nécessairement, sauf par ceux qui en ont besoin. Moi, je trouve qu'être obligé de lire... On a plusieurs lois où l'on dit: Il faut publier dans un quotidien. Sauf qu'un

quotidien, vous ne pouvez pas passer votre journée à regarder tous les avis qu'il y a dans les quotidiens pour toutes sortes de choses. Il y en a pour toutes sortes de raisons, pour des divorces. Il y en a pour toutes sortes de choses des avis dans les journaux. On ne peut pas commencer à tout lire. Cela fait une lecture un peu fastidieuse.

Il me semble que, quand les gens reçoivent déjà des revues, ils doivent le savoir qu'elles sont spécialisées. Le Devoir...

M. Rémillard (Louis): Avec le système que nous connaissons aujourd'hui, la personne intéressée, c'est à peu près nécessairement le détenteur de permis. C'est lui qui va s'opposer à une demande au motif qu'il a déjà lui-même un permis, qu'il fournit le service et qu'il n'y a pas lieu pour la commission de délivrer un nouveau permis. C'est le système qu'on connaît.

Avec ce renversement du fardeau de la preuve, on élargit considérablement la notion d'intéressé. Ce n'est pas nécessairement le seul détenteur de permis qui a un intérêt à contester ou à s'opposer à une demande. Alors, il nous apparaissait que la publication dans un document qui est éminemment spécialisé n'atteignait pas le public en général, alors qu'un journal le ferait beaucoup mieux.

D'ailleurs, c'est ce qu'on retrouve dans les autres domaines, comme vous le savez.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je dois comprendre du député de Lévis que, quant à lui, le choix d'un quotidien, peu importe lequel, ne serait pas le bon choix?

M. Garon: Cela coûte de plus en plus cher de publier dans un quotidien aujourd'hui.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais autrement, quelle est la solution?

M. Garon: Moi, je pense que le gouvernement devrait commencer par songer peut-être à avoir un journal ou une revue spécialisée pour tous les genres d'avis. Il y a beaucoup d'avis. Au Transports, il y en a; d'autres organismes en ont. Les avis seraient classés et les gens pourraient s'abonner à cela. Être obligé de lire toutes les pages, tous les petits caractères qui sont là - c'est habituellement en assez petits caractères - pour voir, pour être avisé, je ne suis pas convaincu que c'est la meilleure façon d'être avisé, tandis que s'il y avait un genre de revue où tous les avis étaient donnés.

Moi, je suis dans le domaine du transport. Je reçois la revue, Je regarde à Transports. S'il y a d'autres choses qui m'intéressent, tous les avis y sont regroupés. Aujourd'hui surtout, alors qu'on va s'en aller bientôt vers les ordinateurs. Vous en parliez. Les gens vont pouvoir être avisés.

Je regardais, par exemple, le registre des

compagnies. Les bureaux d'avocats et le Barreau ont fait des représentations pour pouvoir avoir - je ne connais pas le terme exact - des terminaux dans leurs bureaux, non pas pour pouvoir changer des données de la machine centrale, mais pour recevoir des informations de la machine centrale. Je pense que de plus en plus ces avis vont pouvoir sortir maintenant d'autre façon qu'antérieurement sous forme de publication dans les journaux et qu'on devrait se poser la question aujourd'hui si on ne devrait pas avoir une façon d'aviser les gens qui soit meilleure que la publication dans les journaux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends de l'intervention du député de Lévis, c'est que cela s'adresse davantage au gouvernement qu'à ce cas-ci. On en parle, parce qu'on est devant un cas ici, mais ce serait davantage une publication gouvernementale qu'une publication relevant de la Commission des transports, mais à l'intérieur de laquelle la Commission des transports pourrait effectivement informer.

M. Garon: Vous dites que vous avez une revue qui tire déjà à un tirage assez important. 22 000 ou 23 000, c'est assez important.

M. Rémillard (Louis): C'est parce qu'on la distribue gratuitement. S'il fallait que les gens s'abonnent pour l'avoir, on n'en vendrait pas 200. Je vous défie d'en lire deux numéros d'affilée. C'est l'affaire la plus ennuyante qu'on puisse imaginer.

M. Garon: Ah! Pour un type qui n'est pas dans le transport, je comprends que c'est...

M. Rémillard (Louis): Oh! Même dans le transport.

M. Garon: Mais, pour quelqu'un qui est dans le transport, 22 000 ou 23 000, cela doit être pas mal plus de tirage que **Le Devoir** dans le domaine du transport. **Le Devoir** dans le domaine du transport, le samedi... **Le Devoir**, ce n'est pas un gros journal, n'est-ce pas? Il est tout petit.

M. Rémillard (Louis): Je n'en ai pas contre le journal lui-même. J'en avais contre le fait que c'était un quotidien.

M. Garon: De Montréal.

M. Rémillard (Louis): Si nous pensons à ce journal, c'est que les insertions sont à 25 % du coût d'une insertion dans **La Presse** ou dans **Le Soleil** ou dans le **Journal de Québec** ou dans le **Journal de Montréal**. C'est beaucoup moins cher. Alors, il nous est apparu qu'on devait faire bénéficier le justiciable d'une réduction appréciable du prix. Si cela lui coûte 40 \$ ou 50 \$...

M. Garon: C'est parce que cela informe moins.

M. Rémillard (Louis): Pardon?

M. Garon: Je suppose que le tarif va en fonction du nombre de personnes couvertes.

M. Rémillard (Louis): Forcément. Oui, c'est sûr.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: M. le Président, est-ce que vous cesseriez de publier le bulletin que vous publiez présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Est-ce que ce serait moins dispendieux d'annoncer dans le quotidien **Le Devoir** que de publier ce bulletin?

M. Rémillard (Louis): Oui, parce qu'actuellement on n'exige pas de frais pour la publication dans le bulletin. C'est la commission, enfin, le gouvernement qui absorbe la dépense au coût d'environ 750 000 \$ par année pour publier ce bulletin.

M. Desbiens: À combien avez-vous évalué une publication dans **Le Devoir** pour une année?

M. Rémillard (Louis): Nous évaluons cela à à peu près entre 40 \$ et 50 \$ l'insertion, c'est-à-dire par avis. C'est le requérant qui en défraiera le coût.

M. Garon: Ce n'est pas cher, 40 \$ ou 50 \$.

M. Rémillard (Louis): C'est cela. Ce n'est pas cher. Dans les autres journaux, d'après les chiffres qui m'ont été soumis, c'est aux environs de 160 \$ l'insertion. Alors, l'écart était suffisamment important pour qu'on opte pour ce journal plutôt que pour un autre.

M. Garon: Combien d'insertions par année?

Une voix: Si j'ai bien compris, c'est 50. Une par semaine?

M. Rémillard (Louis): Ah bien! Je veux dire 52 semaines par année, oui, mais vous demandez le nombre d'insertions. Cela va être extrêmement difficile. On parle de 10 000 à 15 000 insertions à peu près, oui.

Actuellement, voyez-vous, il y a 6000 détenteurs de permis, plus les taxis, plus le vrac et tout.

M. Garon: Je suis en train de me demander si c'est **Le Devoir** que vous voulez aider ou si

c'est les gens qui ont besoin d'être informés sur le domaine du transport.

M. Rémillard (Louis): Ah bien! Ce sont de petites Insertions,

M. Garon: Mais entre 10 000 à 12 000 insertions à 40 \$ ou 50 \$ l'insertion, cela fait un petit cadeau de.,,

M. Desbiens: Cela fait 60 000 \$. 650 000 \$.

M. Garon: Plus que cela. Cela fait un demi million, 500 000 \$. Entre 10 000 et 12 000 insertions à 40 \$ ou 50 \$ l'insertion, cela fait 500 000 \$ ou 600 000 \$. J'ai l'impression qu'on aide plutôt **Le Devoir** que les gens qui veulent être informés sur le transport.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Lotbinière.

M. Desbiens: Je m'excuse. Je n'avais pas terminé.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Par ailleurs, vous disiez tout à l'heure... Ah bien! Il n'y a plus personne qui écoute.

M. Garon: Est-ce que c'est Jean-Louis Roy qui vous a fait cette proposition-là?

M. Rémillard (Louis): Pardon?

M. Garon: Est-ce que c'est Jean-Louis Roy qui vous a proposé cela?

M. Desbiens: Vous disiez, M. le Président.,,

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être M. Ryan.

M. Garon: C'est peut-être M. Ryan.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Garon: Il était plus aux piastres, n'est-ce pas? **Le Devoir** arrivait plus dans son temps.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je m'excuse, mais la parole est à M. le député de Dubuc.
(16 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je dois comprendre que le député de Lévis a quelque chose contre **Le Devoir**?

M. Garon: Non, non. Moi, je suis pour. Si c'était pour une insertion dans le domaine culturel à Montréal, je dirais que **Le Devoir** n'est

pas mal, mais dans le transport pour l'ensemble du Québec...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux choses que je comprends de l'intervention du député de Lévis. D'abord...

M. Garon: Avez-vous la liste, la distribution? Combien y a-t-il de journaux de vendus dans les comtés en traçant une ligne de Trois-Rivières à Sherbrooke tout à l'est?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais juste terminer. Ce que je comprends du député de Lévis, d'abord, il souhaiterait davantage qu'il y ait une publication qui publie tes avis du gouvernement globalement, avec une (section Transports, une section Commission des transports.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On ne l'a pas actuellement. On ne peut pas l'utiliser maintenant, mais cela ne veut pas dire que cela peut ne pas venir. Deuxièmement, le député dit que ce n'est pas nécessairement non à un quotidien. Il faudrait peut-être en avoir un qui couvre tout le Québec.

M. Garon: Il n'y en a pas.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus possible. On dit bien dans le territoire qui est concerné. Qu'un gars de Gaspé vienne s'opposer à quelqu'un de la MRC de Sartigan pour un permis, je ne suis pas sûr que c'est le fait de le voir dans le journal qui va le faire partir de la Gaspésie pour venir s'opposer.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Merci, M. le Président. Pour poursuivre mon idée, je pense que ce que j'ai compris de l'intervention de mon collègue c'est de tenter de faire en sorte que le plus de gens possible puissent être au courant. Je comprends que ce ne sont plus seulement les transporteurs eux-mêmes qui sont le plus directement touchés; c'est beaucoup plus large. Vous avez mentionné tantôt les MRC par exemple. Est-ce que vous avez une idée des catégories de citoyens ou de groupes qui pourraient être davantage intéressés à la suite de cette nouvelle loi à faire de l'opposition? Évidemment, on peut dire que c'est tout le Québec, mais est-ce qu'il n'y a pas des groupes cibles en particulier?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce sont davantage les usagers, en particulier les manufacturiers qui exploitent des commerces, qui exportent et qui ont à faire transporter leurs produits.

M. Desbiens: Alors, je n'avancerai pas ma solution. Cela fait trop de monde. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va, M. le député de Dubuc? M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Est-ce qu'on a considéré la possibilité pour des entreprises intéressées ou même des bureaux d'avocats de recourir à la presse ou à l'information électronique par voie de modem?

M. Rémiard (Louis): Voulez-vous dire d'avoir accès à nos ordinateurs?

M. Camden: Oui, quant à l'information.

M. Rémiard (Louis): Je ne vois pas ce qui s'y opposerait. Si quelqu'un veut consulter, je ne pense pas que cela se fasse actuellement, mais si quelqu'un avait le terminal pour le faire, il pourrait avoir accès à notre ordinateur et recueillir les renseignements, oui.

M. Camden: Dans l'évaluation des coûts actuels versus le mode proposé, quelle différence y aurait-il, quel montant cela impliquerait-il? Combien cela représente-t-il actuellement de frais pour la commission et combien, à la suite du processus, cela entraînerait-il de diminution de frais pour la commission?

M. Rémiard (Louis): On calcule que cela coûte grosso modo 350 000 \$ à la commission pour faire l'impression, mais comme le ministère des Communications doit défrayer les coûts d'envoi, cela revient à peu près à 700 000 \$ pour la publication de ce bulletin. Mais on le distribue gratuitement aujourd'hui. En vertu de l'article proposé, les frais seraient facturés au requérant, donc, théoriquement, une économie de l'ordre de 700 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'aurais un papillon.

Le Président (M. Saint-Roch): Un second amendement, M. le ministre.

M. Garon: À l'article 46?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à l'article 46. "Remplacer, dans la huitième ligne du premier alinéa de l'article 46 du projet de loi, les mots "dix jours" par les mots "vingt et un jours"."

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

M. Garon: Oui, c'est mieux, parce que dix jours, c'était court un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 46 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté. Pourquoi avez-vous mis vingt et un jours?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Cela va être uniforme dans tout le Canada.

M. Camden: C'est plus de dix et c'est moins de trente.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera uniforme dans tout le Canada.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela répond à votre question, M. le député de Lévis?

M. Garon: Il n'y a pas de problème. C'est mieux vingt et un que dix. Est-ce qu'il y a eu des analyses au point de vue de la publication dans des quotidiens ou s'il n'y en a pas eu à ce jour à votre ministère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est à la commission.

M. Rémiard (Louis): Je ne saisis pas le sens de votre question, monsieur.

M. Garon: C'est la question de la publication. Au fond, vous allez faire publier cela par le requérant.

M. Rémiard (Louis): C'est la commission qui publie aux frais du requérant. Ce sera comme les avis gouvernementaux qu'on voit. Nous allons tenter de bien les identifier.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Il était adopté, M. le ministre. Nous en sommes maintenant à l'article 47.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 46...

M. Garon: On n'a pas dit adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Garon: Non, pas encore. D'accord, adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 46 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, auquel cas la commission rend sa décision immédiatement."

Cet article soustrait de l'application de la

procédure de publication prévue à l'article 46 des demandes de permis ne pouvant faire l'objet d'opposition, parce que non soumises à l'application du test d'intérêt public. Dans ces cas, la décision de la commission est rendue immédiatement à la suite de l'application du test d'aptitude.

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 48. Nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer l'article 48 du projet de loi par le suivant:

"48. Toute personne Intéressée peut, dans les vingt et un jours de la publication de l'avis visé dans l'article 46, s'opposer à la délivrance d'un permis par le dépôt à la commission d'une opposition écrite, motivée et assermentée, accompagnée de la preuve de sa signification au requérant.

"Le défaut de déposer ces documents dans le délai prescrit entraîne le rejet immédiat de l'opposition."

Dans ce cas, on remplace aussi les dix jours qu'on avait initialement par vingt et un jours.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des questions sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Les frais prescrits pour s'opposer seront de quel ordre?

M. Côté (Charlesbourg): 200 \$. Dans le cas d'une demande, ce serait 150 \$ plus les frais de publication, à peu près 50 \$, cela fait 200 \$. Les frais d'opposition seraient de 200 \$. C'est la même chose.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 48 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 49. Nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer le premier alinéa de l'article 49 du projet de loi par le suivant.

"49. Toute audience publique doit être tenue dans les soixante jours de l'expiration du délai d'opposition, à moins que la commission n'accorde, à la demande d'une partie, une remise sur

preuve qu'elle fuge satisfaisante de l'incapacité de celle-ci de procéder dans ce délai."

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions sur l'amendement?

M. Garon: Attendez un peu, on lit les commentaires.

M. Côté (Charlesbourg): La seule chose qui est ajoutée, c'est la possibilité d'obtenir une remise à la demande de l'opposant, dans le cas où, effectivement, les commissaires seraient un peu pris dans le temps pour rendre une décision. C'est tout simplement cela.

M. Garon: Ne trouvez-vous pas cela long soixante jours?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu l'occasion de discuter avec les commissaires qui ont l'expérience du banc, de voir dans la pratique et, grâce à la collaboration du président de la commission, leur demande allait même, je pense, dans un sens plus large en ne fixant pas de délai.

M. Garon: Moi, je me rappelle que, pour la protection du territoire agricole, quand la moyenne était de cinq semaines, l'Opposition nous disait que c'était long. Là, vous donnez soixante jours, deux mois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est quand même...

M. Garon: C'est neuf semaines, ça. La Commission de protection du territoire agricole avait une moyenne de cinq semaines et on disait que c'était long.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne sont pas obligés de prendre les soixante jours. On se comprend bien.

M. Garon: Quelle est la moyenne jusqu'à maintenant?

M. Rémillard (Louis): Pour des affaires contestées, ça peut être très long, mais, si vous me permettez, juste un mot sur la procédure qui va devoir être suivie. Votre délai chamière, si je peux m'exprimer de la sorte, c'est votre vingt et unième jour qui est le dernier jour où on peut faire une opposition à l'émission d'un permis, à la délivrance d'un permis. Alors, ce n'est pas avant le lendemain, pour bien faire, qu'on pourra constater si, oui ou non, il y a des oppositions. La commission doit, en vertu d'un article que nous avons vu, examiner si, à la face même de la procédure, il y a lieu ou non de tenir une audience publique. Pour prendre cette décision, il nous apparaît que nous devons convoquer ou entendre au moins les parties, c'est-à-dire l'opposant et le requérant. On ne peut pas les

entendre sans leur donner un délai raisonnable d'environ une quinzaine de jours au moins pour venir devant nous plaider leur affaire et tout, et nous convaincre qu'il y a lieu de tenir une audience publique.

Tenons pour acquis que les commissaires prennent l'affaire en délibéré, parce qu'on présume que ça va être des oppositions sérieuses, après quatre ou cinq jours ou dix jours de délibéré, ils rendent une décision informant les parties que l'opposition est sérieuse et convoquant une audience publique. En vertu de cet article qu'on étudie, il va falloir faire toutes ces choses dans un délai de soixante jours, c'est-à-dire qu'il va falloir que la partie qui est opposante soit prête à procéder dans ce délai de soixante jours qui a commencé à courir le lendemain de l'expiration du délai pour former l'opposition. Cela ne lui donnera pas énormément de temps pour assigner ses témoins, préparer leur témoignage, se préparer elle aussi, etc.

Ce n'est pas tellement pour la commission. Nous pourrions entendre les affaires dans le délai de soixante jours. C'est surtout pour le justiciable, pour qu'il ait le loisir de se préparer. À mon sens, ce délai est indicatif du désir du législateur que nous procédions rapidement. Comme on le voit, les deux parties pourraient obtenir la remise de la commission pour une raison, j'imagine, valable. C'est ce processus qui nous fait dire qu'un délai de 60 jours apparaît très raisonnable.
{16 h 15}

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

M. Garon: Non.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 50.

M. Côté (Charlesbourg): Tors d'une audience publique, il incombe à l'opposant d'une demande de permis de faire sa preuve en premier lieu."

M. Garon: C'est l'article 50, n'est-ce pas?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 50, oui.

M. Garon: Vous dites dans les commen-

taires: C'est que le corollaire du mécanisme d'un renversement du fardeau de la preuve...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Le fardeau de la preuve incombe à l'opposant maintenant.

M. Garon: À toutes fins utiles, il n'y a pas de preuve à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: L'autre, le requérant, n'a pas de preuve à faire. Il a des conditions à remplir, c'est tout.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Cela veut dire que, s'il n'a pas d'opposition...

M. Côté (Charlesbourg): Il a son permis.

M. Garon: ...normalement, il va avoir délivrance du permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: S'il remplit les conditions.

M. Côté (Charlesbourg): Automatiquement.

M. Garon: Cela va être automatique. C'est pour cela que vous demandez...

M. Côté (Charlesbourg): ...que l'opposant soit entendu le premier. Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 51.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut recevoir toute preuve pertinente et de nature à servir les intérêts de la justice." Cela me paraît tomber sur le sens.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Garon: Attendez un peu; je vais lire les commentaires. Est-ce que c'était comme cela antérieurement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Drolet: Il y a effectivement une disposition semblable dans les règles de pratique et de régie interne de la commission, qui renferment la procédure pour les affaires entendues en vertu de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que

l'article 51 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Les parties doivent offrir la meilleure preuve qui puisse être fournie dans les circonstances. Elles ne peuvent pas contredire par témoin un écrit valablement fait.

M. Garon: C'est dans le régulier.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 52 est adopté?

M. Garon: Attendez, je vais quand même lire les notes. Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "La preuve par témoin n'est admise que si le témoignage est donné sous serment."

M. Garon: Est-ce que le serment inclut la déclaration solennelle?

M. Drolet: Il y a effectivement eu des modifications au chapitre 95 des lois de 1986. Est modifiée la Loi d'interprétation pour dire que, lorsque vous avez une disposition en ce sens qu'un témoignage doit être rendu sous serment, cela peut être remplacé par une affirmation solennelle. C'est une règle d'interprétation générale, de sorte qu'on peut se contenter d'écrire, dans les lois, que les témoignages sont donnés sous serment, ce qui comprend automatiquement, en vertu de la Loi d'interprétation, l'affirmation solennelle.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 53 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Te témoin est assigné pour déclarer ce qu'il a vu ou entendu ou pour déposer et identifier des pièces qu'il apporte avec lui.

"Le témoin expert donne une opinion sur une question relevant du domaine de sa spécialité; il peut être déclaré expert lorsque sa compétence ou son expérience dans ce domaine a été établie ou qu'elle a été admise par les parties."

M. Drolet: Avant de faire témoigner cette

personne, on fait la preuve de son expertise et de sa compétence, comme dans tout témoignage d'expert en cour.

M. Garon: Vous faites cela comment?

M. Drolet: On pose des questions sur son expérience.

M. Garon: Considérez-vous qu'un transporteur qui a été informé, selon les règles contenues à l'article 12, est un transporteur dont l'expérience et la compétence ont été établies parce qu'il a été seulement informé?

M. Drolet: Je ne sais si on va tenter de faire témoigner la personne qui demande un permis pour essayer de faire dire que cette personne est experte. On parle d'un témoignage d'experts devant la Commission des transports pour établir, j'imagine, la nuisance à l'intérêt public que pourrait constituer la délivrance d'un permis. Ce n'est pas le transporteur qui va le faire.

M. Garon: Vous dites que, avec les exigences que vous avez à l'article 12, quelqu'un va être reconnu compétent.

M. Côté (Charlesbourg): Aptitude.

M. Garon: Apte.

M. Côté (Charlesbourg): Apte.

M. Garon: Considérez-vous que, dans d'autres domaines, les mêmes critères vont être suffisants? Quelqu'un me dit: Je suis un expert, j'ai assisté, comme auditeur libre, à des cours dans tel domaine; donc, j'ai été informé.

M. Côté (Charlesbourg): À mon avis, un expert c'est un cran plus haut que quelqu'un qui est apte. Dans ce cas-ci, ce n'est pas l'expert transporteur qu'on va interroger. Ce sera l'expert qui viendra démontrer que cela va servir ou desservir l'intérêt public, l'intérêt public en privilégiant l'usager.

M. Garon: Un transporteur, c'est un professionnel du transport.

M. Côté (Charlesbourg): Un transporteur est-il un professionnel du transport? On va être obligé de sortir les dictionnaires, tantôt.

M. Garon: Je dis cela en gros. Celui qui est un transporteur public, c'est un professionnel du transport.

M. Drolet: Tout ce qu'on a là, ce sont les règles normales pour faire établir qu'une personne est experte et que son témoignage doit être retenu par la commission comme un témol-

gnage d'expert.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est un expert?

M. Drolet: C'est la commission qui va apprécier si une personne est experte dans un domaine ou ne l'est pas suivant la preuve qui sera faite devant elle, sur l'expertise du témoin. Vous avez les mêmes règles...

M. Garon: Supposons que la compétence ou l'expertise dans un domaine n'est pas admise par les parties, elle doit être établie. Vous avez écrit dans l'article: "a été établie ou qu'elle a été admise par les parties". Si les deux parties s'entendent, on reconnaît untel comme un expert, ils le reconnaissent comme quelqu'un qui va trancher, si tous les deux reconnaissent l'expertise de quelqu'un. Mais si ce n'est pas reconnu par les parties, cela doit être établi. Comment cela va-t-il être établi?

M. Drolet: On fait justement témoigner ce témoin expert sur son expertise, sur ses connaissances, sur son expérience dans le domaine sur lequel on veut le faire témoigner. Par exemple, on peut faire accepter l'expertise d'un évaluateur si cette personne a toute la formation requise pour être évaluateur, exerce, depuis une quinzaine d'années, dans le domaine de l'évaluation, etc.

M. Garon: Deux évaluateurs l'un à côté de l'autre, peuvent ne pas avoir les mêmes chiffres

M. Drolet: Exact. Vous pouvez avoir des contradictions d'experts en cour, cela se voit tous les jours ;

M. Côté (Charlesbourg): La plus belle preuve, c'est que celui qui va être opposant, va être représenté par un avocat, comme celui qui va vouloir le permis. Deux avocats, cela va être différent.

M. Garon: Ce n'est pas pareil.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même base.

M. Garon: Non, il ne se présente pas comme un expert, il se représente comme quelqu'un qui représente son client. Il fait valoir les meilleurs arguments qu'il peut avoir. Il ne dit pas: Je suis un expert. Il défend les arguments de son client. Un expert, c'est autre chose. Un avocat, ne se présente pas comme expert.

M. Côté (Charlesbourg): Prenons un autre exemple. Vous êtes devant le tribunal, vous faites venir un expert qui va analyser le comportement d'un individu. Vous faites venir deux psychiatres. L'un va dire qu'il est malade, l'autre va dire qu'il n'est pas malade. Ce sont les mêmes psychiatres, à partir de la même science. C'est

un expert. Deux experts peuvent avoir des jugements complètement différents.

M. Garon: Deux psychiatres qui n'ont pas eu les mêmes traumatismes, les mêmes frustrations...

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des experts

M. Garon:... donc, ils ont une analyse particulière..

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon:... sur leur propre sciencp

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux experts.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux experts.

M. Garon: Des gens qui ont des opinions.

M. Côté (Charlesbourg): En connaissez-vous bien, vous..

M. Garon: C'est cela; elle, elle dit le mot.

M. Côté (Charlesbourg):... des gens qui n'ont pas d'opinions

M. Garon: Le mot est venu, là. Est-ce qu'un professionnel est un expert? Pardon?

Une voix:... dans ce qu'il fait, j'espère.

M. Garon: C'est cela que je veux faire dire au ministre. Je vois que le député de Matapédia répond plus rapidement. C'est cela que j'attends.

M. Côté (Charlesbourg): Tous les professionnels ne sont pas nécessairement des experts. Ils peuvent avoir des opinions, mais ils ne sont pas tous nécessairement des experts, c'est clair.

M. Garon: Non, si vous dites cela, vous êtes logique.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui!

M. Garon: Je pensais que vous diriez comme le député de Matapédia, je m'attendais que vous ayez cette réponse-là.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai même pas compris la réponse du député de Matapédia, mon collègue, qui est lui-même un professionnel.

M. Paradis (Matapédia): Je ne suis pas expert en pharmacologie...

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

M. Garon: Attendez un peu, n'allez pas trop vite, on est dans un domaine compliqué. Bon! Dans le fond...

Une voix:... Noël.

M. Garon: Pardon? C'est un expert en arbres de Noël.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous donner un exemple.

M. Garon: Le député d'Orford est un expert en arbres de Noël. Je vais vous dire que je le reconnaitrais comme expert en arbres de Noël.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner un autre exemple. Le député de Lévis, je pense, pourrait être, demain matin...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... appelé comme témoin, un expert en agriculture, mais ce n'est pas un agronome.

M. Garon: Non. Je ne témoignerais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je ne témoignerais pas comme expert en agriculture. Je témoignerais comme expert en politique agricole.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Mais vous avez bien dit comme expert.

M. Garon: En politique agricole. Je vais vous dire: faire cultiver différentes choses pour élever des animaux, je ne suis pas un expert là-dedans. Mon rôle a été... Quand tu as fait plus d'années dans un ministère que pour un cours classique, normalement, tu connais un peu le secteur, mais je ne suis pas un expert en agriculture, mais en politique. J'ai travaillé sur le plan des politiques agricoles.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, est-ce que l'article...

M. Garon: Dans ce sens-là.

Le Président (M. Saint-Roch):... 54 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: On voit, dans le fond, que vous dites que le témoin expert va donner une

opinion.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, pour éclairer la commission.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Pour éclairer la commission dans le jugement qu'elle devra porter.

M. Garon: On ne dit pas qu'il va donner la vérité.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon:... vous allez avoir vos témoins experts qui vont dire chacun le contraire pour le même montant à chacun.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Garon: Attendez un peu! Quand vous parlez d'un expert dans le domaine du transport, à qui fait-on référence, habituellement, "dont la compétence ou l'expérience a été établie"? Surtout la compétence, car, l'expérience, cela va être un certain nombre d'années là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les parties qui vont décider de quel expert elles veulent...

M. Garon: Non, non, je parle dans le cas où les parties admettent... On dit: Elle a été admise par les parties, il n'y a pas de problème. Que l'individu soit ou non expert, cela n'a aucune importance; aussitôt qu'il y a une admission, c'est comme une entente. Si les deux s'entendent pour dire: Telle personne, c'est un expert, cela en est un ou cela n'en est pas un. Au départ., Là-dessus, il n'y a pas de discussion.

Mais lorsqu'elle doit être établie... Qu'est-ce que quelqu'un de compétent dans le domaine des transports en vertu des normes usuelles?

M. Rémillard (Louis): Si vous me permettez un exemple, nous avons quelqu'un à la commission qui est en train de faire un doctorat sur le transport. Il est en France et il étudie depuis des années et des années. Je pense bien que, si ce monsieur était appelé à témoigner dans le domaine du transport, faisait état de ses connaissances au moins livresques, son expérience et tout, les parties pourraient peut-être reconnaître que c'est un expert dans le domaine du transport.

On peut facilement concevoir des gens qui n'ont pas ces connaissances livresques, mais qui

ont une expérience acquise pendant des décennies dans le domaine et qui ont, maintenant, l'expertise requise pour être considérés comme des experts dans le domaine du transport, à mon sens, en tout cas.
(16 h 30)

Mais on ne vise pas seulement un expert dans le domaine du transport. On peut penser à un économiste. On peut penser à toutes sortes de disciplines, parce qu'on parle du domaine de sa spécialité. Il peut être intéressant pour une partie de laire entendre un économiste, une étude de marché ou des choses du genre.

M. Garon: Comme les gens qui ont établi l'aéroport de Mirabel, je suppose. Cela doit être des experts?

M. Côté (Charlesbourg): Probablement qu'ils ont demandé des experts. Certainement.

M. Garon: Des experts qui ont coûté cher. Ce sont des experts qui ont coûté plus cher qu'ils n'ont rapporté!

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

M. Garon: Non. Mais, c'est parce que dans le domaine du transport, c'est difficile d'être un expert.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas. Ce qu'il faut bien se sortir de l'idée, c'est que ce ne sont pas uniquement des spécialistes dans le domaine du transport. Comme cette loi vise à favoriser l'intérêt public des usagers, cela pourrait vouloir dire que, demain matin, un expert dans l'expédition du papier pourrait venir témoigner en signifiant qu'il est opportun, même indiquer, qu'il y ait d'autres transporteurs, afin de rendre plus compétitive une entreprise québécoise dans l'expédition de son produit sur les marchés où ce produit est destiné.

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

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

M. Garon: Comme quand vous prenez des décisions sur l'île aux Coudres, par exemple, consultez-vous des experts?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, qui peuvent être des usagers à l'occasion, comme M. Robitaille, un citoyen, un électeur de Charlesbourg, qui est très intéressé à la gratuité du bateau, puisqu'il connaît bien l'île aux Coudres. C'est un expert à sa manière. Alors, bien sûr, que je l'ai entendu et j'ai retenu certains de ses propos de son expérience, pas globalement, mais sur certains points. C'est pour cela qu'il y a eu des

ajustements à la décision.

M. Garon: Mais quand les hôteliers disent - pour donner un exemple - qu'ils vont avoir des pertes de 156 emplois et 1 500 000 \$ de revenus...

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais arriver avec un autre expert qui ne dirait pas nécessairement le contraire, mais qui ferait diminuer de beaucoup cette possibilité qui serait encore une possibilité.

M. Garon: Quoique ce sont des domaines où l'expertise n'est pas... Quand on parle d'un professionnel... C'est pour ça que le député de Matapédia, tout à l'heure quand il nous parlait d'un professionnel...

M. Côté (Charlesbourg): Mais, là, vous prenez...

M. Garon: ...habituellement, il s'agit de domaines...

M. Côté (Charlesbourg): Mais en prenant l'exemple que le député de Lévis prend, il vient de comprendre comment ça va se passer. Alors, il me parle d'un moyen de transport qui est le bateau et il me parle des effets sur l'industrie touristique. C'est un exemple qui est bon; c'est un exemple qui est très bon. C'est comme ça que ça va se passer demain.

Auparavant, on aurait considéré d'abord le transporteur, alors que, maintenant, la loi va favoriser l'usager, donc, celui qui a de la marchandise à expédier.

M. Garon: J'ai le sentiment que vous le dites dans vos lois, mais que vous ne le pratiquez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Si demain matin, on exigeait, en termes de coûts de transport pour toutes les matières à travers le Québec les 11 % qu'on demande à la traverse de l'île aux Coudres, il y a un maudit paquet d'expéditeurs qui seraient bien heureux.

M. Garon: C'est parce qu'ils ne sont pas nombreux pour payer.

M. Côté (Charlesbourg): Divisez 4 700 000 \$ par année de coûts de fonctionnement de la traverse par le nombre de résidents et cela va vous arriver à environ 3500 \$ ou 3700 \$ par année qu'on paie pour chaque individu de l'île aux Coudres.

M. Garon: On m'a dit que les prix avaient augmenté de 2 000 000 \$ depuis un an.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est bien simple, c'est que, finalement, il a fallu ajouter

un bateau. Ce n'est pas compliqué. S'ils veulent qu'on enlève le bateau, on va l'enlever. On va se rabattre à 2 500 000 \$. Mais tu ne traverses pas en botte; tu traverses en bateau. Quand il y a du monde, il faut qu'il y ait un bateau. Là, l'été, il y a deux bateaux.

M. Garon: Seulement pendant une courte période...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il est là de toute façon. Le coût est là. Adopté, M. le Président.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 55.

M. Côté (Charlesbourg): "Les dépositions sont recueillies en la manière prescrite par la commission."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 55 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Quels sont les moyens que la commission a l'intention d'utiliser pour recueillir les dépositions?

M. Rémillard (Louis): Les mêmes qu'elle utilise actuellement, M. le député, c'est-à-dire d'abord l'enregistrement et aussi la sténotypie et la sténographie.

M. Garon: Quand il y a possibilité d'appel ou d'aller devant les tribunaux?

M. Rémillard (Louis): Oui justement, mais toutes les dépositions sont enregistrées.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 55 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 56 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer l'article 56 du projet de loi par le suivant: "Les décisions de la commission doivent être rendues dans les 90 jours de l'expiration du délai d'opposition ou de la fin des audiences publiques, selon le cas.

Ces décisions doivent être écrites et motivées et une copie doit être transmise au ministère des Transports, à l'exception de celles qui accueillent une demande de permis sans qu'ait été tenues des audiences publiques. Lorsqu'une décision est rendue à la suite d'audiences publiques, une copie doit être signifiée aux parties en la manière prévue par règlement du gouvernement."

M. Garon: L'amendement c'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 90 jours au lieu de 30.

M. Garon: C'est pas mal moins vite que la Commission de la protection du territoire agricole.

M. Côté (Charlesbourg): Les commentaires du député de Lévis sur les 10 jours à 21...

M. Garon: C'est correct.

M. Côté (Charlesbourg): Cela allait.

M. Garon: Non, mais les 90 jours commencent à compter de la fin de ce délai ou la période d'audience c'est 60 jours.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut toujours se souvenir...

M. Garon: Mais là, c'est 90 jours de l'expiration de la déposition. C'est après 21 jours s'il n'y a pas d'opposition. Cela veut dire 111 jours.

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'y a pas d'opposition, c'est automatique. Alors il n'y en aura pas.

M. Garon: Alors pourquoi marquez-vous 90 jours à ce moment-là? Cela aurait été peut-être mieux d'écrire 30 jours de la fin du délai d'opposition s'il n'y en a pas eu. Ce serait moins long.

M. Côté (Charlesbourg): Les décisions de la commission doivent être rendues dans les 90 jours de l'expiration du délai d'opposition.

M. Garon: Mais là il n'y a pas de contestation.

M. Côté (Charlesbourg): Alors il n'y a rien là.

M. Garon: Pourquoi donner 90 jours?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera automatique: ou de la fin des audiences publiques, selon le cas. Il faut toujours se rappeler que ce que disait Me Rémillard tout à l'heure, c'est qu'on va se retrouver avec une série de causes et quand elles seront plaidées, ce sera un peu plus corsé, pas mal plus corsé en termes de dépositions et de plaidoiries. Dans ce sens-là, le délai de 90 jours va quand même donner aux commissaires le temps d'être capables de voir à un certain nombre de choses et il faut dire aussi que le banc est un banc de trois et que cela demandera quand même une certaine concertation pour les commissaires qui sont sur le banc.

M. Garon: Est-ce que c'était trois, auparavant?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Ce sera trois tout le temps?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera trois pour les causes de camionnage, alors que dans d'autres dispositions, ce sera un. Ce qu'il faut comprendre c'est qu'on est dans du droit nouveau et qu'il est important que ce qui va se décider puisse l'être de manière très solide. On trace la voie.

M. Garon: Je pensais que vous étiez dans du droit nouveau. Vous êtes dans du droit tardif.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu cela, parce que cela ferait appel à la décision du mois de février de 1985 où M. Tardif a signé au nom du Québec.

M. Garon: Dans le sens que...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas dans ce sens-là que vous vouliez dire, n'est-ce pas?

M. Garon: Non. Dans le sens qu'il retarde: 90 jours après une expiration du délai de l'opposition, s'il n'y a pas eu d'opposition, c'est long.

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sera pas 90 jours dans une cause...

M. Garon: La décision pourra être rendue sur le banc, dans le fond.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est ce qui va arriver. À partir du moment où il n'y a pas d'opposition, c'est automatique. Tu n'as même pas le choix.

M. Garon: Oui, mais là vous devriez le mettre dans le projet de loi pour inciter les commissaires à faire diligence. Ils sont allés dans les délais de l'expiration du délai de l'opposition, dans les dix jours du délai de l'opposition ou dans les quinze jours. Cela va être assez vite.

M. Côté (Charlesbourg): Les décisions de la commission doivent être rendues dans les 90 jours de l'expiration du délai d'opposition. Tout simplement la fin...

M. Garon: Il faut distinguer entre les deux cas. On a distingué entre l'expiration du délai à l'opposition et la fin des audiences. Les 30 jours, ça doit être pour respecter son droit d'appel. C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pas ça.

M. Garon: 30 jours?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Drolet: En fait, c'est que vous pouvez très bien avoir une demande de permis à laquelle on peut s'opposer, mais qui n'a pas d'opposition dans les 21 jours. Vos 90 jours courent après l'expiration de ce délai...

M. Garon: J'ai compris ça. Mais c'est marqué: Vos 30 jours... "doivent être rendues dans les 30 jours de l'expiration du délai d'opposition." Donc, les 21 jours ont couru. Là vous mettez 90 jours à la fin, en plus.

M. Drolet: Ou de la fin des audiences publiques, parce que là c'est le temps de délibérer.

M. Garon: Oui. Je comprends que vous soyez obligé de mettre 30 jours. Je pense que c'est ça le délai d'appel. Il n'y a pas de possibilité d'avoir un recours en appel.

M. Drolet: De 30 jours et tout.

M. Garon: Non, mais il met 90 jours. Quand il mettait 30 jours, d'accord. Mais il me semble que quand il n'y a pas eu d'opposition, 30 jours c'est suffisant. Cela ne donne rien de monter cela à 90 jours.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je comprends l'essence de l'intervention du député de Lévis? Dans la mesure où il n'y a pas d'opposition, on fait sauter le délai et, on le garde, dans la mesure où il y a de l'opposition.

M. Garon: Il a peut-être besoin d'un délai pareil. Je ne sais pas, du point de vue des procédures d'appel ou non.

M. Drolet: Le délai d'appel, c'est après que la décision soit rendue.

M. Garon: Vous avez raison. C'est moi qui étais dans les patates.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 90 jours, de la fin des audiences publiques. Ce dont il s'agit, c'est de faire sauter "de l'expiration du délai d'opposition". Cela va?

M. Garon: Là il faut que vous prévoyiez le cas quand même où il y a...

M. Côté (Charlesbourg): L'appel?

M. Garon: Non, non, où il n'y a pas d'audience publique, s'il n'y a pas d'opposition. Il n'y a pas d'audiences publiques. Il faut qu'il y ait les deux cas. Mais quand il n'y a pas d'opposition, cela devrait être rapide. Il n'y a personne qui dit non.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, moi ce que j'avais compris, c'était ça. Les commissaires qui se serviraient des 90 jours, pour rendre leur décision, il y a abus du système quelque part.

M. Garon: Oui, mais c'est toujours mieux....

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on se comprend.

M. Garon: Dans votre idée, il y a combien de demandes pour lesquelles il va y avoir de l'opposition et combien pour lesquelles il n'y en aura pas?

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

M. Drolet: Si on fait tout simplement enlever les mots "de l'expiration du délai d'opposition", cela voudrait dire que dans ces cas, il n'y aurait pas de délai. Donc, éventuellement, vous pourriez attendre un temps très long.

M. Garon: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Côté (Charlesbourg): Ou'avez-vous dit? C'est que si on enlevait "de l'expiration du délai d'opposition", cela veut dire qu'il n'y a plus de délai.

M. Garon: Il n'y a plus de délai. Il peut prendre un an s'il veut.

M. Côté (Charlesbourg): Là au moins, ça le limite dans le temps.

M. Garon: À 90 jours.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est ce que je dis. Il n'a pas besoin de 90 jours. On devrait laisser les 30 jours dans le cas d'expiration du délai d'opposition ou dire 15 jours, je ne sais pas. Mettre un délai bref dans le cas où il n'y a pas d'opposition. Dans le cas où il y a audiences publiques, c'est contesté, c'est évident. Normalement, ça peut prendre un peu plus de temps. C'est long 90 jours. C'est une décision administrative...

M. Côté (Charlesbourg):...

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): On suspend trois ou quatre minutes. On revient avec 30 jours.

M. Garon: Oui, on va faire une pause. C'est ce que vous voulez dire?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ce n'est pas nécessaire, on peut continuer.

M. Garon: Pour faire circuler le sang un

peu.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement 56 étant maintenant suspendu...

M. Garon: L'idée, au fond, c'est que, lorsque la loi est adoptée, nous, on n'est plus là. Vous avez votre rapport annuel. C'est comme un tribunal, vous ne pouvez plus toucher à cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème, on s'est compris.

M. Garon: Les gens sont autonomes.

M. Côté (Charlesbourg): On s'est compris.

M. Garon: Vous, votre balise, c'est de l'insérer dans la loi, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): On s'est compris.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 56 étant suspendu, j'appelle l'article 57.

M. Côté (Charlesbourg): "Les décisions de la commission qui n'emportent pas révocation ou suspension d'un permis ont effet à compter de la date de leur signature ou à toute autre date ultérieure qui y est fixée."

M. Garon: Ce sont l'amendement et l'article qui sont en suspens? Les deux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): À moins d'avis contraire, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je prends une note pour... Article 50?

Le Président (M. Saint-Roch): Article 57.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 57 est adopté. J'appelle l'article 58.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait revenir à l'article 56 tout de suite, M. le Président. Ce qu'on peut liquider, on le ferait maintenant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a consentement pour qu'on appelle l'article 56 de nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): Cela se lirait maintenant comme suit: "Les décisions de la commission doivent être rendues dans les trente jours de l'expiration du délai d'opposition ou dans les quatre-vingt-dix jours de la fin des

audiences publiques, selon le cas. "

M. Garon: Ne trouvez-vous pas que 90 jours, c'est long?

M. Côté (Charlesbourg): On est passé au comité de législation...

M. Garon: Moi, Je ne comprends pas cela. Quand on était au zonage agricole, cela prenait en moyenne cinq ou six semaines. Les gens trouvaient les délais épouvantablement longs. On regarde tout cela: 21 jours plus 30 jours, cela fait des délais très longs; 90 jours pour prendre la décision une fois que les audiences sont terminées, cela fait 12 semaines pour se brancher. Pour les commissaires, 12 semaines pour se brancher...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut essayer de prévoir les cas les plus difficiles. Si on encarcane dans un délai où les décisions sont prises sans que toute la lumière puisse être faite, la réflexion chez les commissaires... ils sont quand même trois sur le banc. On est dans du neuf. Moi, je préfère être prudent à ce moment-ci; ce ne sont pas des affaires immuables, ce sont des choses qui peuvent être revues à l'exercice; on verra. Il n'y a rien qui nous dit que, dans cinq ans, au moment où on reviendra devant le Parlement, si jamais tout cela va bien, on dise: Parfait! Maintenant, tout saute. Le test d'intérêt public, il n'y en aura plus de 90 jours. Fini! Si, dans cinq ans, on dit: Parfait! Cela a été concluant et il n'y a plus de test d'intérêt public, il saute, comme le gouvernement du Canada veut le faire. C'est dans la loi. De toute façon, cela va se faire automatiquement. Cela ne se chicanera pas longtemps. Des délais de 21 ou de 90 jours, il n'y en aura plus; cela va être test d'aptitude, point à la ligne, fini! Cela va être purement administratif.

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

M. Garon: Sur division. Le délai est trop long.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 56 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Sur division

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

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut refuser de recevoir une demande de permis lorsqu'elle estime que cette demande est semblable à une demande qui a été rejetée dans les six mois précédents."

M. Garon: C'est-à-dire si elle est similaire il y a toujours moyen de faire la preuve qu'elle n'est pas similaire, qu'elle n'est pas tout à fait la même.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 56 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 58.

M. Garon: Mais est-ce que cette décision doit toujours être motivée dans ce cas?

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr.

M. Garon: C'est la règle qu'on a vue antérieurement qui s'applique. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 58 est adopté. J'appelle l'article 59.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, dans l'année de la prise d'effet d'une décision, la rectifier en cas d'erreur d'écriture, de calcul ou d'autre erreur matérielle

"Elle peut également rétracter une décision si, depuis qu'elle a été rendue, il a été découvert une preuve et qu'il appert que, si elle avait été apportée à temps, la décision eut probablement été différente"... et la reproduction des règles de pratique de la commission actuelle, 1987-1988. Le code de procédure, c'est bien sûr.

M. Garon: Dans le code de procédure, est-ce qu'on dit "dans l'année de la prise d'effet d'une décision"?

Moi, je vais vous dire, je me rappelle qu'à la Commission de protection du territoire agricole, on faisait cela une fois de temps en temps, parce que sur le nombre de décisions, il pouvait y avoir une erreur de..., une erreur sur un lot, des petites erreurs de même. Ou des fois, un nom de village où on avait oublié un petit mot. On faisait des corrections dans ce sens-là, mais je me demande s'il y avait le délai d'une année.

Je vous dis cela, M. le Président, mais ce que je veux dire, au fond, c'est que s'il y a des erreurs d'écriture à corriger, pourquoi ne pas pouvoir le faire après un an? Les gens peuvent être mal pris avec des erreurs, qui sont des erreurs d'écriture, de calcul ou d'autres erreurs matérielles

"L'année de la prise d'effet d'une décision", c'est comme si après cela l'erreur était prescrite. Je ne vois pas l'intérêt.

M. Côté (Charlesbourg): Six mois.

M. Garon: Où, six mois?

M. Drolet: À l'article 484 du Code de procédure civile, on fixe d'abord un délai de quinze jours. "Néanmoins, le tribunal peut, sur

demande, et pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de six mois depuis le jugement, relever des conséquences de son retard la partie qui démontre qu'elle a été, en fait, dans l'impossibilité d'agir plus tôt" parce que le délai pour la rétractation est de quinze jours à compter de la date où vous avez pris connaissance du jugement. Mais vous pouvez quand même être relevé.

M. Garon: Mais comment est-ce lu, cet article?

M. Drolet: L'article 484?

M. Garon: Oui.

M. Drolet: "La requête en rétractation, signifiée à toutes les parties en cause avec avis du jour où elle sera présentée à un juge pour réception, doit être produite dans les quinze jours.."

M. Garon: Ce n'est pas de cela qu'on parle.

M. Drolet: Ce n'est pas la rétractation?

M. Garon: Non, non. Il y a deux choses dans le même article.

M. Drolet: Rectification en cas d'erreur?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques brefs instants.

(Suspension de la séance à 16 h 53)

(Reprise à 16 h 58)

M. Rémillard (Louis): Je crois que l'article 520 du code de procédure répond à votre interrogation; c'est celui qui autorise un tribunal à rectifier un jugement entaché d'erreur de calcul. Il n'y a aucun délai de mentionné.

Par contre, la rétractation, il y a un délai de six mois d'indiqué, comme on a lu tout à l'heure.

M. Garon: Là, c'est une autre affaire.

M. Rémillard (Louis): Il faudrait peut-être apporter des amendements au texte que vous étudiez.

M. Garon: S'il y a des erreurs, cela ne donne rien de les laisser là. C'est assez...

M. Rémillard (Louis): Bien, moi, ce que je proposerais comme amendement, au premier alinéa, cela se lirait comme suit: La commission peut rectifier une décision en cas d'erreur

d'écriture, de calcul ou d'autre erreur matérielle. Alinéa suivant: Elle peut, également, dans les six mois de la prise d'effet d'une décision, la rétracter si... et ainsi de suite.

M. Garon: Dans le deuxième alinéa, mettez-vous six mois ou un an. Six mois?

M. Rémillard (Louis): Six mois, pour prendre le délai qu'on retrouve au code de procédure.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'on peut laisser l'article 59 en suspens pendant qu'on écrit le papillon?

M. Garon: Non, cela va prendre deux minutes.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Si on peut le régler, non.

M. Garon: J'aime autant, aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 heures)

(Reprise à 17 h 3)

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

La commission reprend ses travaux. L'article 59 est en suspens. J'appelle maintenant l'article 60.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, de son propre chef ou à la demande d'une partie, déclarer périmée une affaire s'il s'est écoulé une année depuis le dernier acte de procédure utile.

"L'intention de la commission de déclarer péremption ou la demande de péremption doit être signifiée aux procureurs ou aux parties elles-mêmes si elles n'ont pas de procureur."

M. Garon: Est-ce que c'est le même délai aussi que le code de procédure?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 60 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Toute demande de permis non contestée peut être décidée par un membre seul ou par une personne désignée par le

ministre des Transports en vertu de l'article 17.8 de la Loi sur les transports." C'est dans le cas où il n'y a pas de contestation.

M. Garon: Mais pourquoi par le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le cas actuellement dans la Loi sur les transports.

M. Garon: Cela fait drôle. Là vous avez une commission avec des commissaires et à un moment donné, le ministre peut désigner une personne. Cela fait drôle.

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

M. Rémillard (Louis): Dernièrement, il y a quelques mois à peine, j'ai demandé au ministre de se prévaloir de ce pouvoir. C'était la première fois depuis l'existence de la commission qu'un ministre acceptait de nommer les membres du personnel de la commission pour rendre les décisions, avec la conséquence que nous avons amélioré le service à la clientèle de façon tout à fait remarquable. Alors qu'autrefois, cela prenait des jours et des jours pour avoir un permis, maintenant vous pouvez avoir un permis en moins d'une heure à la commission, parce que nous avons le personnel pour rendre les décisions. On a un personnel hautement qualifié, très compétent et qui est tout à fait capable de rendre les décisions dans des affaires non contestées.

M. Côté (Charlesbourg): Cela devient administratif.

M. Rémillard (Louis): Tout à fait.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est dans ce sens-là qu'il y a des exemptions.

M. Garon: C'est un tribunal administratif.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Rémillard (Louis): C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, c'est un tribunal administratif mais ce sont des commissaires qui entendent. Dans ce cas-ci, ce sont des gestes qui peuvent ne pas faire appel aux commissaires, mais davantage à un fonctionnaire mandaté par le ministre pour être capable d'exécuter les tâches administratives.

M. Drolet: Avant 1986, le projet de loi 95, pour rendre conformes les dispositions des lois avec la Charte des droits et libertés de la personne, cette désignation a été faite par le président de la Commission des transports. Les experts de la charte, au ministère de la Justice, ont recommandé, en raison de l'article 23 de la charte, que ce soit le ministre des Transports qui soit, par la suite, sur recommandation du

président, si l'on veut, habilité à désigner des personnes, des fonctionnaires de la commission pour rendre des décisions dans des affaires non contestées. L'article 23 de la charte confirme le principe de l'impartialité et du droit des...

M. Garon: Je ne comprends pas pourquoi c'est fait par le ministre plutôt que par le président de la commission.

M. Drolet: Parce que les experts de la Charte des droits et libertés de la personne, au ministère de la Justice, ont analysé les dispositions des lois et en sont venus à la conclusion qu'il y avait danger de partialité si les membres du personnel de la commission étaient nommés par le président, en regard de l'article 23 de la charte.

M. Garon: Habituellement, c'est quand c'est fait par le ministre, qu'on craint cela. Il n'y a rien de personnel là-dedans, mais, habituellement, quand on craint que des personnes désignées par le ministre...

M. Drolet: Parce que c'est le même organisme.

M. Garon: Vous pensez que le ministre est moins partial que le président.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas Me Drolet qui pense cela. Ce sont ceux qui sont supposés être au-dessus de tout.

M. Garon: Je suis étonné. Je ne dis pas cela pour vous personnellement. Mais, habituellement, on a toujours tendance à dire quand c'est le ministre que c'est plus partisan que quand c'est un fonctionnaire ou quelqu'un qui a une nomination...

Une voix: Politique.

M. Garon: On dit: En l'occurrence, entre le président de la commission et le ministre, on ne sait pas lequel est le plus partial. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que le président actuel de la Commission des transports est au-dessus de toute partisanerie. Et il peut en dire autant du ministre.

Une voix: Point d'interrogation!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 61 est adopté?

M. Garon: Voulez-vous... On va voir. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Le député d'Orford a essayé de me passer un sapin encore une fois. On va se contenter de la couronne.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 61 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. M. le député de Lévis, l'article 61?

M. Garon: Je suis surpris d'une telle disposition. Elle était là auparavant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Depuis combien d'années?

M. Drolet: Je pense que c'est depuis 1983. Cela faisait seulement deux ou trois ans que cette disposition existait. La raison qui est donnée, c'est que le président de la Commission des transports du Québec se trouve à être le supérieur hiérarchique des fonctionnaires de la commission, alors que le ministre ne l'est pas.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 61 est adopté?

M. Garon: Il me semble qu'il y aurait une formule qui serait mieux que celle-là, des commissaires à temps partiel ou quelque chose comme cela. Il faudrait trouver une formule. Ce n'est pas une disposition qu'on retrouve à bien des endroits. C'est la première fois que je la vois. Parmi les différentes lois que j'ai vues - j'en ai vu plusieurs - je n'ai jamais vu une telle disposition jusqu'à maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très docile. Je me conforme à ceux qui doivent veiller à l'harmonisation de toutes ces lois.

M. Drolet: Remarquez que cela se fait sur consultation quand même du président...

M. Garon: Oui, oui.

M. Drolet:... suivant les besoins de la commission.

M. Garon: Ce n'est pas pour cela. C'est parce qu'on dit: Toute demande de permis non contestée peut être décidée par un membre seul ou par une personne désignée par le ministre... " On dit: Le ministre a pris un fonctionnaire. Mais, dans d'autres cas, il pourrait prendre quelqu'un. On ne dit pas qui.

M. Drolet: Il faut que ce soit des fonctionnaires de la commission parce qu'on réfère, dans cet article-là, à l'article 19 de la Loi sur les transports.

M. Garon: Que dit l'article 17. 8?

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous la liste

de toutes les personnes qui sont à l'article 19?

M. Garon: Ou l'article 17. 8.

M. Drolet: À l'article 19, il y a l'administrateur...

M. Garon: On ne parle pas de l'article 19 là-dedans.

M. Drolet:... le secrétaire et tous les fonctionnaires de la commission.

M. Garon: Mais dans la loi, on parle seulement de l'article 17. 8.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 19.

M. Garon: Dans vos textes explicatifs, on parle aussi de l'article 19, mais...

M. Drolet: L'article 17. 8 réfère à l'article 19.

M. Garon: Que dit l'article 17. 8?

Une voix:... commissaire-enquêteur, les enquêteurs, les...

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est quand même limité là.

M. Garon: À la fin, je l'ai.

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, l'article 19 dit ceci: L'administrateur de la commission, le secrétaire, le commissaire-enquêteur, les enquêteurs et les autres membres du personnel de la commission sont nommés et rémunérés selon la Loi sur la fonction publique. Cependant...

M. Garon: Attendez un peu, je vais regarder cela.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on a référé à l'article 17. 8 et cet article, pour la nomenclature...

M. Garon: Cela réfère à l'article 19.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous dites qu'il réfère à 19.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est-à-dire qu'on a l'article 17. 8 et celui-ci réfère à 19 pour la nomenclature des personnes qui sont énumérées là.

M. Drolet: Alors, à l'article 19, vous avez:

l'administrateur, le secrétaire, le commissaire-enquêteur, les enquêteurs et les autres membres du personnel de la commission. C'est parmi ces personnes-là que le ministre peut désigner une personne qui va rendre des décisions dans des affaires non contestées.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 61 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'amendement de l'article 59?

Oes voix: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 59. Remplacer l'article 59 du projet de loi par le suivant: "La commission peut rectifier une décision en cas d'erreur d'écriture, de calcul ou d'autre erreur matérielle.

"Elle peut aussi, dans les six mois de la prise d'effet d'une décision, la rétracter s'il a été découvert une preuve depuis cette date et qu'il appert que, si elle avait été apportée à temps, la décision eut probablement été différente."

Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 59, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): 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."

Dans ce cas-ci, c'est pour juger de la futilité ou non de l'opposition. Dans ce cas-là, on demande à deux commissaires de Juger si elle est futile ou non, donc d'enclencher le processus de l'audition de la cause dans la mesure où elle n'est pas futile; dans la mesure où elle est futile, le permis est émis.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 62?

M. Garon: Pourquoi... Est-ce qu'il y avait une disposition semblable antérieurement?

M. Rémillard (Louis): Non, parce que cela n'existait pas. Cette manière de faire les choses est nouvelle avec l'actuel projet de loi.

M. Garon: Il y avait une opposition... Non, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 62 est adopté?

M. Garon: Pourquoi voulez-vous juger si elle est futile ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que si on n'introduit pas le caractère de futilité, vous allez avoir de l'opposition systématique et il faut faire le départage entre ce qui est véritablement fondamental comme opposition et ce qui est futile.

M. Rémillard (Louis): C'est le pendant, M. le député, de l'article 14...

M. Garon: Oui.

M. Rémillard (Louis):... qui édicte qu'on est tenu...

M. Garon: Moi, je remarque que les libéraux défendaient exactement le contraire à la Commission de protection du territoire agricole. Ils voulaient que toute demande soit publique, appel sur toutes, le gros kit tout le temps, partout. Finalement, on l'a accepté.

M. Côté (Charlesbourg): En quelle année? (17 h 15)

M. Garon: On l'a accepté en juin 1985 quand les amendements étaient proposés. À partir de 1978, on a toujours demandé le gros kit partout, tout le temps. Moi je me suis fait achaler pendant sept ans où on demandait le gros kit partout. Il n'y avait pas de subtilité et il n'y avait rien. Il fallait entendre tout le monde. Il fallait rendre des décisions quasiment dans quinze jours et tout ça.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends les réminiscences du député de Lévis et surtout ministre de l'Agriculture. Je veux juste lui expliquer que c'est la reproduction ou à peu près de l'article C-19. Juste surveiller.

M. Garon: Oui, mais là c'est la procédure. Vous n'êtes pas obligés de vous harmoniser dans la procédure.

M. Côté (Charlesbourg): La subtilité est là.

M. Garon: C-19, à quel article la subtilité? Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Article 8. 3.

M. Garon: Je l'ai devant les yeux. Il n'y a pas de subtilité là-dedans. Il n'y a pas de subtilité à 8. 3.

M. Drolet: C'est ce que veulent dire les mots "démontre à la commission qu'en l'absence de preuve contraire". Donc, c'est une preuve *prima facie*, à la lecture du dossier, que les motifs qui sont soulevés sont des motifs relatifs à la nuisance possible à l'intérêt public.

M. Garon: Oui, mais là ce n'est pas la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut le relier à 14.

M. Garon: Je comprends ça. Ce n'est pas la même chose quand même.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut le relier à 14.

M. Garon: L'article 14 dit: La commission n'est tenue de convoquer une audience publique, que si une personne intéressée qui s'oppose à la délivrance du permis démontre, à la satisfaction de la commission, que l'exploitation de ce permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public". Serait susceptible. On a dit qu'on élargissait pour permettre davantage de le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Au lieu de marquer contraire à l'intérêt public, susceptible de nuire à l'intérêt public.

M. Côté (Charlesbourg): Si on l'élargit davantage pour permettre de le faire, l'élément futilité qui est introduit va permettre de discarter des oppositions futiles et qui, finalement, ne vont pas dans le sens de l'intérêt public, avec le critère d'intérêt public. C'est uniquement ça qui est visé.

M. Garon: Ce n'était pas le principe que défendait le Parti libéral. Moi j'ai lu ça pendant des années. Il disait que les audiences publiques étaient *urbi et orbi*, les appels *urbi et orbi*. C'était dans tout. Il fallait quasiment avoir des publications dans les journaux. Il fallait avoir tout le gros kit partout, en disant: Autrement, la justice est lésée. Là ça va se faire entre quatre murs. Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'on pourrait se retrouver, si on ne faisait pas cela...

M. Garon: Un peu plus, on va être dans le tunnel de Grondines, dans le comté de Portneuf.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui est important, c'est d'en sortir.

M. Garon: L'important pour faire la justice, c'est que ce soit public.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il ne faut pas se retrouver dans un double système où on va pénaliser davantage les Québécois que les autres.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Remarquez bien ce que je vous disais tantôt. À la Commission de protection du territoire agricole, on a mis les audiences publiques, après ça on a mis les droits d'appel les plus totaux, que les appels ne soient pas faits par les mêmes personnes en première instance et en deuxième instance. Le gros kit partout, à la demande du Parti libéral qui disait: On ne peut pas rendre justice autrement. Là, quand il arrive dans les transports, le principe devient exactement ce que j'avais au point de départ. La Loi sur la Commission de protection du territoire agricole, c'était ça. C'est ça que vous avez combattu. Là, c'est ça que vous voulez mettre en place.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je veux dire au député de Lévis, c'est qu'il y a une distinction en termes de situation, quant à C-19 qui est là et qui nous donne certaines règles par rapport à la situation que vous avez vécue. Y avait-il le pendant de ça dans la Loi sur la protection du territoire agricole au fédéral?

M. Garon: Non. Il n'en avait pas besoin de pendant. On n'a pas besoin du fédéral pour....

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ce, *urbi et orbi*, l'article 62 est-il adopté? Non?

M. Garon: Arrêtez-moi ça. C'est un des articles fondamentaux pour que la justice soit rendue correctement.

M. Rémillard (Louis): Si vous me le permettez, M. le député, cette audience ou cette audition ne se fera pas en catimini. Les parties ou leurs procureurs vont être convoqués et vont être entendus et l'avis va même être donné dans les journaux avisant les parties que leur affaire sera entendue par deux commissaires. Ce ne sont pas deux commissaires qui vont siéger en Chambre hors la présence des parties; c'est un examen au stade de la réception de la procédure. Le tribunal va devoir se convaincre, en tenant les faits pour avérés, qu'il y a ouverture à une audition sur l'intérêt public.

M. Côté (Charlesbourg): Le fond est à l'article 14.

M. Rémillard (Louis): C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est la procédure. L'article 14, on l'a déjà accepté.

M. Garon: C'est parce qu'il était permissif, l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): C'est quand même le fond.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 14, c'est le fond.

M. Garon: Il était permissif, mais l'article 62 vient limiter l'accès à l'article 14. Celui-ci est plus général, par l'article 62, deux commissaires peuvent dire: On n'applique pas l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, conformément à l'article 14.

M. Garon: On dit: "qui décident, s'il y a lieu, de la tenue d'une audience publique conformément à l'article 14". S'il y a lieu d'avoir une audience publique.

Une voix: C'est ce que l'article 14 dit.

M. Garon: Bien oui, il dit quand il y en a une. Ici. Toute opposition... 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." Ils décident s'il y a une audience publique ou s'il n'y en a pas.

M. Drolet: C'est là que la commission va dire si elle est satisfaite ou non des motifs de l'opposant en regard du critère d'intérêt public et s'il y a lieu d'aller plus loin en tenant une audience publique conformément à la loi.

M. Garon: Cela, vous ne le dites pas.

M. Drolet: Mais c'est cela, l'article 14. On dit à la satisfaction de la commission, mais il faut que la commission puisse se satisfaire donc, elle va entendre les gens pour le savoir.

M. Garon: Moi, je vais vous dire une affaire. À la Commission de protection du territoire agricole, pour les députés libéraux, les commissaires, c'étaient tous des écœurants à les entendre parler. La satisfaction de la commission, c'était le dernier de leurs soucis; c'étaient quasiment des bandits publics qui siégeaient à cette commission. Là, vous me dites "à la satisfaction de la commission" comme si c'étaient des descendants directs du Seigneur qui étaient là. Moi, je dis qu'on est dans deux ordres de justice différents. Ce sont les libéraux qui ont défendu ces principes. Ce sont eux qui ont tenu absolument, à tour de bras, à ce qu'on change

les règles pour que ce soit des audiences publiques urbi et orbi, pour que ce soit toujours le grand kit partout.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends le député de Lévis qui fouille dans son expérience passée et qui voudrait retourner le clou à ces vilains libéraux de l'époque qui, pour une bonne part, se retrouvent devant lui aujourd'hui. Je comprends cela, mais il y a une autre affaire qu'il faut comprendre, c'est qu'on est dans le cadre de la loi C-19 du fédéral qui fait en sorte que, s'il n'y a pas conformité au Québec, on va se retrouver avec deux systèmes et on va davantage pénaliser les nôtres que les autres. Ce que j'ai compris de l'essence des propos des représentants de l'Association du camionnage du Québec, quand on les a reçus, c'est qu'ils ont dit: De grâce, ne faites pas en sorte qu'on se retrouve avec deux systèmes qui vont davantage pénaliser les Québécois que les autres.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 62 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): On peut l'adopter sur division, M. le Président. Je pense que c'est davantage dans ce sens que cela va. Nous sommes pour et le député de Lévis est...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Ce que vous dites, c'est que la loi fédérale contient cette disposition; il s'agit d'harmonisation. Je n'ai pas suivi ce dossier suffisamment pour être en mesure de porter un jugement, mais est-ce que vous avez eu l'occasion de débattre cela avec le gouvernement fédéral?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, ce qu'il faut comprendre de la situation dans laquelle nous sommes, c'est que le jugement de 1954 a clairement indiqué que le pouvoir en matière de transports était fédéral. C'est un pouvoir qui est délégué aux provinces, c'est aussi clair que cela. Demain matin, s'il décide qu'on ne le fait pas, il décide qu'il va le faire, il peut rapatrier le pouvoir. C'est purement hypothétique. On est dans cette situation où on a un pouvoir délégué, il faut l'exercer. Le gouvernement fédéral a décidé de déréglementer, donc d'adopter C-19. On a eu plusieurs séances de travail avec lui pour tenter, le plus possible, d'avoir quelque chose qui se tient. On a réussi à avoir des morceaux dans les intérêts publics: cinq ans au lieu de trois, le paiement de tous les frais d'installation informatique et de l'opération pour cinq années d'informatique dans un système comme celui-là. Donc, le Code canadien de sécurité, on a quand même réussi à aller chercher un certain nombre de choses. Dans ce sens, ce qu'on vise, c'est tenter de s'harmoniser.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions à l'article 62?

M. Garon: Ce ne sera pas long. Moi je ne vois pas beaucoup que l'article 8. 3 vous oblige à faire cela. Malgré le paragraphe 2, vous ne lirez pas comme il faut. Malgré le paragraphe 2 où on parle de délivrance des licences d'exploitation, dans les cas où la loi d'une province habilite l'office provincial à tenir des audiences publiques, relativement aux demandes de licences d'exploitation d'entreprises de camionnage local, la tenue d'une telle audience - c'est votre loi qui va l'habiliter - relative à une demande de licence visée à ce paragraphe, est subordonnée à la fourniture par une personne intéressée opposée à la délivrance de cette licence de la preuve jugée suffisante par l'office. Elle va faire une preuve, jugée suffisante par l'office, qu'en l'absence de preuve contraire l'exploitation de l'entreprise de camionnage extraprovinciale faisant l'objet de la demande de licence, est susceptible de nuire à l'intérêt public. Cela ne dit pas du tout le genre de procédure que vous mentionnez à l'article 62.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant, un instant. On dit: une preuve jugée suffisante par l'office.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si elle est jugée suffisante, elle est suffisante. Si elle n'est pas jugée suffisante, ne pourrait-elle pas être futile?

M. Garon: Non, non, c'est l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Une preuve jugée suffisante qu'on retrouve ici. Écoutez, quand vous dites une preuve jugée suffisante par l'office, c'est l'office provincial, la Commission des transports, si on veut. Quand vous avez 14, vous trouvez l'affaire de 14. Au contraire, l'article 6. 3 ne dit pas du tout de procéder par 62. L'article 14 dit: La commission n'est tenue de convoquer une audience publique que si une personne intéressée qui s'oppose à la délivrance du permis démontre, à la satisfaction de la commission, que l'exploitation de ce permis serait susceptible de nuire à l'intérêt public.

M. Drolet: M. le député, s'il vous plaît. L'article 62 ne fait qu'établir le quorum à savoir par qui va être décidé que la commission est satisfaite, s'il y a lieu ou non d'aller en audience publique. Par souci de s'assurer que la décision est prise de façon très sérieuse, on établit un quorum de deux personnes, de deux commissaires. On aurait pu dire que c'est un commissaire. On aurait pu dire que la décision même est prise de

façon tout à fait administrative.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut peut-être voir...

M. Drolet: C'est une garantie.

M. Garon: Remarquez qu'on avait laissé l'article 14 en suspens.

M. Drolet: C'est une garantie donnée à l'opposant qu'il va y avoir au moins deux commissaires qui vont dire oui ou non nous allons en audience publique avec votre opposition. C'est tout ce que dit l'article 62.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Et on en met deux pour être plus prudent.

M. Garon: Pourquoi aller en audience publique seulement...

M. Côté (Charlesbourg): Reportez-vous au cahier. Dans notre document de CCMTA.

M. Garon: CCMTA.

M. Côté (Charlesbourg): À la fin complètement, après le projet de loi C-19, à la page 4. L'article 3.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Conformément au paragraphe 8. 3 de la loi une personne intéressée et opposée à la délivrance de cette licence doit fournir, dans le délai prescrit dans la publication de la demande, la preuve écrite ou documentaire jugée suffisante par l'office provincial pour tenir des audiences publiques relativement à la demande. C'est l'esprit dans lequel tout cela a été préparé.

M. Garon: C'est où votre CCMTA?

M. Côté (Charlesbourg): C'est après le projet de loi fédéral, à la page 4. Avant la Loi sur les transports du Québec.

M. Garon: Après le projet de loi fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord.
(17 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Page 4. Je ne sais pas si vous avez la page 4. Vous ne semblez pas.

M. Garon: Moi, c'est un texte en anglais. Vous avez lu un texte français; vous l'avez traduit à mesure ou...

M. Côté (Charlesbourg): Après, continuez. D'accord, ce n'est pas loin.

M. Garon: Le texte anglais.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est en anglais.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce la page 4?

M. Garon: Ah! vous avez la traduction après.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. La page 4. L'autre page. D'accord, alors en haut, 3.

M. Garon: Vous n'acceptiez pas cela dans notre temps.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis prêt à prendre le blâme au nom de tous mes collègues.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 62 est adopté?

M. Garon: Surdivision.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle l'article 63.

M. Côté (Charlesbourg): Toute demande de permis déferée en audience publique et toute révocation ou suspension de permis est décidée par trois membres."

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 64.

M. Côté (Charlesbourg): "La commission peut, en l'absence de dispositions applicables à un cas particulier, y suppléer par toute procédure non incompatible avec la présente loi ou ses règlements."

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

M. Garon: Attendez un peu. C'est un article pour permettre de faire les choses à la bonne franquette, au fond. On peut avoir des dispositions "home made", des procédures "home made". Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 65.

Enquête et inspection

M. Côté (Charlesbourg): "La commission et chacun de ses membres peuvent enquêter sur toute matière de la compétence de la commission concernant l'application de la présente loi et de ses règlements."

C'est la substance de l'article 49 de l'actuelle Loi sur les transports qui est reprise. Je pense que c'est normal, c'est un pouvoir d'enquête.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 65 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Aux fins de ces enquêtes, la commission et chacun de ses membres sont investis des pouvoirs et de l'immunité accordés aux commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête, sauf celui d'imposer l'emprisonnement."

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

M. Garon: C'est la loi sur les pouvoirs d'enquête, les pouvoirs généraux, les pouvoirs des commissions d'enquête... Allez-vous engager des boubous macoutes? Vous n'êtes pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): La commission a déjà des inspecteurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 66 est déjà adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut autoriser toute personne à agir comme inspecteur pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements."

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour l'application de la présente loi et de ses règlements: 1° pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un transporteur, d'un expéditeur ou d'un cosignataire pour en faire l'inspection; 2° examiner et tirer copie

des livres, registres, comptes, dossiers et autres documents comportant des renseignements relatifs aux activités des personnes visées dans le paragraphe 1°; 3° lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'un véhicule routier sur un chemin public effectue un service auquel s'applique la présente loi, faire immobiliser ce véhicule, y pénétrer pour en faire l'inspection et, à cette fin, ouvrir ou faire ouvrir tout conteneur ou réceptacle; 4° exiger tout renseignement relatif à l'application de la présente loi et de ses règlements, ainsi que la production de tout document s'y rapportant.

Toute personne qui a la garde, la possession ou le contrôle de ces livres, registres, comptes, dossiers et autres documents doit, sur demande, en donner communication à la personne qui fait l'inspection et lui en faciliter l'examen. "

M. Garon: Est-ce que vous avez vérifié auprès des gens qui s'occupent des droits de la personne pour savoir s'ils sont d'accord avec ces formulations?

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

M. Drolet: Les vérifications ont été faites auprès du ministère de la Justice avec les spécialistes de la Charte des droits et libertés.

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

M. Drolet: Que tout était correct.

M. Garon: Oui?

M. Drolet: On a d'ailleurs apporté des modifications au texte que l'on suggérait avant de présenter le projet de loi. Les consultations ont été faites auparavant.

M. Garon: Ils vous ont dit de marquer "à toute heure raisonnable". Ce n'est pas inscrit: "à toute heure raisonnable".

Une voix: On l'avait inscrit. On l'a déjà dans la loi..

M. Côté (Charlesbourg): On a des gens raisonnables au ministère.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 68 est adopté?

M. Garon: C'est parce que vous vérifiez les dispositions antérieurement dans la Loi sur les transports. Les gens de la Commission des droits de la personne oeuvrant au sein de la Charte des droits et libertés ont demandé de modifier grandement ces pouvoirs d'inspection dans les années passées. Je me demande s'il y a eu un avis technique.

M. Côté (Charlesbourg): La Loi sur les

transports était déjà conforme à la loi 92.

M. Garon: Quand je faisais adopter cela dans le domaine de l'inspection, je me faisais charrier. L'inspecteur peut pénétrer dans les maisons même à toute heure raisonnable. Il peut examiner les livres, prendre des photos, des livres, des comptes, des dossiers, partir avec les documents. Il peut arrêter n'importe qui sur la rue, sur la route, embarquer dans le véhicule, l'immobiliser, y pénétrer, faire l'inspection et prendre n'importe quoi. Les libéraux trouvaient que c'était épouvantable. Vous n'avez pas idée de toutes les choses que je me suis fait dire pendant toutes ces années par des députés qui disaient que j'étais l'empereur dans le domaine alimentaire, que je voulais avoir des pouvoirs exorbitants, que je voulais devenir un genre de Napoléon, alors que je prenais des pouvoirs à peu près comme ceux-là qui n'étaient pas davantage, ceux de l'inspection alimentaire. On me disait que c'était épouvantable, effrayant, que j'étais quasiment un homme dangereux qui n'était jamais content d'avoir assez de pouvoirs, qu'il m'en fallait plus pour satisfaire mon ego personnel, etc. Là, je vois que -

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux comprendre, ces reproches s'adressaient davantage à la personne

M. Garon: Mais non. Ils disaient que les pouvoirs étaient exorbitants, que les pouvoirs étaient effrayants, que c'étaient des pouvoirs de perquisition, d'inquisition, des pouvoirs incroyables. J'ai vu cela. Là, je m'aperçois que vous allez adopter des procédures restrictives, pas d'audiences publiques tout le temps, alors que nous en étions arrivés, à la Commission de protection du territoire agricole, où tout est public tout le temps. Vous pouvez aller vous asseoir là n'importe quand et écouter. Tous les droits d'appel sur tout. Là, vous restreignez les pouvoirs des justiciables. Là, vous m'arrivez avec les pouvoirs d'inspection et vous donnez tous les pouvoirs que vous nous reprochiez autrefois. C'est quoi? Est-ce parce que, dans l'Opposition, vous n'aviez pas les fonctionnaires pour vous conseiller et que vous disiez n'importe quoi? C'était quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est peut-être davantage...

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être une question d'attitude.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: J'étais tranquille comme un serin. Je gazouillais dans les commissions.

M. Côté (Charlesbourg): C'est davantage une question d'attitude. J'ai connu un peu le député de Lévis du temps qu'il était ministre; ce n'était pas un facile.

M. Garon: Oh non! J'étais doux, demandez à M. Picotte.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Les soirs quand vous veniez avec le député de Nelligan...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas allé souvent, moi.

M. Garon:... qui n'avait aucune idée de quoi il s'agissait.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas allé souvent.

M. Garon: Et puis avec toutes sortes de députés qui venaient de Montréal, qui n'étaient pas familiers avec ces notions, c'était épouvantable.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas allé souvent, moi. Je suis allé une fois.

M. Garon: Ils me présentaient comme un genre de Duvalier avec ses "tétos" macoutes.

M. Côté (Charlesbourg): Ses "tétos" macoutes!

M. Garon: Ses tontons macoutes. Là, je regarde cela: vous demandez le pouvoir de pénétrer dans les établissements, de prendre des copies, de prendre des livres, de partir avec les renseignements, d'arrêter le monde sur la route, n'importe quand à part cela. Au troisième paragraphe, on dit "lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'un véhicule routier sur un chemin public - c'est arrêter le monde sur la rue - effectue un service auquel s'applique la présente loi, faire immobiliser ce véhicule, y pénétrer pour en faire l'inspection et, à cette fin, ouvrir ou faire ouvrir tout conteneur ou réceptacle; "Écoutez! C'est quelque chose. Cela, c'est un camion. Imaginez-vous! Moi, je demandais des pouvoirs à peu près comme cela pour voir si la nourriture était saine, s'il n'y avait pas de nourriture contaminée pouvant empoisonner le monde, et les libéraux ne voulaient pas. Là, pour examiner une boîte de camion, ils se donnent des pouvoirs terribles. Moi, je suis estomaqué de voir cela. Est-ce que le député de Charlesbourg serait ce genre d'empereur qu'on ne soupçonne pas? Il veut avoir des pouvoirs pour se dire qu'il en veut autant que l'ancien ministre

de l'Agriculture, et même plus.

M. Côté (Charlesbourg): Pour être bien sûr qu'on se comprenne, je me permettrai une petite question au député de Lévis. Est-ce qu'il lui est arrivé...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... du temps où il était ministre... Laissez-moi finir. Ne répondez pas à ma question avant que je vous la pose.

M. Garon: Non, non, j'écoute attentivement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Vous étiez parti pour répondre.

M. Garon: Non, non, non. Je n'ai aucune idée de ce que vous allez dire.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux bien croire que, dans la course au leadership, il faut être prêt à répondre à tout, mais laissez-moi finir ma question toujours.

M. Garon: Il faut surtout écouter.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Lévis... je n'étais pas son vis-à-vis à l'époque, je n'ai pas été là longtemps, j'ai été là de 1983 à 1985.

M. Garon: Non, mais vous conseilliez les autres, par exemple. C'est vous qui étiez en charge de la meute.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Pas dans le domaine agricole, jamais! Je n'étais pas... Non, je ne me suis jamais occupé des questions d'agriculture.

M. Garon: Je dois vous dire que, quand le député de Charlesbourg levait le pouce, le sanglier se sauvait.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Vous me donnez plus de pouvoirs que je n'en avais. Mais est-ce que le député de Lévis, alors ministre, a tenté de faire des rencontres d'information avec les députés de l'Opposition de l'époque pour bien leur faire comprendre la portée de chacune de ses lois et bien témoigner qu'il n'avait rien à cacher à l'époque? Cela a-t-il été fait?

M. Garon: Oui, oui. On a fait plus que cela.

Une voix: Il ne s'en rappelle pas.

M. Côté (Charlesbourg): Pas de réponse futile.

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

tre.

M. Garon: Il y avait même des règlements. Moi, j'étais...

Écoutez, les abattoirs, ils ont eu le règlement. J'étais assez heureux de le leur donner, il avait à peu près trois quarts de pouce d'épais; ils vont être bien plus mal pris avec.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas de l'ouverture d'esprit. C'était dans le but de les enterrer.

M. Garon: Ils voulaient avoir le règlement. J'ai dit: Parfait! Je leur ai passé le règlement. Plus que cela. Ceux qui étaient contre étaient dans la salle et ils envoyaient des petits papiers pour dire quels règlements ils voulaient changer. Les négociateurs étaient dans la salle, directement. J'ai vu cela, c'était quasiment la torture des Iroquois.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je suis bien libéral, mais, si on ne veut pas finir à Sainte-Hélène, est-ce que l'article 68 est adopté?

M. Garon: Non, non, pas tout de suite. Il faut passer d'abord paragraphe par paragraphe pour donner une chance au ministre. Passons paragraphe par paragraphe, cela va aller plus vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le premier alinéa est adopté?

M. Garon: Le premier alinéa, les trois lignes, à la page 18?

M. Côté (Charlesbourg): Les trois lignes et quart.

M. Garon: Trois lignes juste.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas se tromper.

M. Garon: On n'a pas le même texte, si vous avez plus de trois lignes. C'est trois lignes. Celui-là serait adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le premier paragraphe est-il adopté?

M. Garon: "1° pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un transporteur, d'un expéditeur ou d'un consignataire pour en faire l'inspection." Vous voulez inspecter quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Les documents, les lieux.

(17 h 45)

M. Garon: Qu'est-ce que vous comptez y trouver?

M. Rémillard (Louis):... nous permettre de porter des plaintes.

M. Garon: Cela, c'est dans le jour.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas différent de ce qui se passe aujourd'hui, de toute façon.

M. Rémillard (Louis): Non, non, c'est le même article.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose qu'aujourd'hui, il n'y a rien de neuf là-dedans.

M. Rémillard (Louis): Actuellement, l'article existe.

M. Garon: C'est le même genre d'article que vous trouviez épouvantable quand vous étiez dans l'Opposition.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que j'ai compris, c'est en 1983 que cela a été adopté.

Une voix:...

M. Garon: Je le sais que cela existe. Cela existe depuis 1972. Mais, par exemple, la Commission des droits de la personne a demandé des changements sur les textes qu'il y avait avant l'adoption de la charte.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été rendu conforme à la charte, semble-t-il, en 1986.

Une voix: 1985.

M. Côté (Charlesbourg): 1985.

M. Garon: 1985.

M. Côté (Charlesbourg): 1985.

Une voix: En 1985 par la loi 92.

M. Côté (Charlesbourg): La loi 92, cela veut dire que c'est au printemps, j'imagine.

M. Garon: Cela a été rendu conforme dans le temps du ministre Tardif.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est en 1986.

M. Drolet: Chapitre 95 de 1986, les dispositions de la Loi sur les transports ont été corrigées pour les rendre conformes à la Charte des droits et libertés. Ce sont ces textes-là qui

sont repris presque textuellement ici.

M. Garon: Il n'y avait rien à changer?

M. Drolet: En tout cas, pas dans le paragraphe 1.

M. Garon: Il n'y avait rien à changer. Pourriez-vous nous apporter, après l'ajournement, la comparaison entre les deux textes, au moment où ils ont été rendus conformes et avant qu'ils ne le soient?

M. Drolet: Ce sont des corrections du genre "à toute heure raisonnable".

M. Garon: Oui.

M. Drolet: Ce sont des corrections comme celle-là.

M. Garon: Avant, c'était marqué "à toute heure"; ils ont ajouté "raisonnable".

M. Côté (Charlesbourg): À toute heure raisonnable; c'est "raisonnable" qui a été ajouté.

M. Garon: Raisonnable.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le premier paragraphe est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle le paragraphe 2.

M. Garon: C'est parce que je ne suis pas rancunier.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est le cas, est-ce que le paragraphe 2 est adopté?

M. Garon: Paragraphe 2: "Examiner et tirer copie des livres, registres, comptes, dossiers et autres documents comportant des renseignements relatifs aux activités des personnes visées dans le paragraphe 1." Les personnes visées, ce sont les transporteurs, expéditeurs ou les consignataires. Est-ce que vos collègues ont vu cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Au Conseil des ministres, il y en a plusieurs qui chialaient là-dessus, dans ce temps-là.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont trouvé cela bien raisonnable; cela m'a surpris d'ailleurs, compte tenu de ce que j'avais entendu à l'époque

M. Garon: Oui! Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Mais je pense que cela s'adressait davantage au personnage qu'à l'institution, évidemment, l'Institution étant au-dessus de toutes ces...

M. Garon: Dans le temps, je prenais la succession d'un scandale de viande avariée. Il fallait que j'inspecte un peu, Je n'avais pas de dispositions plus fortes que cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 2 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle le paragraphe 3.

M. Garon: Cela, c'est fort!

M. Côté (Charlesbourg): Même disposition qu'on retrouve au Code de la sécurité routière.

M. Garon: Vous ne voulez pas... On me disait, dans le temps, qu'il faudrait que nos gens aillent chercher un mandat. Là, vous trouvez qu'ils n'ont pas besoin de mandat, même si c'est d'un juge de paix ou de quelque chose du genre.

M. Drolet: Dans le cadre d'un pouvoir d'inspection, on n'a pas besoin de mandat surtout dans le cas des transports où, effectivement, la seule inspection possible d'un mouvement de transport et des marchandises qui sont transportées, c'est sur la route. Le seul moyen de le vérifier, c'est d'immobiliser le véhicule et de vérifier s'il se conforme à la loi et aux règlements.

M. Garon: C'est drôle, quand je lisais cela, ce n'était pas évident.

M. Côté (Charlesbourg): Encore là, il y a des fois où le messenger tue le message.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 3 est adopté?

M. Garon: Surtout quand celui qui doit recevoir le message ne veut pas le recevoir, il se dépêche à acheter le messenger avant d'avoir le message.

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

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: C'est un gros pouvoir, cela aussi: "exiger tout renseignement..."

M. Côté (Charlesbourg): ...relatif à l'application de la présente loi et de ses règlements, ainsi que la production de tout document s'y rapportant."

M. Garon: Vous n'avez pas peur qu'il y ait des abus de commis?

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où on me dit que cela correspond et qu'on a reçu l'approbation des gardiens de la "chatte"...

Une voix: De la chatte, ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): ...de la charte, cela me sécurise parce que ce n'est pas unique à ce cas-ci. C'est la même application sous l'empire d'autres lois, aussi. À partir de cela, je présume qu'il n'y aura pas d'abus. S'il y a des abus, ils seront certainement sanctionnés. D'ailleurs, la victime d'abus ne se laisserait pas faire non plus, il faut bien se le dire.

M. Garon: Cela dépend où.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 4 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le dernier alinéa est adopté?

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

M. Garon: Il n'a pas beaucoup de moyens de défense dans le quatrième alinéa. "Toute personne qui a la garde... doit, sur demande, en donner communication à la personne qui fait l'inspection et lui en faciliter l'examen."

M. Côté (Charlesbourg): Si elle refuse, il y a infraction.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Si elle refuse, il y a infraction.

M. Garon: Vous ne trouvez pas cela exorbitant?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que "toute personne qui a la garde, la possession ou le contrôle de ces livres, registres, comptes, dossiers et autres documents doit, sur demande, en donner communication à la personne qui fait l'inspection et lui en faciliter l'examen."

M. Garon: Vous trouvez cela correct?

M. Côté (Charlesbourg): Pour celui qui collabore, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Il collabore un peu de force.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais celui qui ne collabore pas a peut-être des raisons pour ne pas collaborer.

M. Garon: Ce n'est pas pour cela. Moi, je...

M. Côté (Charlesbourg): Il a peut-être des choses à cacher.

M. Garon: ...veux vous voir enregistrer ça quand vous dites que vous trouvez cela correct. J'ai entendu durant des années des gens qui me disaient que c'était épouvantable, ces pouvoirs-là.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez avoir le plaisir de m'entendre dire: Oui, je trouve cela correct. Alors, c'est oui, je trouve cela correct.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le dernier alinéa est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble de l'article 68 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Il est Interdit d'entraver l'action d'une personne autorisée à agir comme inspecteur ou d'un agent de la paix, de le tromper par réticence ou fausse déclaration, de refuser de lui fournir un renseignement ou un document qu'il a le droit d'exiger ou d'examiner en vertu de la présente loi ou de l'un de ses règlements, de cacher ou détruire un document ou un bien pertinent à une inspection."

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Une personne autorisée par la présente loi à faire une inspection doit, si elle en est requise, s'identifier et exhiber un certificat attestant sa qualité ou, selon le cas, exhiber son insigne".

M. Garon: Pourquoi seulement "si elle en est requise"? À mon avis, elle devrait se présenter comme telle, parce que, si on arrive chez quelqu'un en disant: Moi, je viens fouiller, je viens prendre des photocopies des papiers, il serait peut-être bon de s'identifier au point de

départ. Il me semble que "si elle en est requise" n'est pas nécessaire.

M. Drolet: C'est la clause 18, mais on peut fort bien ne pas exiger qu'elle en soit requise.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème avec cela, M. le député. Si quelqu'un joue un rôle comme celui-là, cela me paraît normal qu'il doive s'identifier. Cela ne me crée pas de problème.

M. Garon: Voulez-vous faire un petit amendement pour l'enlever?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on s'entend là. On propose un amendement à l'effet que: "si elle en est requise" soit éliminé de telle sorte que l'article se lirait maintenant comme suit: "Une personne autorisée par la présente loi à faire une inspection doit s'identifier et exhiber un certificat attestant sa qualité ou, selon le cas, exhiber son insigne".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce...

M. Garon: Celui qui se fait tordre saura au moins par qui il s'est fait tordre.

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

M. Garon: L'amendement va être produit?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on le produit.

M. Garon: D'accord, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 70 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

Saisie sans mandat

M. Côté (Charlesbourg): "Tout agent de la paix peut, sans mandat: 1° saisir un véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements et que la personne qui se sert ou s'est servi de ce véhicule peut se soustraire à la justice, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec ou sans cautionnement; 2° saisir un véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à l'article 2 jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec cautionnement;".

M. Garon: Ce sont de gros pouvoirs.

M. Côté (Charlesbourg): Encore là, ce sont des dispositions qui sont à l'intérieur de la Loi sur le ministère des Transports à l'article 80. Ce ne sont pas de nouveaux pouvoirs. Ce sont des pouvoirs qui existent déjà. Comme, finalement, tout cela sera une loi qui est la Loi sur le camionnage...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... c'est un pouvoir qui a déjà été accordé à l'époque.

M. Garon: Mais, tout cela sur de simples soupçons.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas basé sur des principes différents de ceux qui existaient au moment où on l'a introduit à l'Intérieur du ministère des Transports. C'est: "motif raisonnable de croire..."

M. Garon: Motif raisonnable et un soupçon.. En quoi un motif raisonnable est-il plus fort qu'un soupçon?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je vais laisser répondre les légistes parce que moi... On reproduit ce qui existe déjà. Je ne me crée pas de problème. Compte tenu du fait que cela a déjà été accepté par l'Assemblée, normalement cela ne devrait pas être si mal vu que cela. Cela a subi les vérifications.

M. Drotet: Évidemment, c'est l'appréciation des tribunaux. Par exemple, dans la Loi sur les poursuites sommaires pour l'obtention d'un mandat, vous avez besoin d'établir des motifs raisonnables, préférables de croire avant d'obtenir le mandat. Comme là, on autorise la saisie sans mandat, il faut qu'à tout le moins on établisse que ce soit sous motif raisonnable de croire qu'il y a une infraction qui a été commise à la loi, de sorte qu'advenant une contestation, ces motifs devront être considérés par le tribunal comme étant raisonnables. Le simple soupçon non fondé ne serait sûrement pas retenu et la saisie pourrait être, à ce moment, déclarée illégale.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: M. le Président, je ne suis pas juriste, mais pourquoi deuxièmement? Il me semble que premièrement inclut deuxièmement.

M. Côté (Charlesbourg): On va le demander. Comme je ne suis pas juriste moi-même, on va demander aux juristes de vous répondre.

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

M. Drolet: D'accord. Dans le deuxième paragraphe, on ne craint pas nécessairement que l'individu puisse se soustraire à la justice. Dans ce cas, il s'agit du transport sans permis. Donc, une infraction grave compte tenu des autres infractions que vous pouvez avoir dans la Loi sur le camionnage. Dans le premier cas, cela peut être une infraction qui est moins grave, mais à ce moment, il y a crainte que celui qui a commis l'infraction puisse se soustraire à la justice.

M. Desbiens: Il pourrait faire disparaître les preuves entre-temps. C'est ça?

M. Drolet: Qu'il puisse se sauver à l'étranger aussi.

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

M. Côté (Charlesbourg): Un transporteur étranger.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Un transporteur étranger

M. Desbiens: Pourquoi cela ne serait-il pas vrai dans le deuxième?

M. Drolet: Dans le deuxième, il s'agit du cas de l'individu qui peut être résident du Québec et qui commet une infraction répétée de transport de camionnage sans permis. Il peut y avoir saisie du véhicule, mais c'est à cause de la gravité de l'infraction. Cela n'a rien à voir avec le fait que la personne peut se soustraire à la justice parce que si c'est un résident il peut facilement être rejoint. Le motif de la saisie du véhicule sans permis est différente dans 1 par rapport à 2

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 71 est-il adopté?

M. Desbiens: Ce serait pour des motifs plus sérieux, plus graves à premièrement.

M. Drolet: À deuxièmement, c'est la gravité de l'infraction...

M. Desbiens:... qui est moins grande?

M. Drolet:... qui est plus grande, qui est importante, qui est l'élément important pour permettre la saisie sans mandat.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 71 est adopté?

M. Garon: Quel est le cas que vous imaginez comme cas où quelqu'un puisse se soustraire à la justice au paragraphe premier, quand vous

dites:... "et que la personne qui se sert ou s'est servi de son véhicule peut se soustraire à la justice"... vous saisissez?

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

M. Drolet: C'est le cas du transporteur étranger...

M. Garon: C'est principalement cela?

M. Drolet: Oui

M. Garon: Vous l'avez dit en termes élégants pour que cela n'ait pas l'air que vous visiez surtout les étrangers.

M. Drolet: C'est-à-dire que cela peut aussi être un local qui va disparaître pour de bon.

M. Garon: Un Québécois qui émigré aux États-Unis.

M. Desbiens: Cela ne me dérange pas, c'est un renseignement

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. De consentement, je me verrai dans l'obligation de suspendre nos travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on pourrait remettre au député de Lévis un projet.

M. Garon: De règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 25)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage.

Au moment de notre ajournement, nous en étions à l'article 72 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Un papillon.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ajoutez à la fin de l'article 72 du projet de loi, l'alinéa suivant: "le chargement du véhicule ainsi saisi demeure la

responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement".

M. Garon: De quoi parlez-vous?

Le Président (M. Saint-Roch): De l'amendement à l'article 72.

M. Garon: Il y a un amendement? Ah, c'est le papier qu'il y avait là! Je pensais que c'était un papier qui traînait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement la même disposition qu'à l'article 469 du Code de la sécurité routière.

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

M. Garon: Le chargement. Cela veut dire quoi, le chargement du véhicule ainsi saisi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le bols

Une voix: Le contenu.

M. Garon: C'est le bon mot, "chargement", la charge?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que c'est le véhicule qu'on veut saisir, ce n'est pas la charge.

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

M. Garon: La responsabilité ou la propriété?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la "responsabilité".

M. Garon: Je ne suis pas sûr... Quand on saisit un camion, est-ce qu'on saisit le camion pour ce qu'il y a dessus ou ce qu'il y a dedans? Quand on dit "demeure la responsabilité", cela veut-il vraiment dire "demeure la responsabilité et demeure la propriété aussi?"

Une voix: Pas nécessairement la propriété.

M. Garon: Oui. La propriété...

M. Côté (Charlesbourg): Mais, peu importe si... Le chargement demeure toujours la propriété. Le chargement demeure toujours la propriété.

M. Garon: Du?

M. Côté (Charlesbourg): De l'expéditeur.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, on dit que lorsqu'on saisit le camion et qu'il y a un

chargement à bord, il demeure la responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement.

M. Garon: Non, mais s'il est saisi...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le camion qui est saisi.

M. Garon: Supposons qu'il y ait des oeufs dans le camion.

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe, si ce sont des oeufs ou...

M. Garon: Est-ce qu'il peut venir les chercher ou s'ils restent là?

M. Côté (Charlesbourg): Il peut venir les chercher.

M. Garon: Donc, les oeufs demeurent ses oeufs et il a toute latitude par rapport aux oeufs.

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

M. Garon: Je trouve qu'à sa face même, ce n'est pas clair, en tout cas. Cela demeure la responsabilité du transporteur ou du propriétaire du chargement. Il va avoir sûrement quelqu'un qui va se plaindre, à un moment donné, qu'il en avait la responsabilité parce qu'il en avait encore la propriété ou qu'il avait été saisi en même temps que le véhicule. Le chargement...

M. Côté (Charlesbourg): Le chargement ne peut pas être saisi en même temps que le véhicule, c'est le véhicule qui est visé. Le chargement demeure la propriété de l'expéditeur et est donc sa responsabilité.

M. Garon: Il y a une jurisprudence là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Même article que celui du Code de la sécurité routière. Alors...

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg):... cela a été expérimenté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. L'article 72, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Garon: Adopté

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

Appel

M. Côté (Charlesbourg): "Une décision de la Commission est susceptible d'appel à la Cour d'appel avec la permission d'un juge de cette cour, lorsqu'il s'agit d'une question de droit qui, suivant l'opinion de ce juge, devrait être soumise à la Cour d'appel.

M. Garon: C'est donc beau de voir cela! Ce sont exactement les dispositions qu'on avait dans la Loi sur la protection du territoire agricole et sur lesquelles les libéraux nous disaient qu'il fallait qu'il y ait un appel total, non seulement sur le droit, même s'il est constant que l'appel est toujours en droit. J'ai tellement entendu d'heures de discours sur le fait qu'on restreignait l'appel, que le juge devrait être capable de réévaluer la décision complète de la commission en première instance...

C'est magnifique de voir cela! Pour moi, le député de Charlesbourg a écouté mes discours.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je m'en suis inspiré très fortement.

M. Garon: N'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je suis en train de voir que vous pourriez passer votre examen.

M. Côté (Charlesbourg): Depuis que je suis au pouvoir, je me suis rendu compte que le député de Lévis a beaucoup plus d'allure que je ne le pensais.

M. Garon: Dans l'Opposition, vous ne vous en étiez pas aperçu⁴⁷ Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas évident!

M. Garon: Vous travaillez plus en équipe quand vous êtes dans l'Opposition. Au pouvoir, vous êtes pris davantage avec vos problèmes.

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que vous, vous avez plus de problèmes dans l'Opposition, qu'au pouvoir.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que vous, vous avez plus de problèmes dans l'Opposition, qu'au pouvoir.

M. Garon: Méfiez-vous! Je me rappelle qu'avant les élections de 1981, tous les journalistes avaient prédit qu'on perdrait les élections. Après les élections, voyant qu'on avait gagné, un journaliste a demandé à un autre: comment se fait-il que le Parti québécois ait gagné les

élections alors que tout le monde avait prédit qu'il les perdrait? Il lui a répondu: As-tu remarqué à quel point il était vigoureux? L'autre a dit: Oui. Il lui a demandé: pourquoi dis-tu cela? Parce que tout le monde a constaté à quel point il était vigoureux en 1981, les membres se sont pratiqués entre eux entre les deux élections.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je pense que le député de Lévis a trouvé la raison, c'est qu'à ce moment-là, il y avait le rassembleur.

M. Garon: Ah! C'est vrai!

M. Côté (Charlesbourg): Cela semble un peu plus rare.

M. Garon: C'est parce que le parti n'a pas encore trouvé le bon héritier!

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Des voix: Ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 73?

M. Garon: Non, adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Cet appel est porté conformément aux règles du Code de procédure civile, sauf pour les dérogations prévues aux articles 75 à 78.

M. Garon: Quelles sont les dérogations?

M. Côté (Charlesbourg): On va les voir là, elles s'en viennent. On va les voir, elles sont au prochain article.

M. Garon: Ah! Elles ne sont pas inscrites après. Les avez-vous? De quoi s'agit-il dans les articles 75 à 78? Ah! Sauf... Je comprends, excusez.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est moi qui lisais mal. Je pensais au Code de procédure civile.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 74 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Aux fins du présent chapitre, toute expression du Code de procédure civile qui désigne le protonotaire de la

Cour supérieure désigne le secrétaire de la commission et toute expression qui désigne la cour dont le jugement est porté en appel désigne la commission."

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "La demande de permission d'appeler doit être présentée dans les trente jours qui suivent la date à laquelle la décision de la commission a pris effet, par requête accompagnée d'une copie de la décision et des pièces de la contestation, si elles ne sont pas reproduites dans la décision."

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Toute partie ou le Procureur général peut en appeler d'une décision de la commission. Le Procureur général peut, d'office et sans avis, participer à l'audition comme s'il y était partie."

M. Garon: C'est une disposition qui était là, antérieurement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Cela reprend, à peu près, l'article 54 de la Loi sur les transports.

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 78, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 78, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Si l'appel est permis, il est porté au moyen d'une inscription produite au greffe des appels dans les dix jours du jugement autorisant l'appel."

M. Garon: Adopté.

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

Réglementation

M. Côté (Charlesbourg): Un papillon, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Et nous avons un papillon,

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer le paragraphe 1^o du premier aliéna de l'article 79

du projet de loi par le suivant: 1^o déterminer des classes et des catégories de permis de camionnage;". Deuxièmement, ajouter, à la fin du paragraphe 6^o du premier aliéna de l'article 79 du projet de loi, après les mots "permis", les mots "et y prévoir des exceptions".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 1 est adopté?

M. Garon: Le paragraphe 1, oui. Vous parlez du paragraphe 1, de l'amendement?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je présume que nous allons poursuivre paragraphe par paragraphe?

M. Garon: Voulez-vous disposer des amendements d'abord?

Le Président (M. Saint-Roch): À votre souhait, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce serait aussi bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Garon: Ce ne sont pas des amendements très complexes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement qui serait au paragraphe 6, le deuxièmement est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous en revenons au paragraphe 2.

M. Garon: Alors, c'est-à-dire que...

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1 est adopté à cause de l'amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, ce qu'on pourrait faire, M. le Président, ce serait d'adopter chacun des éléments un à treize et adopter le deuxième à la fin.

M. Garon: Oui, c'est cela. Il faudra adopter l'amendement pour changer la terminologie du paragraphe 1. par la nouvelle. On n'a pas adopté le paragraphe encore. Même chose pour le paragraphe 6, on a changé les deux terminologies, mais là on va.,

M. Côté (Charlesbourg): Les amendements sont adoptés, mais on discute paragraphe par paragraphe.

Le Président (M. Saint-Roch): Je suis d'accord, on est rendu au paragraphe 2.

M. Garon: Paragraphe 1.

Le Président (M. Saint-Roch): Paragraphe 1?

M. Garon: C'est l'amendement qu'on a adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est parce que l'amendement, M. le député de Lévis, que nous avons ici au paragraphe 1, remplace le paragraphe 1. En adoptant l'amendement...

M. Côté (Charlesbourg): On vide.

Le Président (M. Saint-Roch):... on vide. Alors, nous en sommes au paragraphe 2,

M. Garon: Ce n'était pas cela dans mon esprit. Je pensais que c'était pour changer les termes et ensuite qu'on voterait sur le paragraphe lui-même. Je n'ai pas remarqué qu'il remplaçait...

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait étudier, M. le Président, le paragraphe 1 tel qu'amendé.

Le Président (M. Saint-Roch): Tel qu'amendé.

M le député de Lévis, paragraphe 1, tel qu'amendé.

M. Garon: Pourquoi avez-vous changé les classes et les catégories de permis?

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

M. Drolet: Comme déterminé dans les commentaires du cahier, la modification est utile, principalement, si on retient la distinction entre les transporteurs dont les services seront accessibles à tous, donc au public en général et les transporteurs dont les services seront réservés à certains clients déterminés ou spécifiés dans le permis, les catégories étant réservées à ce moment-là au type de service offert ou encore aux marchandises qui seront transportées.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le paragraphe 1^{er} tel qu'amendé est adopté. Paragraphe 2^o?

M. Garon: Dans le paragraphe 2^o, quand vous parlez de décrire les territoires, est-ce que ce seront toujours des MRC complètes ou si ce ne seront qu'une, deux ou trois parties dans un territoire...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon:... d'une MRC?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un territoire complet de MRC.

M. Garon: Ce ne seront pas des parties de MRC?

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne seront pas des parties de MRC, ce sera le territoire complet.

M. Garon: Ce sera une addition. Ce sera ce qu'on appelle un regroupement. Ce seront des parties du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Un jeu de blocs.

M. Garon: L'autre soir, on a parlé un peu de cela. On n'est pas allé tellement loin, mais est-ce que quelqu'un pourrait demander facilement d'avoir un permis pour tout le Québec, même s'il n'a pas une grosse flotte et qu'il peut quand même travailler n'importe où?

M. Côté (Charlesbourg): Il peut toujours.

M. Garon: Quand on calcule un territoire, est-ce qu'on calcule le territoire à desservir aux points de départ et d'arrivée ou uniquement depuis le point de départ? Disons que je fais affaire avec la MRC de Desjardins ou des Chutes-de-la-Chaudière, sur la rive sud de Québec. En même temps, j'ai des gens qui peuvent avoir du transport à faire ailleurs. Évidemment, le transporteur ne sera pas intéressé à faire du transport avec un paquet seulement, mais plutôt avec une charge suffisamment complète pour que ce soit intéressant.

Quand on lui donne un permis de transporteur dans une MRC, est-ce que cela comprend uniquement le point de départ ou si cela comprend le point d'arrivée également ou enfin, comment cela fonctionne-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): En bonne partie, vous auriez l'explication dans le projet de règlement.

M. Garon: Oui, mais je n'ai pas eu le temps de le regarder.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je comprends. Pas de problème. À l'article 14...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il est dit: "Le titulaire d'un permis de camionnage ne peut fournir un service qu'aux endroits suivants: 1^o dans les limites du territoire auquel il se rapporte; 2^o depuis un lieu situé dans un territoire auquel le permis se rapporte jusqu'à une destina-

tion quelconque située dans un autre territoire auquel le permis se rapporte."

M. Garon: Cela veut dire que si J'ai un permis pour les MRC Desjardins et Chutes-de-la-Chaudière, disons, Je ne peux pas sortir de là.

M. Drolet: Si c'est uniquement cela, non. Par contre, si vous avez le permis "District métropolitain Québec, district métropolitain Montréal" - les communautés urbaines - vous pouvez faire les services à l'intérieur de chacun de ces territoires et relier les deux par un service de camionnage. Mais, par exemple, vous ne pourriez pas arrêter à Trois-Rivières, si vous n'avez pas ce territoire à desservir en vertu de votre permis.

M. Garon: Mais la philosophie derrière le règlement est de permettre des nouveaux recoupements ou de donner des permis les plus larges possible...

M. Côté (Charlesbourg): C'est de s'adapter aux nouvelles réalités d'aujourd'hui que sont les MRC en termes de limites sur le plan...

M. Garon: Non, je ne parle pas des MRC. Ce n'est pas ce que je veux dire. Je comprends ce que vous voulez dire en parlant des territoires, mais ce n'est pas cela. Est-ce qu'on vise plutôt à maintenir le système de permis restreint avec un territoire restreint ou...

M. Côté (Charlesbourg): Non. L'entrepreneur qui possède le permis pour "zone urbaine Québec et zone urbaine Montréal" pourrait ajouter à cela "zone urbaine Trois-Rivières" mais, il faudrait qu'il en fasse la demande. Donc, le but n'est pas de limiter, il est plutôt d'ouvrir.

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Au fond, les gens ont raison. C'est dans l'application qu'ils vont être heureux ou malheureux.
(20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les conditions, ce sera un peu comme le test d'aptitude, remplir la formule. De quel genre de conditions s'agit-il? Est-ce que vous avez un article au règlement qui y réfère?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 10.

M. Garon: Seulement à l'article 10.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 10 de la loi. L'article 3 réfère à l'article 10 de la loi.

M. Garon: Il n'y a pas de condition à l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le pouvoir réglementaire qui découle du principe de l'article 10 de la loi.

M. Garon: Oui, cela satisfait aux conditions, mais les conditions sont énumérées par règlement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je me demandais, dans le règlement...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, 13. Cela va. C'est moi qui me suis mêlé les pieds.

M. Garon: 13? C'est un permis au voyage,

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est un exemple. C'est un des exemples de conditions qui peuvent être rattachées à... Une personne doit déposer, dans le cas de l'article 10, avec sa demande, une confirmation écrite de ce titulaire de l'existence d'une entente intervenue, à cet effet, entre lui et le requérant de même qu'une copie de la police d'assurance du titulaire. C'est un exemple.

M. Garon: Au fond, c'est un peu comme le test d'aptitude. Cela ressemble un peu à cela. Les conditions à remplir et il les remplit.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg):... ou renseignements aux documents que peut fournir le requérant en remplacement de ceux qui sont prévus par l'article 12. Actuellement, on n'en a pas besoin. C'est à l'exercice qu'on pourra en avoir besoin.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Paragraphe 5?

M. Côté (Charlesbourg): On vient de l'adopter, M. le Président.

M. Garon: Non, c'est le paragraphe 4.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est le paragraphe 4.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi. Je ne vous ai pas donné le bon paragraphe.

M. Garon: Le paragraphe 4, l'avez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela va. Il est adopté.

M. Garon: C'est parce que vous aviez dit que vous n'aviez pas besoin de renseignements à ce moment-ci.

Des voix: Ha, ha!

M. Garon: Vous aviez l'air de répondre au paragraphe 5.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'était cela aussi. Je répondais au paragraphe 5 dans mon esprit. Je pensais qu'on était rendus au paragraphe.

M. Garon: C'est pour cela que je vous demande si la réponse est toujours la même pour le paragraphe 4.

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 4, nous dit-on, nous permettrait d'ajouter aux documents de l'article 12.

M. Garon: ... l'article 12.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 5?

M. Garon: Adopté

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté
J'appelle maintenant le paragraphe 6 tel qu'amendé.

M. Côté (Charlesbourg): "Déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis et y prévoir des exceptions."

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a actuellement? ... au règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Il peut arriver que certaines obligations ne puissent pas être imposées à tous les titulaires de permis et qu'il faille alors faire des exceptions pour d'aucuns en raison des services qu'ils donnent, du type de véhicule utilisé ou autrement.

M. Garon: Quel numéro?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'explication qu'on retrouve pour le deuxième amendement et cela fait référence aux articles 17 et 18 du règlement. 17: Le titulaire d'un permis de camionnage doit s'assurer qu'une copie lisible de son permis se retrouve en tout temps dans chaque véhicule. Article 18: le titulaire d'un permis doit afficher ou peindre sur les deux côtés de chaque véhicule qu'il utilise pour exploiter ses permis en lettres et chiffres.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 6, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Attendez. Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Déterminer les exigences applicables au contrat et au connaissance de transport et en prescrire les stipulations minimales."

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu un règlement là-dessus à ce jour?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il y a des articles du règlement qui répondent au paragraphe??

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

M. Drolet: Ce pouvoir réglementaire se réfère, entre autres, aux articles 19 est suivants du projet de règlement que vous avez entre les mains. Il s'agit, en fait, de dispositions qui existent à l'heure actuelle qui ont été adoptées en vertu de la Loi sur les transports, mais comme le camionnage ne sera plus régi par la Loi sur les transports, ces dispositions seront, pour la très grande majorité, réadoptées sous la nouvelle loi. Les articles 18 et suivants font état justement des dispositions qui vont traiter des connaissances et des stipulations minimales des contrats de transport.

M. Garon: À quel numéro avez-vous dit?

M. Drolet: Les articles 19 et suivants du projet de règlement.

M. Garon: Vous avez un modèle de connaissance de formules qui indique comment le faire?

M. Drolet: C'est la même formule qui contient aussi des stipulations minimales qui apparaît actuellement dans le règlement sur les connaissances adoptés en vertu de la Loi sur les transports

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 7 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Déterminer les montants d'assurance minima que doit maintenir le titulaire d'un permis pour son exploita-

tion."

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 8 est adopté?

M. Garon: Est-ce que c'est ici que cela va? Parce que c'est écrit "par règlement" ici. Est-ce que ce n'est pas plutôt le Code de la sécurité routière qui prévoit ces montants-là?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des assurances qui visent la responsabilité des biens à transporter, parce que l'autre est couvert forcément par le Code de la sécurité routière, article 15 du règlement. Comme tout peut être retenu contre nous: du projet de règlement.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 8 est adopté?

M. Garon: Cela pourrait être plus cher.

"Déterminer les montants d'assurance minima que doit maintenir le titulaire d'un permis pour son exploitation."

C'est pour l'exploitation de son permis, mais ce n'est pas clair que c'est pour les biens. Quand on me dit cela, d'ailleurs, à sa lace même, c'est peut-être ce que vous voulez dire. Mais quelqu'un qui n'a aucune idée de ce que vous voulez dire peut penser que c'est autant pour la responsabilité que pour d'autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): On va préciser que c'est pour les biens transportés.

M. Garon: Pour que ce soit plus clair.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On le laisse en suspens?

Le **Président** (M. Saint-Roch): Le paragraphe 8 est en suspens. J'appelle le paragraphe 9.

M. Côté (Charlesbourg): "Prescrire le montant des frais et des droits payables en vertu de la présente loi et déterminer, s'il y a lieu, des modalités de paiement."

Je pense qu'on l'a vu et qu'on en a déjà discuté: 150 \$ plus 50 \$ de frais de publication,

M. Garon: C'est marqué dans...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous y avais référé, à un moment donné, en cours d'article, quand vous avez demandé les coûts.

M. Garon: Oui, je me rappelle que vous avez dit cela.

M. Côté (Charlesbourg): Les articles 30, 31, 32 et 33.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Le paragraphe

9 est-il adopté?

M. Garon: Vous allez trop vite. À l'article 32, vous... Je pensais que vous ne demandiez rien pour le remplacement des permis illisibles. Cela coûte quasiment plus cher de s'opposer que de faire une demande.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est à titre indicatif pour le moment. C'est un projet.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis a des...

M. Garon: Non. Je ne fais que remarquer cela. Je n'essaie pas de faire un débat là-dessus non plus. Mais cela me frappe qu'il semble que ce soit...

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 9 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Prescrire des conditions de délivrance d'un permis temporaire ou d'un permis au voyage."

M. Garon: Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Paragraphe 11?

M. Côté (Charlesbourg): "Prescrire les conditions selon lesquelles un service de camionnage peut être fourni en sous-traitance pour un titulaire de permis."

M. Garon: Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphes?

M. Côté (Charlesbourg): "Prescrire le mode de signification des décisions de la commission."

M. Garon: Qu'est-ce qui est envisagé?

M. Rémillard (Louis): Signification par huis-sier ou par la poste certifiée ou recommandée.

M. Garon: La poste est moins sûre qu'avant. Par la poste certifiée, il faut qu'on fasse signer. La poste recommandée...

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 13?

M. Côté (Charlesbourg): "Déterminer toute disposition d'un règlement à laquelle une contravention constitue une infraction."

M. Garon: Avez-vous un amendement? Est-ce que c'est...? Non.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Non, d'accord. En avez-vous actuellement, dans votre projet de règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Si...

M. Garon: Avez-vous des dispositions mentionnées...?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 36: Toute contravention à l'un des articles 3, 5, 7 et 14 à 18 constitue une infraction.

M. Garon: Les articles du règlement ou...?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Les articles du règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est le lettrage sur les portes,

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 13 est adopté?

M. Garon: Ce ne sera pas long. Adopté. (21 heures)

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Dernier alinéa?

M. Côté (Charlesbourg): "Les dispositions réglementaires édictées en vertu du présent article peuvent varier selon les catégories de permis de camionnage visées."

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. Il y a un amendement au paragraphe 8, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui. Nous reprenons le paragraphe 8.

"M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer le paragraphe 8 de l'article 79 du projet de loi par le suivant:

"8 déterminer les montants d'assurance minima, couvrant les dommages aux biens transportés, que doit maintenir le titulaire d'un permis pour son exploitation."

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

M. Garon: Je voudrais le relire. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que le paragraphe 8, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble de l'article 79, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous passons maintenant à l'article 80 et nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "Ajouter dans le premier alinéa de l'article 80 du projet de loi..."

M. Garon: Quelle est la couleur du papillon?

Le Président (M. Saint-Roch): À votre image, M. le député de Lévis.

M. Garon: Cela doit être un beau papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "Ajouter dans le premier alinéa de l'article 80 du projet de loi, après le mot "règlement" les mots "de procédure et."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement 80?

M. Garon: On va quasiment à la vitesse du son.

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

M. Garon: Attendez. "Adopter des règlements de procédure et de régie Interne".

M. Côté (Charlesbourg): "Et de régie interne." L'article se lirait comme suit:

"La commission peut, en assemblée plénière et à la majorité de ses membres, adopter des règlements de procédure et de régie interne pour la conduite de ses affaires."

M. Garon: Cela n'a pas besoin d'être approuvé par le Conseil des ministres?

M. Côté (Charlesbourg): "Ces règlements entrent en vigueur à compter de leur publication dans la Gazette officielle du Québec."

C'est non, parce que les règles fondamentales de procédure sont dans la loi.

M. Garon: Ce sont des règles de régie interne.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait superfétatoire.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait superfétatoire.

M. Garon: Pardon?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Vous avez plutôt l'air d'être dans les cartes de Noël.

Une voix: Je vous regarde attentivement, M. le député, et je suis votre discussion qui me semble aléatoire à l'occasion.

M. Garon: Vos propos sont superfétatoires.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 80, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

Dispositions pénales

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 2, 23 ou 26 commet une infraction et est passible, en outre des frais, pour chaque jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 250 \$ et d'au plus 1500 \$, lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 1000 \$ et d'au plus 6000 \$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 81?

M. Garon: Attendez.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Est-ce que ce genre d'infraction existait déjà?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On dit ici que la procédure pénale sanctionne le transport sans

permis, l'exploitation des permis par une personne autre que son titulaire et contrairement à cet... Cela fait référence à l'article 74. 1 de la Loi sur les transports actuelle.

M. Desbiens: La Loi sur les transports actuelle. C'étaient les mêmes...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas les mêmes quanta, parce que j'ai une petite note ici où on me dit: On remarque également que les montants prévus par la Loi sur les transports ont été haussés afin de mieux tenir compte de la réalité socio-économique et afin surtout de créer un effet dissuasif chez les transporteurs.

M. Desbiens: Vous n'avez pas l'ordre de grandeur qu'il y avait à l'article 74.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 74. 1, c'était 125 \$, 575 \$, 350 \$, 1150 \$.

M. Drolet: C'est pour la première infraction, pour la récidive, c'était plus élevé.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de récidive, c'était plus élevé, évidemment.

M. Desbiens: Ici, on ne parle pas de récidive.

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela se balance.

M. Desbiens: On les compte du premier coup.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Dans le document explicatif, vous dites que le système de récidive de la Loi sur les transports est d'application difficile. Pourquoi? Parce que vous avez seulement, au fond... Dans le cas de l'article 81, il s'agit simplement des cas des articles 2, 23 ou 26: faire du transport sans permis, l'exploitation d'un permis par une autre personne que son titulaire ou contrairement à sa teneur. Est-ce que, dans ces matières aussi, la récidive était difficile d'application ou bien si votre remarque s'adresse aux récidives pour des infractions en général?

M. Drolet: En général, c'est difficile d'application parce qu'il faut quand même que vous ayez la même infraction. Il y a certaines règles qui ont été élaborées dans le domaine de la récidive qui font que les vérifications sont trop considérables avant de procéder à la poursuite pour des infractions en deuxième infraction et en troisième infraction à l'intérieur d'un certain délai.

M. Garon: Comment réagissent les juges par rapport à celui qui fait du transport sans permis?

Est-ce qu'ils réagissent en disant: Il faut bien que la personne gagne sa vie, ou bien s'ils essaient d'appliquer? cela.

M. Drolet: C'est toujours d'application difficile. Regardez l'article 75 de la Loi sur les transports où on détermine que:

"Pour qu'il y ait récidive..., les infractions doivent être identiques: - on est obligé de fonctionner de cette façon - pour prouver que des infractions sont identiques, il n'est pas nécessaire de prouver que les véhicules ou leurs conducteurs impliqués dans la contravention faisant l'objet d'une poursuite sont les mêmes."

Mais c'est d'application très stricte par les tribunaux et c'est très difficile d'établir, d'abord, qu'il s'agit d'une deuxième infraction identique.

M. Garon: Ah oui? Quels motifs donnent les juges? lis disent: Ce n'est pas tout à fait la même infraction?

M. Drolet:...

M. Garon: Quelqu'un qui n'a pas de permis fait affaire sans permis. Faire affaire sans permis, c'est faire affaire sans permis, qu'il y ait des pommes ou des boeufs dans le camion.

M. Drolet: Oui, mais, dans le domaine des transports, par exemple, vous avez l'exploitation avec le permis, mais qui n'autorise pas le service qui est fourni, alors vous pouvez poursuivre soit pour ne pas avoir été titulaire requis pour faire ce type de transport ou encore pour avoir étendu les services que votre permis vous autorisait à effectuer. On joue beaucoup sur les notions lorsqu'on parle de la récidive de sorte qu'il est beaucoup plus facile, à ce moment-là, d'aller toujours en avis préalable, côté administration aussi des infractions, pour une première infraction.

M. Garon: C'est parce que les juges ne sont pas sympathiques à vos poursuites? Il arrive, dans des secteurs, que les juges ne sont pas sympathiques à la réglementation. J'ai vu, par exemple, des gens, dans le domaine des oeufs, qui produisaient sans quota. Il s'agissait parfois que les gens pleurent un peu devant le tribunal, disent qu'ils avaient une grosse famille ou qu'ils avaient besoin de gagner leur vie, pour que le juge leur devienne sympathique et soit antipathique à la réglementation qui interdisait de produire en dehors d'un cadre de quota.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, le problème réside dans le fait de prouver qu'effectivement, il faut qu'il y ait récidive et que ce soit identique. C'est la difficulté de faire la preuve, dans ce domaine. Par contre, dans d'autres domaines...

M. Garon: Je ne comprends pas trop ce qui

est identique. Si quelqu'un transporte sans permis, en quoi faut-il que ce soit identique? Il faut qu'il soit pris au même endroit? Je ne comprends pas trop la jurisprudence.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des cas. C'est clair que des juges l'appliquent de par leur conscience propre. Vous me donniez des cas tantôt où les juges se laissaient attendrir par les problèmes de situation familiale. Dans le domaine de la chasse, il y a le juge Quimper qui a ouvert la voie en frappant dans le paquet.

M. Garon: Pour le braconnage?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Parce qu'il n'avait jamais braconné.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y allait pas avec le dos de la cuillère. Les gens s'organisaient pour ne pas passer devant lui. En règle générale, il y allait au maximum. Il n'avait pas de pardon. Peu importe si cela créait des situations embarrassantes sur le plan familial.

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

M. Garon: On n'a pas eu de réponse.

M. Côté (Charlesbourg): On n'a pas les documents.

M. Garon: Non, mais si votre contentieux avait un article comme celui-là, il devait avoir une bonne idée.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on vise par cela, c'est éliminer la récidive. Dans ce cas-ci, il n'y en a plus. Avec l'article 81, il n'y a plus de récidive.

M. Garon: Pour quelqu'un qui conduit sans permis, quelle distinction ils faisaient avant de le suspendre?

M. Drolet: C'était sur l'identité des infractions, même si on dit, dans la loi, que ce n'est pas nécessaire que ce soit le même véhicule, ni le même individu qui conduise le véhicule, une infraction de transport, ce n'est pas comme brûler un feu rouge. D'accord, dans le cas du transport sans permis, c'est peut-être un peu plus facile. Quoique, encore là, on va dire que le mouvement de transport pour lequel on dit qu'il y a eu transport sans permis n'était pas tout à fait identique au mouvement de transport qu'on reprochait la première fois. Ce n'était pas exactement le même territoire, etc. C'est tellement compliqué d'aller en deuxième ou troisième infraction de récidive que cela devient pratiquement pas administrable lorsqu'on a 8000 à 10 000

plaintes par année pour lesquelles des avis préalables doivent être postés et des poursuites entamées.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 81 est adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque fait de fausses représentations dans le but d'obtenir la délivrance d'un permis ou fournit de faux renseignements dans un rapport visé à l'article 31 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende d'au moins 1000 \$ et d'au plus 6000 \$."

C'est de la fraude dans ce cas-ci.

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

M. Garon: Attendez.

Le Président (M. Saint-Roch): M le député de Dubuc.

M. Desbiens: Le détenteur de permis... À l'article 31, si je comprends bien, c'est un non-renouvellement de permis de conduire, c'est cela? Suspension ou révocation de l'immatriculation

M. Garon: A quelqu'un qui n'utilise pas son permis, ils demandent de faire un rapport de l'exploitation de son permis.

M. Desbiens: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 31, c'est le rapport d'exploitation.

M. Desbiens: D'accord

M. Côté (Charlesbourg): Celui qui ferait une fausse déclaration dans le rapport d'exploitation.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'article 69 commet une infraction et est passible, en outre des frais, pour chaque jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 250 \$ et d'au plus 1500 \$.

M. Garon: L'article 69.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

"il est interdit d'entraver l'action d'une personne autorisée à agir comme Inspecteur ou d'un agent de la paix, de le tromper par réticence ou fausse déclaration..."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 83 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'une des dispositions de la présente loi pour laquelle une pénalité n'est pas autrement prévue ou à l'une des dispositions d'un de ses règlements, à laquelle une contravention constitue une infraction en vertu du paragraphe 13° de l'article 79, commet une infraction et est passible, en outre du paiement des frais, pour chaque jour que dure l'infraction, d'une amende d'au moins 125 \$ et d'au plus 750 \$ lorsqu'il s'agit d'une personne physique, et d'au moins 500 \$ et d'au plus 3000 \$, lorsqu'il s'agit d'une personne morale"

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc

M. Desbiens: Je remarque qu'il y a une amende minimale et une amende maximale. L'autre jour, je lisais un rapport des juges qui disait que les pénalités minimales étaient rarement acceptées, en tout cas, que les juges voyaient cela d'un mauvais oeil. Est-ce que cela existe dans plusieurs lois?

M. Côté (Charlesbourg): Minimales et maximales?

M. Desbiens: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est la fourchette. Dans à peu près toutes les lois, il y a la fourchette pour laisser la discrétion aux juges. Il arrive très souvent qu'on donne le minimum.

M. Garon: La fourchette a deux dents.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: La fourchette a deux dents.

M. Desbiens: C'est qu'un juge..

M. Garon: Cela dépend. Parfois, le juge est porté à accorder toujours la peine minimale de la

fourchette, mais cela dépend de la tradition dans ce domaine. Est-ce que, jusqu'à maintenant, dans vos fourchettes, les juges accordent toujours le minimum ou s'ils ont tendance à...

M. Côté (Charlesbourg): Le minimum.

M. Garon: Le minimum. D'après moi, les juges gagnent cher et se sentent coupables de gagner cher un peu, c'est leur façon de...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas tellement au courant de leur salaire. Je sais que les avocats se tiennent pas mal au courant de cela. Ce sont tous des candidats potentiels.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Est-ce que fixer une peine minimale comme cela n'influence pas justement un juge à imposer un peine minimale?

M. Côté (Charlesbourg): Normalement, s'il y a trop de récidive, si un gars revient assez souvent devant le tribunal, le juge va être porté à graduer dans la fourchette.

M. Garon: Vous avez donné un bon exemple tantôt dans le domaine du braconnage. Vous avez dit qu'un juge, à un moment donné, a embarqué et a décidé qu'il fallait protéger la faune, mais jusqu'à récemment, il y a très peu d'années, c'était toujours le minimum.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais le fait qu'un juge commence...

M. Garon: Vous auriez pu chasser quasiment à la mitraille et vous auriez eu le minimum.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, Quimper a entraîné des suites chez certains autres juges qui ont... C'est l'effet d'entraînement. Il s'agit qu'il y en ait un qui commence. Mais il faut toujours démontrer aux juges qu'il y a une volonté politique, effectivement, de régler certaines situations. En règle générale, cela aide.

M. Garon: Je ne sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut déclencher un climat favorable. C'est comme le policier qui, continuellement, va mettre une contravention. Il va se retrouver devant le tribunal et, en règle générale, va les perdre toutes. Ce n'est pas bien encourageant. Mais dans la mesure où il y a ce soutien sur le plan de la justification ou de la preuve devant les tribunaux, il y a une motivation qui est plus grande. J'imagine que c'est la même chose pour un juge. Je ne le serai jamais parce que je n'ai pas tous les talents nécessaires

ni la formation pour cela, mais on va les regarder aller.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Dans le rapport de l'étude qui a été commandée par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche sur l'application de la Loi sur le braconnage, une étude auprès des juges eux-mêmes a été menée et c'est là que j'ai lu cette information à savoir qu'ils ne semblaient pas apprécier avoir une amende minimale ou être obligés de donner un minimum. C'est peut-être, comme vous dites, qu'ils étaient habitués à ne rien donner ou à peu près mais ils ne semblaient pas du tout apprécier le fait qu'un minimum soit fixé dans les peines imposées pour le braconnage.

M. Garon: C'est parce qu'à une certaine époque, c'était un maximum.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y avait pas de minimum, mais il y avait un maximum.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ils pouvaient leur donner 5 \$ d'amende.

M. Garon: On est arrivé à mettre des minima pour que les juges n'aillent pas plus bas que le montant minimal. Le député de Dubuc a raison; plusieurs juges n'aiment pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner un exemple que nous vivons actuellement au ministère des Transports parce que notre loi sur l'affichage sur les panneaux-réclame n'est pas réglée. Il y a des juges qui condamnent les contrevenants à 2 \$ d'amende.

M. Garon: Quels panneaux-réclame.

M. Côté (Charlesbourg): La loi sur les panneaux-réclame.

M. Garon: Vous voulez dire bilingues?

M. Côté (Charlesbourg): Non, le long des routes. Sur les panneaux-réclame en dehors de l'emprise...

M. Garon: Cela prendrait des poursuites pour qu'ils condamnent. Mais de quoi parlez-vous? Des panneaux-réclame...

M. Desbiens:... le long des routes.

M. Côté (Charlesbourg): Le long des routes. La publicité le long des routes en dehors de l'emprise.

M. Garon: Ah oui! C'est dangereux, s'il y en

a trop.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on porte plainte et quand le tribunal les trouve coupables, il condamne les contrevenants à 2 \$ d'amende. C'est pourquoi on va se revoir au printemps pour adopter un autre projet de loi qui portera sur les panneaux-réclame.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Il m'apparaît, à la lecture de ce rapport, qu'il est aussi beaucoup question de sensibilisation d'un ministère sur ses lois et sur la sensibilisation des juges.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il s'agit de la formation, de la spécialisation des juges. Dans la mesure où il y aurait une spécialisation des juges dans certains secteurs en particulier, probablement que le rendement serait meilleur.

M. Garon: Ha, ha, ha! Le rendement serait meilleur,

M. Desbiens: Cela se rentabiliserait mieux.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est une question de compréhension. Il est clair que dans la pratique actuelle, il y a des choses qu'on aime faire et d'autres qu'on n'aime pas faire.

M. Garon: Aussi, c'est que les tribunaux spécialisés sont demandés depuis longtemps, mais...

M. Côté (Charlesbourg): On va y arriver d'ici quelque temps. Le Tribunal des transports est disparu. C'est vous qui avez fait la proposition ou posé la question à un moment donné à savoir si la Commission des transports ne deviendrait pas un tribunal administratif. Je ne sais pas si c'est vous ou quelqu'un d'autre.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Mais cela a été fait d'une manière publique. La réponse a été qu'éventuellement, si jamais la clause des cinq ans disparaissait, c'est probablement ce qui va arriver. Si, dans cinq ans, en revenant devant le Parlement on décide qu'il n'y a plus de test d'intérêt public, il n'y a plus besoin de commissaire sur le banc. Cela devient donc administratif. Cela ferait éventuellement partie des tribunaux administratifs. Il pourrait y avoir un regroupement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 84?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
Article 85?

M. Côté (Charlesbourg): "Une personne qui conseille, encourage ou incite une autre personne à faire une chose qui constitue une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements ou qui accomplit ou omet d'accomplir une chose ayant pour effet d'aider une autre personne à commettre une infraction est partie à cette infraction et est passible de la même peine que celle qui est prévue pour le contrevenant, que celui-ci ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable."

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

M. Desbiens: Cela veut dire que quelqu'un pourrait être déclaré coupable... En fait, quelqu'un qui n'a pas commis lui-même la faute est déclaré coupable même si celui qui a commis l'infraction n'a pas été poursuivi. Est-ce que c'est cela?

M. Drolet: C'est exactement cela. On n'a pas besoin, à ce moment, d'attendre qu'il y ait condamnation de la personne qui a commis l'infraction pour poursuivre celle qui est partie à l'infraction.

M. Desbiens: Cela ne veut pas dire qu'elle ne sera pas poursuivie pour autant.

M. Drolet: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'article 85 est adopté?

M. Garon: C'est un vieux principe, au fond.

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

M. Garon: C'est un vieux principe comme celui qui a l'occasion de pécher.

M. Desbiens: Celui qui tient la poche.

M. Garon: Celui qui donne le mauvais exemple.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? La commission va suspendre ses travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 26)

(Reprise à 21 h 27)

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

La commission reprend maintenant ses travaux.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Dans toute poursuite pour une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements, un service de camionnage est réputé rémunéré en l'absence de toute preuve contraire."

M. Garon: Pourquoi avez-vous besoin d'une telle présomption?

M. Côté (Charlesbourg): Elle était déjà à 75. 1 de la Loi sur les transports actuelle.

M. Garon: Parce que quelqu'un pourrait avoir un argument de défense en disant qu'il n'est pas payé ou qu'il a fait cela gratuitement...

M. Drolet: C'est parce que c'est directement rattaché au fait que pour faire un transport, du camionnage rémunéré, cela prend un permis et, à ce moment, la preuve de la rémunération est beaucoup plus difficile à faire de la part du poursuivant que la preuve de non-rémunération de la part de celui qui est poursuivi.

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

M. Garon: Non, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. L'article 87.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'une personne morale commet une infraction à la présente loi ou à l'un de ses règlements, tout administrateur, sociétaire, fonctionnaire, employé ou agent de cette personne, qui a prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'infraction ou qui y a consenti, acquiescé ou participé, est réputé être partie à cette infraction et est passible de la même peine que celle qui est prévue pour la personne morale, que celle-ci ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Le sociétaire qui est malade depuis un mois, qui n'a assisté à aucun conseil d'administration, est réputé quand même...

M. Drolet: Il faut qu'il ait prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'infraction ou qu'il y ait consenti.

M. Desbiens: D'accord.

M. Drolet: Pour être partie à une infraction, il y a quand même une preuve à faire.

M. Desbiens: Dans les minutes de la société.

M. Garon: Vous ne trouvez pas que cette règle est un peu sévère pour l'employé. Je comprends qu'on dit "tout administrateur"; si c'est le patron qui dit à son employé: Tu y consens parce que c'est à prendre ou à laisser. Dans l'exercice de ses fonctions, il l'oblige à faire telle chose, alors...

M. Côté (Charlesbourg): "Qui a prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'infraction. Ce n'est pas parce que ton "boss" te demande de le faire, si c'est illégal cela l'est, je veux dire..."

M. Garon: Non, c'est marqué "ou qui y a consenti, acquiescé ou participé". L'employé est dans une situation un peu difficile.

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait vouloir dire, en fin de compte, qu'on peut faire faire nos mauvais coups par l'employé, il va acquiescer, consentir et, finalement, on ne le poursuivra pas parce qu'il fait le job du boss; c'est illégal.

M. Garon: C'est le patron qu'il faut poursuivre. C'est lui qui a l'autorité et qui lui a dit de faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Le patron sera poursuivi quand même.

M. Garon: C'est comme au ministère, supposons vous, comme ministre, vous avez une autorité assez grande, comme le sous-ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Le sous-ministre...

M. Garon: Vous donnez l'ordre de faire quelque chose à un fonctionnaire qu'il n'a pas le droit de faire.

M. Côté (Charlesbourg): Le sous-ministre, mais pas le ministre.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Le sous-ministre a un pouvoir sur les fonctionnaires, pas le ministre.

M. Garon: Le ministre a un pouvoir sur le sous-ministre. Surtout, maintenant, que vous avez des sous-ministres à temps partiel, à contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire...

M. Garon: Dans les six derniers mois de son contrat, le sous-ministre doit être souple.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire que, au ministère des...

Des voix: Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... Transports, le temps partiel ne nous rend ni chaud ni froid.

M. Garon:... ni chaud, oui. À un tel point... Voyez-vous, dans la fonction publique, dans certaines fonctions, on donne une dénomination à longue durée justement pour qu'ils puissent penser plus librement. Mais là, on donne l'exemple. Alors, dans l'entreprise privée, il n'y a pas de permanence, l'employé est bien plus vulnérable face à ses patrons qui peuvent...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui rend un peu perplexe le député de Lévis, c'est l'employé actuellement.

M. Garon: Je pense qu'on peut rétablir les choses. Si l'employé était congédié ou était pénalisé pour avoir refusé d'obtempérer à un ordre irrégulier, il pourrait en appeler de la décision de son patron auprès de la Commission des transports, qui pourrait le réintégrer ou le rajuster dans ses fonctions pour refus d'obéir à un ordre irrégulier. Là, l'employé aurait une certaine protection.

M. Côté (Charlesbourg): Cette disposition existe depuis 1972 et... Le tapis est-il relevé ou... Il n'y a pas de tapis retroussé nulle part? On n'a pas eu connaissance, de la part de ceux qui ont l'expérience du ministère depuis ce temps-là, que cela ait causé des problèmes.

M. Garon: Non, mais quand les gens sont venus ici, l'association des...

M. Côté (Charlesbourg):... voituriers...

M. Garon:... des voituriers a parlé de menaces et de chantage. Tous ceux qui étaient là avaient l'air d'acquiescer pour dire que c'était quasiment la terreur dans le secteur. Elle semblait indiquer qu'on obéit quand on reçoit des ordres, qu'ils soient réguliers ou irréguliers. Selon le Code civil, c'est le patron qui est

responsable des actes de son employé. On ne poursuit pas l'employé, on poursuit le patron qui, lui, peut revenir contre son employé, si... Mais ici, ce n'est pas cela; on met une clause où on dit que l'employé qui a consenti à accomplir une infraction ou a acquiescé ou participé dans le cadre de ses fonctions, c'est lui qu'on va poursuivre en même temps que le patron.

M. Rémillard (Louis): Le patron, monsieur, c'est une personne morale. Donc, c'est une compagnie.

M. Garon: Oui.

M. Rémillard (Louis): Si on pense au répartiteur qui peut être employé d'une compagnie, ce serait l'impunité totale si vous faites disparaître la mention de l'employé. Il travaille pour une compagnie. Il fait toutes les infractions, mais on ne pourrait pas, si vous enlevez la mention de l'employé, c'est l'impunité totale pour celui-là. C'est une personne morale.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Garon: C'est aux administrateurs à être responsables.

M. Rémillard (Louis): Les administrateurs sont peut-être ailleurs et ils ne savent pas ce qui se passe. On ne peut pas les tenir responsables d'un geste posé par l'employé de la compagnie.

M. Desbiens: Mais est-ce que c'est à la loi de voir que l'employeur ne s'occupe pas de son affaire, ne surveille pas ses employés ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on pourrait quand même se retrouver dans une situation où les employés commettent des infractions.

M. Desbiens: Mais, là, ce serait, il me semble, au patron de le congédier par la suite, s'il a commis une infraction qui ne vient pas de lui.

M. Garon: Si le patron est condamné, ce serait mieux de revenir contre son employé, mais il ne pourra pas revenir contre son employé si c'est lui qui l'a forcé à accomplir ça. Mais, là, c'est parce que vous mettez une infraction du fait d'avoir acquiescé et participé...

M. Côté (Charlesbourg): Cela existe depuis 1972 et cela a traversé bien des gouvernements depuis ce temps-là.

M. Desbiens: C'est peut-être bien l'occasion de l'enlever, non?

M. Côté (Chariesbourg): Oui. Il y aurait probablement eu d'autres occasions de l'enlever et cela n'a pas été fait.

M. Desbiens: Il faudrait encore toucher à ça.

M. Garon: C'est parce que l'Opposition n'a pas...

M. Côté (Chariesbourg): Elle n'était pas assez vigilante à l'époque.

M. Garon: Ha, ha, ha! Qui surveillait les transports dans le temps?

M. Côté (Chariesbourg): Elle était trop vigilante pour l'Agriculture et pas assez pour les Transports.

M. Garon: C'est cela. Est-ce qu'il y a eu des poursuites contre les employés dans ce cadre depuis 1972?

M. Côté (Chariesbourg): Je peux le vérifier. À notre connaissance, on mentionne qu'il n'y en a pas eu. Alors, s'il n'y en a pas eu, il n'y a pas eu d'abus. Vous pourrez toujours me servir la raison...

M. Garon: Pas nécessairement. C'est parce que, peut-être à cause de cette disposition, l'employé n'a pas osé...

M. Côté (Chariesbourg): N'a pas osé? Si l'employé n'a pas osé à cause de disposition, raison de plus de la garder; elle est utile.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Drolet,

M. Drolet: Vous parliez de responsabilité, tout à l'heure, et c'est exact que la responsabilité civile, c'est que l'employeur va être responsable des actes de son préposé dans l'exercice de ses fonctions. En ce qui concerne la responsabilité pénale, c'est peut-être un peu différent. Vous avez toujours, dans le cas de l'employé, une défense possible en ce sens qu'on voit mal le consentement lorsqu'il c'est fait sous la crainte ou la menace de perte d'emploi ou autrement, preuve qui peut être apportée en défense; il y a aussi la preuve de diligence raisonnable dans le cas des infractions statutaires.

À ce moment-là, à partir du moment où il y a une défense possible de la part de l'employé, l'article... C'est peut-être une des raisons pour laquelle l'article a été utilisé avec parcimonie.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Si elle est vraiment inutile, en plus, c'est peut-être qu'il est inutile et que cela

n'a pas été utilisé. Il n'y a jamais eu de plainte.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Lévis.

M. Côté (Chariesbourg): On peut peut-être...

M. Garon: Je vais proposer un amendement.

M. Côté (Chariesbourg): On va vous donner un exemple - parce que ce n'est pas à sens unique - dans le sens que le patron peut peut-être abuser de l'employé, mais l'employé peut peut-être abuser du patron aussi. Il est allé le mettre dehors. C'est exactement ce qui est arrivé dans un cas. S'il ne l'avait pas mis dehors, il peut le poursuivre. Cela va?

M. Desbiens: Il a mis le gars dehors en l'accusant lui-même. Alors, c'était peut-être le patron qui avait fait le coup, mais il avait donné l'ordre?

M. Côté (Chariesbourg): Non, le patron n'a pas donné l'ordre. C'est l'employé qui l'a décidé lui-même. On peut peut-être faire raconter le cas qu'on a vécu.

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

M. Gonthier: Il y a à peu près trois ou quatre ans, les enquêteurs s'étaient demandé, par exemple, sur le corridor Montréal-Toronto, comment il se pouvait que certains transporteurs puissent demander un taux aussi bas que 150 \$ le voyage. L'enquête a permis de révéler que, dans certains cas, c'est l'employé qui, à l'insu de son employeur, se servait du tracteur et de la remorque pour faire du transport de façon illégale. L'employeur, recevant sa contravention, s'est posé des questions à savoir pourquoi il avait eu une contravention alors qu'il n'était au courant d'absolument rien. La preuve l'a démontré et l'employé l'a admis: c'est lui-même qui avait pris à sa charge du transport illégal avec les équipements du patron. Dans ce cas, le procureur n'a pas jugé opportun de poursuivre l'employé, sachant d'avance qu'il serait congédié parce qu'il avait fraudé son propre employeur. C'est un exemple où on aurait pu se servir de cet article. Il faut dire qu'habituellement, il y a une grande discrétion de la part du procureur. On va rarement poursuivre un employé, on ne l'a même jamais fait. Dans ces situations, il perd habituellement son emploi.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Cela vient presque démontrer ce que...

M. Côté (Chariesbourg): Ils l'ont congédié.

M. Drolet: Oui, ils l'ont congédié.

M. Côté (Charlesbourg): Ses patrons l'ont congédié ensuite.

M. Desbiens: Donc, il a eu sa peine.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Mais, s'il ne l'avait pas congédié, on aurait pu le poursuivre par cette disposition.

M. Desbiens: Vous auriez pu poursuivre l'employé?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Le poursuivre pour lui imposer une amende de 1500 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Elle est là.

M. Desbiens:... alors qu'il a perdu un emploi à 1500 \$ par semaine ou par mois.

M. Garon: C'est un bout inutile. Ou bien il a agi sous la pression de son employeur et ce n'est pas sa faute. Il y avait des pressions trop fortes; ou bien il a agi de lui-même et, si le patron est poursuivi, il va le congédier. Au fond, la disposition est un peu inutile.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce qu'on ferait dans le cas où il a agi avec pression et il était d'accord, ou sans pression et il était d'accord?

M. Garon: S'il y a eu des pressions...

M. Desbiens: Il y a eu un patron dans la boîte.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il a beau y avoir un patron dans la boîte, il reste qu'il est partie à l'infraction, j'admets qu'il peut y avoir des cas où le patron l'a forcé. Il y a bien consentement là, "a consenti". Si le patron l'a forcé, l'employé peut éventuellement faire la preuve qu'il n'a pas consenti, qu'il a été forcé. Prenez le cas du gars qui n'a pas été forcé, mais a consenti, évidemment, par le geste, en le faisant. Qu'est-ce qu'on fait avec lui? On ne pourra pas le poursuivre? On poursuit le patron?

M. Garon: Le fait de consentir ou d'acquiescer, ce n'est pas une preuve d'intention malveillante. Il a peur de perdre son emploi.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, le consentement parce que vous avez peur de perdre votre emploi... Je vais vous tuer demain matin parce que j'ai peur de perdre ma "job" et je ne serai pas condamné. Ah non!

M. Garon: Ce n'est pas pareil. On est dans

un autre ordre...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le même genre d'offense, mais vous admettez qu'il y a une offense.

M. Desbiens: Oui. Je comprends que l'employé, théoriquement, devrait refuser, mais il faut se placer dans la peau de la moyenne des gens qui ont une "job" et qui veulent la garder. Cela ne prend pas nécessairement de très grosses pressions pour passer à côté des règlements.

M. Garon: Vous avez besoin de l'admettre d'une autre façon parce qu'à un moment donné... Prenons le cas où c'est l'expéditeur qui tord le transporteur qui tord le camionneur; qui est responsable? Si l'expéditeur vous menace de vous faire perdre ses contrats si vous ne faites pas telle chose qu'il est irrégulier de faire et que ces contrats sont très importants pour vous?
(21 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Prenons un exemple. Si c'est une charge indivise, les deux sont coresponsables, l'expéditeur et le transporteur. S'ils dépassent les limites de la charge, les deux sont responsables. Je donne un exemple; je dis au gars: Il y a 70 000 kilos; si tu ne prends pas le voyage, tu n'auras pas le voyage. Le gars dit: Il faut que je gagne ma vie; je prends le voyage. Il se fait arrêter sur une balance. Si c'est une charge indivise, ils sont coresponsables.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 87?

M. Garon: Je vais proposer un amendement. À la cinquième ligne, après les mots "ou participé", ajouter les mots "et qui, dans le cas d'un employé, en retire un avantage particulier.

M. Côté (Charlesbourg): Personnel ou particulier?

M. Garon: Un avantage personnel, disons. Ce sera peut-être mieux un avantage personnel.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le député va rédiger l'amendement, on va suspendre l'article avec votre permission et on reviendra à la fin, le temps de vérifier...

M. Garon: Ce va être fait tout de suite. J'ai terminé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que cela peut avoir des implications sur le plan pénal et je préférerais qu'on vérifie cela avec des personnes qu'il faudra rejoindre.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 87 est suspendu.

M. Garon: Ce ne sera pas long. Je vais vous le donner tout de suite. En tout cas, vous l'aurez.

Le Président (M. Saint-Roch): On suspend l'article 87 pour le moment.

M. Garon: D'accord.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Le gouvernement détermine les infractions à la présente loi ou à l'un de ses règlements pour lesquelles un avis de 72 heures peut être délivré."

Ce pourrait être, par exemple, le lettrage sur le camion, le numéro de permis. On lui donnerait 72 heures pour le faire.

M. Garon: Pour le corriger.

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

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 88 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'une personne commet une telle infraction, un agent de la paix peut lui délivrer un avis l'enjoignant de remédier à l'infraction reprochée dans un délai de 72 heures"

"À défaut par le contrevenant de remédier à l'infraction reprochée dans le délai, une poursuite peut être intentée.

"La preuve que le contrevenant a remédié à l'infraction reprochée dans le délai lui incombe"

Si, après le délai de 72 heures, il n'y a pas remédié, s'il y a eu infraction, il doit faire la démonstration, tout comme les avis de 48 heures.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Oubuc.

M. Desbiens: Quand ces avis de 72 heures sont transmis, est-ce que c'est de la même façon qu'un avis de 48 heures?

M. Côté (Charlesbourg): Un avis, oui.

M. Desbiens: Il y a un avis et un agent de la paix va se représenter pour prouver que...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Garon: Attendez. Ce ne sera pas long, Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 90.

M. Côté (Charlesbourg): "Les poursuites en vertu de la présente loi sont intentées suivant la Loi sur les poursuites sommaires par le Procureur général ou une personne qu'il autorise généralement ou spécialement à cette fin."

Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 91.

M. Côté (Charlesbourg): "Le poursuivant peut adresser par la poste au contrevenant un avis préalable. Cet avis indique notamment la nature de l'infraction, l'amende payable, qui doit être l'amende minimum prévue pour cette infraction, le montant des frais fixés par règlement du gouvernement et l'endroit où cette amende et ces frais peuvent être payés.

"L'amende et les frais sont payables dans les dix jours qui suivent. Un paiement effectué dans le délai et accepté par le poursuivant est présumé avoir été fait par la personne à qui l'avis a été adressé.

"Ce paiement empêche la poursuite contre cette personne qui est alors considérée comme ayant été déclarée coupable de l'infraction".

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Est-ce dans des cas d'avis de 72 heures ou d'autres?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans tous les cas, toutes les infractions

M. Desbiens: Une infraction de la route?

M. Côté (Charlesbourg): Comme dans tout...

M. Desbiens: On reçoit un avis, si on paye, on reconnaît notre culpabilité.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, ce sont des avis préalables envoyés par te contentieux, alors que, dans le cas de la Régie de l'assurance automobile, ce sont des constats d'infraction.

Une voix: Vous avez trois paliers de paiement d'amende obligatoire, en vertu du Code de la sécurité routière. Vous avez le paiement sur billet. Si vous ne payez pas, vous avez l'avis préalable et, ensuite la sommation, qui est la

procédure judiciaire. Dans ce dernier cas, on a, à l'article 91, l'avis préalable et le Procureur général a ensuite discrétion pour intenter une poursuite...

M. Desbiens: S'il n'y a pas paiement et réponse-

Une voix: ...s'il n'y a pas paiement de l'avis préalable. Mais c'est la même conséquence en cas de paiement. C'est-à-dire, il est considéré comme ayant été trouvé coupable d'infraction.

M. Desbiens: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 92.

Dispositions diverses et transitoires

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 92 est adopté?

M. Garon: Attendez.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 92 est adopté?

M. Garon: Est-ce que le député de Charlesbourg souhaite avoir cette disposition?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'institution qui désire l'avoir, et non pas le député de Charlesbourg. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 93.

M. Garon: On fait confiance au ministre là-dessus.

M. Côté. (Charlesbourg): M. le Président, il y a un papillon à l'article 93.

Supprimer, dans l'article 93 du projet de loi, les mots "au Canada".

M. Garon: "Au" ou "ô"?

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

M. Garon: Vous allez me permettre de jouer un peu?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): On vous permet votre orgasme, M. le député.

M. Garon: Vous avez dépassé un peu, vous voulez aller trop loin.

M. Desbiens: Cela serait dans le cas où il serait écrit "le Canada".

M. Garon: "Le ministre des Transports, peut, conformément à la loi conclure avec tout gouvernement ou l'un de ses ministères ou avec tout organisme au Canada..." "au Canada" sauterait avec l'amendement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, tout organisme... "un accord relatif à l'application de la présente loi."

Une voix: ...inutile?

M. Garon: Non, c'est que...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être aux États-Unis. Comme vous le voyez on a réglé notre problème avec "au Canada" plus facilement que vous réglez le vôtre.

M. Garon: Comment cela?

M. Côté (Charlesbourg): Cela vise plus que le Canada. Cela pourrait être les États-Unis.

M. Desbiens: Cela pourrait être les États-Unis ou d'autres pays.

M. Garon: C'est à la suite des discussions d'il y a deux (ours, lundi, où on avait convenu que le ministre pouvait avoir des accords de réciprocité. D'ailleurs, c'est un des points qui avaient été discutés lors de la rencontre avec l'Association du camionnage. Il pourrait y avoir des accords de réciprocité entre les États américains et le Québec. Cela permettra au ministre de faire des ententes. C'est une disposition intéressante.

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

M. Garon: J'aurais aimé entendre le ministre le relire. Je n'ai pas compris complètement.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me ferait plaisir de relire pour le bénéfice du député de Lévis. Attachez votre ceinture.

M. Garon: Avant notre vote.

M. Desbiens: ...son plaisir surtout.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut, conformément à la loi, conclure avec tout gouvernement ou l'un de ses ministères ou avec tout organisme un accord relatif à l'application de la présente loi."

M. Garon: L'amendement a pour but d'enlever les mots "au Canada".

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein ça.

M. Garon: Guillemets, "au Canada", guillemets.

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

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

M. Garon: À l'unanimité.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 93 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: C'est évident que c'est dans le cadre de votre juridiction.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Ce n'est pas une délégation de...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est clair.

M. Garon: Est-ce que les pouvoirs des États-Unis sont de même nature que ceux du Québec, le pouvoir fédéral est-il dans le même cadre de juridiction que le pouvoir fédéral américain?

On me fait remarquer que, si le but de la disposition est de reconnaître des permis ou des choses qui sont faites dans l'État de New York ou dans un État américain, par exemple au-delà de sa propre juridiction, des conditions de sa propre loi, il pourrait reconnaître à l'extérieur plus qu'il peut lui-même faire à l'intérieur du Québec... À ce moment, ne faudrait-il pas que l'article le précise un peu? Ou s'agit-il simplement de reconnaître des...

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait effectivement, dans le cas du test d'aptitude, reconnaître le test d'aptitude passé par un Américain dans l'État de New York, tout comme il reconnaîtrait celui passé au Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'article 93 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 94 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Il va vous faire plaisir, celui-là. Vous allez vous rendre compte qu'il va dans le sens qu'on l'avait souhaité au départ "Remplacer, dans l'article 94 du projet de loi, la date du 1er janvier 1988 par ce qui suit: "Indiquer ici la date de l'entrée en vigueur du présent article", pour respecter ce qu'on s'était dit, à savoir que cinq ou six articles seraient promulgués uniquement lorsque l'Ontario aura procédé et qu'on aura tenu une commission parlementaire d'une journée pour entendre les parties avant de les promulguer.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 94?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président. C'est l'essence de...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 94 tel qu'amendé est adopté?⁷ (22 heures)

M. Garon: Attendez. Je veux le lire comme il faut.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 94?

M. Garon: Attendez un peu. C'est drôlement dit, cela. D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 94 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 95. Nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer l'article 95 du projet de loi par le suivant:

"95. Les articles 9 à 17.1, 17.5 à 17.8, 19 à 21 et 24, les premier et deuxième alinéas de l'article 25 et des articles 26 à 30 de la Loi sur les transports s'appliquent en matière de camionnage, compte tenu des adaptations nécessaires"

Je pense que le commentaire est clair. Cet article précise que l'ensemble des dispositions relatives au Conseil de la recherche et du

développement en transport, de même que certaines autres ayant trait à la constitution de la Commission des transports et à son fonctionnement s'appliquent au présent projet de loi.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 95 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 96

M. Côté (Charlesbourg): "La Loi sur le transport par taxi... est modifiée par la suppression de l'article 69."

C'est le service de bulletin de la commission. En vertu de l'article 46 de ce projet de loi, la commission publiera les demandes de permis de camionnage dans les journaux. Comme il n'apparaît pas souhaitable que la commission soit astreinte à publier une partie des demandes qu'elle reçoit dans les journaux et l'autre dans un bulletin, Autobus et taxi, et qu'il y avait donc lieu d'assurer une cohérence dans la procédure de publication, cet article vise à supprimer toute référence au bulletin de la commission dans la Loi sur le transport par taxi, comme ce sera fait pour la Loi sur les transports,

M. Garon: C'est ce que vous voulez faire paraître dans Le Devoir?

M. Côté (Charlesbourg): Dans un quotidien

M. Garon: J'aurais aimé que le député de... Comment s'appelle-t-il? M. Bissonnet...

M. Côté (Charlesbourg): De Jeanne-Mance.

M. Garon:... de Jeanne-Mance nous dise si Le Devoir était le journal le plus lu parmi les chauffeurs de taxi.

M. Côté (Charlesbourg): Pas en Italie.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Pas en Italie.

M. Garon: Est-ce que le ministre peut nous dire si son conseiller qui nous parlait de prendre Le Devoir a fait une étude pour savoir si le journal préféré des chauffeurs de taxi et des gens de taxi était Le Devoir?

M. Côté (Charlesbourg): Des chauffeurs de

taxi, dans certains cas. Une chose est certaine, on a pu constater, lors des derniers mois, que c'était le journal préféré de M. Parizeau.

M. Garon: Je n'ai jamais constaté cela, je peux vous le dire.

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

M. Garon: Cela, c'est une...

M. Côté (Charlesbourg): Une brève petite analyse, vous qui avez un sens politique assez développé, un bon sens critique, si vous regardez les événements depuis un mois, un mois et demi, vous allez tirer la conclusion que M. Parizeau préférerait que cela se trouve dans Le Devoir.

M. Garon: Je n'ai jamais senti cela.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, ce n'est pas un reproche. Il y a plusieurs grands hommes, qui ont toujours été considérés comme des hommes de fond, qui sont passés par Le Devoir et qui ont écrit dans Le Devoir.

M. Garon: J'ai plutôt l'impression que le journal préféré de M. Parizeau était le journal Le Jour.

M. Côté (Charlesbourg): En lui souhaitant qu'il n'ait pas la même fin que Le Jour.

M. Garon: J'ai eu le sentiment, au cours de cette journée, que vous aviez l'intention de le subventionner quelque peu, pour qu'il n'ait pas la même fin

M. Côté (Charlesbourg): Quel journal? Le Devoir a une très longue histoire. C'est un journal très respecté qui a permis à plusieurs personnes...

M. Garon: De s'en faire un tremplin.

M. Côté (Charlesbourg):... de s'en faire un tremplin, à plusieurs personnes d'y oeuvrer aussi, au fil des ans.

M. Garon: Vous faites référence à qui en particulier?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous faites référence à qui en particulier?

M. Côté (Charlesbourg): À tous ceux que vous pouvez imaginer qui ont passé par Le Devoir, des Filion...

M. Garon: Une des phrases les plus célèbres de Filion dont je me rappelle, c'était dans un editorial, en parlant du Parti libéral fédéral, il

avait dit qu'il fallait vider les écuries du fumier encombrant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il y a un certain nombre d'années.

M. Côté (Charlesbourg): Quand j'entends cela, je m'aperçois qu'on a de la misère à sortir l'agriculture du député de Lévis.

M. Garon: J'ai l'impression qu'on serait sorti de là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il faudrait sortir l'agriculture de M. Filiort.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela dit, est-ce que l'article 96 est adopté?

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 97.

M. Côté (Charlesbourg): "La Loi sur les transports est modifiée par la suppression, dans l'article 1, du sous-paragraphe ii du paragraphe d du premier aliéna."

Cet article modifie la définition du mot "transporteur" en conséquence du retrait du champ d'application de la Loi sur les transports, des activités de camionnage général, lesquelles seront désormais régies, sauf exception, par les dispositions de ce projet de loi.

M. Garon: C'est un amendement? Attendez, je vais regarder le sous-paragraphe ii du paragraphe d...

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

M. Garon: Attendez un peu là. C'est parce qu'on est en train de changer la définition d'une autre loi. Il faut être beaucoup plus attentif.

Alors, c'est parce que la définition qui est comprise va tomber dans la Loi sur le camionnage plutôt que dans la Loi sur les transports.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Le contenu du sous-paragraphe ii du paragraphe d du premier aliéna.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 97 est adopté. J'appelle l'article 98. Nous allons étudier le paragraphe 1 et il y aura un amendement au paragraphe 2. Est-ce qu'il y a des interventions au paragraphe 1?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux peut-être le lire, M. le Président?

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

M. Côté (Charlesbourg): L'article 2 de cette loi est modifié:

"1° par le remplacement du paragraphe d du premier alinéa par le suivant:

"d) au courtage en transport et à la location de véhicules."

C'est une redéfinition du champ d'application de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions au paragraphe 1?

M. Garon: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 1 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant le paragraphe 2 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): L'amendement, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer le paragraphe 2° de l'article 98 du projet de loi par le suivant:

"2° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Elle ne s'applique pas au transport régi par la Loi sur le camionnage (1987, chapitre (indiquer ici le numéro de chapitre du présent projet de loi)) sauf dans la mesure prévue par cette loi, ni au transport faisant l'objet des exclusions prévues aux paragraphes 3° à 11° du deuxième alinéa de l'article 1 de cette loi."

M. Garon: Pouvez-vous nous résumer ce dont il s'agit?

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

M. Drolet: Ce qui manque, dans le projet de

loi tel qu'imprimé, ce sont les mots: "Sauf dans la mesure prévue par cette loi. " Il s'agit tout simplement d'une erreur au moment de l'impression du projet de loi 76.

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

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble de l'article 98, tel qu'amendé, est adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: J'aurais envie de demander au ministre de nous faire un petit résumé.

M. Côté (Charlesbourg): Demain.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Demain.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 99.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 5 de cette loi, modifié par l'article 1 du chapitre 92 des lois de 1986, est de nouveau modifié:

"1° par la suppression, dans le paragraphe h du premier alinéa, des mots "de tirage de remorque, de semi-remorque, de fardier ou de maison, de bureau ou d'usine sur roues,";

"2° par la suppression du deuxième alinéa.

M. Garon: C'est un tracteur polyvalent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Avez-vous beaucoup d'exemples d'usine sur roues dans les permis que vous donnez?

M. Côté (Charlesbourg): Des usines mobiles, il y en a peut-être 7 ou 8, mais au maximum et en règle générale, ce ne sont pas toujours des

modernes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que qu'il y a d'autres interventions à l'article 99?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 99 est adopté. J'appelle l'article 100 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le Président, c'est à l'article 101 l'amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): Excusez, il n'y a pas d'amendement à l'article 100.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 16 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, du mot "quatorze" par le mot "neuf."

M. Garon: Vous avez moins de commissaires, mais vous utilisez la disposition qui vous permet de faire, des fonctionnaires de la commission, des commissaires temporaires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour des causes non contestées, c'est une question sur le plan administratif. Mais, au-delà de tout cela, sur le plan de ce qui va arriver à la Commission des transports, il est clair qu'il y a un certain nombre d'emplois qui vont être résorbés, absorbés ou reclassés à l'intérieur des ministères. Il est clair qu'on ne maintiendra pas le nombre de fonctionnaires, à la Commission des transports, qu'on a actuellement.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, parce que le volume de travail ne nécessitera pas autant de personnes.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): On estime à quoi? À peu près 60 à 70 personnes dont on n'aurait pas besoin pour le travail qu'il y aura à faire à la Commission des transports.

M. Garon: Sur combien?

M. Côté (Charlesbourg): Environ 240, il en resterait 170 à 180.

M. Garon: De quelle nature sont les postes qui vont disparaître?

M. Côté (Charlesbourg): De tous les niveaux. Il y a des gens qui, dans certains cas, vont être repris par le ministère des Transports

et d'autres par la Régie de l'assurance automobile. Chacun sera reclassé.

Une voix: Il y a permanence d'emploi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Est-ce que c'est l'organisme qui est censé aller à Charlesbourg?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Est-ce que la Commission des transports est censée être transférée à Charlesbourg, à l'Atrium?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que les gens de Charlesbourg seraient honorés d'avoir une institution aussi prestigieuse.

M. Garon: Mais ce n'est pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): La décision a été prise d'amener à Charlesbourg, à l'Atrium...

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): D'amener à l'Atrium, à Charlesbourg, Énergie et Ressources. Vous devriez être heureux parce qu'en faisant cela, on remplit une promesse que vous aviez faite comme parti et nous aussi. C'est le bonheur total.

M. Garon: Qui?

M. Côté (Charlesbourg): M. Gingras, votre candidat en 1983, le 20 juin, avec la venue de M. Lévesque...

M. Garon: Il n'a pas été élu.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait.

M. Garon: Les promesses de quelqu'un qui n'a pas été élu tombent immédiatement par la défaite électorale.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je suis bien heureux d'apprendre cela.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien, les gens n'en ont pas voulu.

M. Côté (Charlesbourg): La deuxième fois, c'est une demande...

M. Garon: C'est comme quelqu'un qui fait une offre de mariage et qui n'a pas d'acceptation. Cela ne donne rien.

M. Côté (Charlesbourg): La deuxième fois,

cela a été fait par M. Pierre Bernier, votre candidat en 1985.

M. Garon: Il n'a pas été élu lui non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Lui aussi, mais on avait la même promesse. Moi, j'ai été élu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Cela démontre que ce n'est pas la promesse qui vous a fait élire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est l'impression que les gens de Charlesbourg avaient que j'étais peut-être mieux placé pour la faire que vous.

M. Garon: Vous aviez un pouvoir aphrodisiaque plus grand.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 100 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Quand on l'a, on s'en contente et, quand on ne l'a pas, on se le souhaite.

M. Garon: Je pensais que vous disiez qu'on fait semblant de l'avoir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): En campagne électorale, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 100 est adopté?

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 101. Nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer l'article 101 du projet de loi par le suivant:

"101. L'article 17. 1 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe a) par le suivant:

"a) en assemblée plénière, de cinq membres dont le président qui peut toutefois désigner un membre pour le remplacer;".

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: C'est quoi la modification?

M. Garon: Le quorum.

M. Côté (Charlesbourg): Le quorum.

M. Garon: La commission de neuf membres qui a été amendée avec l'article 16 est changée.

M. Desbiens: Qu'est-ce qui est changé par l'amendement?

M. Garon: Le quorum. Avant, ils étaient quatorze, maintenant, ils sont neuf.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les paragraphes b, c et d qui sautent. Ils ne sont pas changés.

M. Desbiens: Le paragraphe a) non plus.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, pourquoi a-t-on un papillon?

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

M. Drolet: Le projet de loi modifiait l'article 17. 1 qui concerne le quorum de la commission où on précisait qu'en séance, en pratique et en audience publique, le quorum était d'un membre et, en révision, de trois membres. Le projet de loi reprenait l'article 17. 1 pour dire qu'en séance et en pratique, c'était un membre, mais, en audience publique, on tombait à trois membres et, en révision, on gardait les trois membres, dont le président ou un vice-président. Par l'amendement, on ne modifie le quorum actuel de la commission qu'en assemblée plénière puisque les membres passent d'un nombre de quatorze à neuf. Il faut diminuer de huit à cinq le quorum en assemblée plénière. En séance, en pratique et en audience publique pour les affaires entendues en vertu de la Loi sur les transports, le quorum demeure à un membre et, en révision, il demeure à trois membres, c'est-à-dire le texte actuel de la Loi sur les transports.

M. Garon: Mais il faut changer cela.

M. Desbiens: M. le Président,

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Je ne comprends pas. Vous dites:

"L'article 17. 1 de cette loi est modifié par le remplacement du paragraphe a) par le suivant:

"a) en assemblée plénière - je lis le projet de loi - de cinq membres dont le président - c'est la même chose - qui peut toutefois désigner - c'est la même chose - un membre pour le remplacer."

C'est la même chose.

M. Drolet: Si vous regardez dans le cahier, à l'heure actuelle, on vous donne le texte actuel de la Loi sur les transports. Le texte actuel de l'article 17. 1, c'est:

"Le quorum de la commission se compose:

"a) en assemblée plénière, de huit membres dont le président; celui-ci peut désigner un membre pour le remplacer;

"b) en audience publique..."

M. Desbiens: Je m'excuse, je vous interromps. C'est parce qu'un amendement ici doit amender ce qu'il y a ici.

M. Drolet: Oui, mais on remplace au complet l'article 101 du projet de loi. L'amendement remplace au complet l'article 101 du projet de loi. Alors, dans le projet de loi 76, on prend l'article 101 et on le met de côté pour adopter celui qui est l'amendement.

M. Desbiens: D'accord. C'est le début qui devient la modification.

M. Drolet: Il a seulement cela de changé.

M. Desbiens: D'accord. Cela va.

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

M. Garon: Je vais avoir un sous-amendement, M. le Président. Si vous voulez attendre une seconde, il va arriver dans l'instant même.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que c'est un sous-amendement à l'amendement?

M. Garon: Oui. Il est très simple au fond. À plusieurs reprises, j'ai eu des représentations concernant la Loi sur la protection du territoire agricole. Finalement, on a fait des changements, en 1985, pour qu'en révision ou en appel, aucune des personnes qui siège en révision ne puisse avoir siégé en première instance. À ce moment, le membre qui a siégé en première instance, étant au bureau de révision, peut essayer de pousser dans le sens de maintenir la décision qu'il a déjà rendue en première instance.

Écoutez, je vais présenter un amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): Un amendement.

Une voix: Il y a un amendement sur la table. On va traiter celui-là en premier.

M. Garon: Je ne pourrai plus le présenter après parce que le fond de l'article ne sera plus là. L'article est là. C'est pour réviser le paragraphe d du texte qui est là. Mais si l'amendement est adopté, je ne peux plus amender le paragraphe d, il n'est plus là. Il faudrait que ce soit un sous-amendement à l'article 101. Si le ministre voulait...

M. Côté (Charlesbourg): Je veux simplement expliquer au député de Lévis que ce qu'on me

dit, c'est que depuis que la commission existe...

M. Garon: Je disais cela aussi, mais les libéraux ne voulaient pas. Vous dites que cela n'arrive pas souvent.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais depuis que la commission existe, le commissaire qui était sur le banc pour une décision n'est pas allé sur le banc pour entendre la révision.

M. Garon: Alors, il n'y a pas de problème pour le mettre. Qu'on ait une garantie additionnelle dans la loi, il n'y a pas de problème puisqu'il ne siègeait pas en révision.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait, dans ce cas, superfétatoire.

M. Garon: Non, c'est meilleur.

M. Côté (Charlesbourg): Meilleur...

M. Garon: Mais je pense que là, cela ne vous pose pas vraiment de problème si...

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne me pose pas de problème. On ne se chicanera pas longtemps. Cela ne pose pas de problème. Cela ne se fait pas actuellement et...

M. Garon: Ce qui serait préférable, et si le ministre voulait, son amendement viendrait amender seulement le paragraphe a. Si, au lieu de le remplacer, il venait remplacer...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que...

M. Garon: Au lieu de remplacer le paragraphe... C'est cela qu'il dit. Attendez, Je pense que c'est cela qu'il dit. C'est cela. Il remplace le paragraphe a et là, on va amender le paragraphe d. Si le ministre voulait, cela pourrait être simple, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis le permet, on va reprendre le texte de la Loi sur la protection du territoire agricole. Cela va traduire ce qu'il voulait.

On disait:

"Pour décider d'une demande de révision, la commission siège en division formée d'au moins trois membres, dont le président et un vice-président ou deux vice-présidents - c'est d'ailleurs la fin qui est importante - à l'exclusion de tout membre ayant statué sur la demande qui a fait l'objet d'une demande de révision."

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème avec cela. C'est la pratique. On l'écrit et on va le déposer.

Le Président (M. Saint-Roch): Au point de vue administratif, M. le ministre, nous allons retirer l'amendement qui avait été déposé, pour resoumettre... D'accord. L'amendement est retiré.

M. Côté (Charlesbourg): On va avoir un retrait, M. le Président, pour avoir le plaisir d'un nouveau dépôt.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est retiré. Pour des besoins fondamentaux, la commission va suspendre ses travaux...

M. Côté (Charlesbourg): Non, on peut continuer, M. le Président, on peut suspendre l'article 101. Ah d'accord!

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 27)

(Reprise à 22 h 36)

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

La commission reprend ses travaux. Est-ce qu'il y a un amendement à l'article 100, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à l'article 101, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, 101.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer l'article 101 du projet de loi par le suivant: "101. L'article 17.1 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement du paragraphe a) par le suivant: "a) en assemblée plénière de cinq membres dont le président qui peut toutefois désigner un membre pour le remplacer;"

2° par le remplacement du paragraphe c) par le suivant: "c) en révision de trois membres à l'exclusion de tout membre ayant statué sur la demande qui fait l'objet d'une demande de révision."

M. Garon: Là, vous ne mettez plus "le président et le vice-président" que vous vouliez insérer tantôt?

M. Côté (Charlesbourg): On le mettait dans le projet de loi, mais on ne le mettait pas dans l'amendement. Je pense qu'on répond à l'essence de la demande du député de Lévis... un commissaire qui a entendu la cause ne soit pas là en révision.

M. Garon: Vous le mettiez dans l'amendement tantôt, dans le texte proposé: en révision de trois membres, dont le président ou un

vice-président. En tout cas, moi, ça me...

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 100 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: 101.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, 101.

M. Côté (Charlesbourg): On a entendu 100, M. le Président.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 102.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 17.3 de cette loi, modifié par l'article 321 du chapitre 95 des lois de 1986, est remplacé par le suivant: "17.3 La demande de révision est introduite en division de pratique par requête motivée dans les trente jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.".

C'est de la concordance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 102 est adopté?

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 103.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 17.8 de cette loi, modifié par l'article 322 du chapitre 95 des lois de 1986, est de nouveau modifié par la suppression, à la troisième et à la quatrième lignes, de ce qui suit: ",au transport général ou spécialisé".

Cela tombe sous la juridiction de la Loi sur le camionnage.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 103 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): En conformité avec l'article 102, M. le Président, adopté.

M. Garon: Attendez un peu. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 104.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 18 de cette loi est abrogé."
C'est une question d'éliminer...

M. Garon: Un article inutile.

M. Côté (Charlesbourg): Inutile.

M. Garon: Qui n'avait jamais été appliqué.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 105.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 23 de cette loi est remplacé par le suivant: "23. Une décision de la commission a effet à compter de la date de sa signature ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée." Cela va tout seul. C'est conforme à d'autres dispositions de ce genre-là qu'on a adoptées...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 105 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 106. Nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "Supprimer l'article 106 du projet de loi."

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

Une voix: ...un amendement.

M. Garon: Vous n'en avez plus besoin?

Une voix: Ah! il y a un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 106 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 107.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 37.1 de cette loi, édicté par l'article 8 du chapitre 92 des lois de 1986, est modifié par la suppression du dernier alinéa."

On dit que cet alinéa n'a plus sa raison d'être puisqu'il visait essentiellement les trans-

porteurs étrangers titulaires de permis de transport général du Québec dont il fallait assurer le renouvellement autrement que par l'immatriculation à la suite de la fusion des droits de régie et d'immatriculation. Comme il n'y aura plus de permis renouvelable, cet article devient inutile d'autant plus que la camionnage ne sera plus régi par la Loi sur les transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 107 est adopté?

M. Côté (Chariesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc, adopté?

M. Desbiens: C'est le transport par autobus. Oui. D'accord.

M. Côté (Chariesbourg): La Loi sur les transports visait les amendements pour les autobus. C'est d'ailleurs, à l'époque, que l'Opposition avait consulté M. Tardif, l'ex-ministre des Transports, qui avait acquiescé à nos amendements, les trouvant bienvenus, justifiés et très clairs quant à la situation et à la connaissance de ce...

M. Garon: De qui?

M. Côté (Chariesbourg): Bien, du ministre, voyons donc!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 107 est adopté?

M. Côté (Chariesbourg): Adopté.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 108.

M. Côté (Chariesbourg): "La version anglaise de l'article 38 de cette loi est modifiée par l'insertion dans la troisième ligne, après les mots "special permits", des mots " for a period of less than one year and temporary permits".

Des voix: Ha! ha! ha!

M. Côté (Chariesbourg): J'avais promis au député de Lévis que je parlerais anglais avant la fin.

Des voix: Ha! ha! ha!

M. Garon: M. le député de Lotbinière...

M. Côté (Chariesbourg): 11 n'a rien compris, mais cela ne me surprend pas avec mon anglais.

M. Garon: On n'a pas encore entendu le sien.

M. Camden: N'étant pas marié à une Américaine pour pratiquer.

M. Côté (Chariesbourg): Hein?

M. Camden: J'ai dit: n'étant pas marié à une Américaine pour pratiquer.

M. Garon: Vous, où pratiquez-vous?

M. Côté (Chariesbourg): À l'anglaise.

M. Camden: À la française.

Une voix: Il faut dire que notre ministre se débrouille bien même s'il embrouille les autres.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 108?

M. Garon: Attendez. C'est parce que le ministre a lu un peu vite. Je n'ai pas eu le temps de comprendre.

Des voix: Ha! ha! ha!

M. Garon: On peut lui faire répéter plus lentement. C'est quoi l'affaire...

M. Côté (Chariesbourg): C'est une erreur qui s'est glissée.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Chariesbourg): C'est une erreur qui s'est glissée en 1977 lors de la refonte du texte anglais - vous n'étiez pas fort là-dessus à ce moment-là - de la Loi sur les transports, alors que la traduction des mots soulignés dans le texte français était omise.

M. Garon: Ils avaient perdu leur caractère légal. Je pense que cela a été rétabli par la Cour suprême du Canada. En quelle année, vous rappelez-vous?

M. Côté (Chariesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 108 est adopté?

M. Côté (Chariesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 109.

M. Côté (Chariesbourg): "L'article 45 de

cette loi est abrogé."

M. Garon: Quelle loi.

Une voix: La Loi sur les transports.

M. Côté (Charlesbourg): Comme cet article fait référence au bulletin de la commission qui ne sera plus publié et qui n'a été utilisé qu'une seule fois depuis son adoption en 1975, sans même que cela se fut avéré nécessaire, il est proposé de l'abroger plutôt que d'y apporter des modifications, somme toute, Inutiles.

Le Président (**M. Saint-Roch**): Est-ce que l'article 109 est adopté?

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

M. Garon: Où était-il publié le bulletin?

M. Côté, (Charlesbourg): Chez l'Éditeur officiel.

M. Garon: À Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Cela supposera combien de pertes d'emplois, s'il n'y a pas de bulletin?

M. Rémillard (Louis): Ah, bien! Ils font bien d'autres choses chez l'éditeur. Non, non. Je dis cela sérieusement. Cela ne fera pas perdre un seul emploi. Et, quant à nos employés, on va les utiliser pour préparer ce qu'il faut pour le journal **Le Devoir**, les mêmes employés.

M. Garon: Mais **Le Devoir**, est-ce sûr cela ou si c'est... parce que dans le taxi je ne suis pas convaincu,...

M. Rémillard (Louis): Mais, comme je vous indiquais précédemment, M. le député, les chauffeurs de taxi utilisent les journaux pour publier leurs avis.

M. Garon: Bien oui.

M. Rémillard (Louis): Alors, celui-là ou un autre si on sait que c'est toujours dans tel journal à telle date, c'est peut-être préférable que l'utilisation de plusieurs journaux comme cela se fait actuellement.

M. Garon: Mais les chauffeurs de taxi lisent beaucoup plus le **Journal de Montréal** que le **Journal de Québec**.

M. Rémillard (Louis): Oui, mais s'ils savent qu'une fois par semaine ils doivent acheter **Le Devoir** pour savoir ce qui se passe dans leur domaine. Ce n'est peut-être pas une grosse

dépense.

M. Garon: Oui, mais c'est 1 \$ par semaine et 52 \$ par année pour voir les avis. C'est 52 \$ de plus. C'est comme si vous aviez une taxe pour les chauffeurs de taxi de 52 \$.

M. Rémillard (Louis): Mais, vous savez, les avis concernant les chauffeurs ne sont pas tellement nombreux; des demandes de transferts, on n'a pas beaucoup d'interventions des détenteurs de permis. Ce seront les ligues de taxis, en règle générale. Et, on a même songé, soit dit en passant, de se dispenser de publier les avis dans le cas du taxi. On n'a pas retenu cette idée, il n'y a rien. Les permis dans le taxi, comme vous le savez, sont gelés, à toutes fins utiles. Alors, il n'y a pas beaucoup d'avis qui concernent les détenteurs de permis de taxi.

Le Président (**M. Saint-Roch**): Est-ce que l'article 109 est adopté?

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

M. Garon: Mais ce n'est pas par appel d'offres?

M. Rémillard (Louis): Le Service Publi-média du ministère des Communications, qui fait toute cette facette du travail, nous a fourni des chiffres sur le nombre de copies par semaine, par journal, par endroit, ainsi de suite. On a des chiffres très précis sur les différents quotidiens au Québec, les MRC qui sont couvertes, etc. C'est à partir de ces données que j'ai pris la décision.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu appel d'offres?

M. Rémillard (Louis): Non, il n'y a pas d'appel d'offres dans ce sens.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'appel d'offres ne réglerait pas... Si c'est un appel d'offres basé sur le prix, le prix est, en règle générale, fixé par le tirage.

Une voix: Absolument.

M. Côté (Charlesbourg): Or, dans ce cas-ci, s'il y avait un appel d'offres, il y aurait les quotidiens **La Presse**, **Le Soleil**, **Le Devoir**.

M. Garon: C'est parce qu'il doit y avoir, par exemple, **Le Journal de Québec** et **Le Journal de Montréal** qui couvrent pas mal l'ensemble du Québec. S'il y a un appel d'offres, ils peuvent soumissionner tandis que... et cela fait un tirage assez fort.

M. Rémillard (Louis): Le problème dans Le

Journal de Québec et Le Journal de Montréal, c'est qu'il faudrait publier le même avis dans les deux pour couvrir l'ensemble du Québec; alors que, dans un journal comme Le Devoir, La Presse, Le Soleil à la rigueur, on ne publie que dans un seul journal. Dans Le Journal de Montréal et dans Le Journal de Québec il faut publier... Il faudrait publier dans les deux...

M. Garon: Oui, mais il y a des sections du Journal de Québec et du Journal de Montréal qui sont identiques. En ce qui a trait aux annonces il pourrait y avoir...

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce ne sont pas nécessairement des annonces qui sont identiques.

M. Garon: Non, non, mais c'est ce que je disais. Par exemple, il pourrait être discuté facilement avec un organisme qui couvre l'ensemble du Québec, d'une section, d'une demi-page ou d'une page d'avis pouvant couvrir l'ensemble du Québec.

M. Rémillard (Louis): Je n'ai pas d'objection à transmettre un exemplaire de notre dossier au député, si cela peut avoir quelque intérêt pour lui, ou lui transmettre avec plaisir le dossier qu'on nous a monté. C'est avec plaisir, je n'ai aucune réserve là-dessus.

M. Garon: J'aimerais bien.

M. Rémillard (Louis): Mais je vous indique tout de suite qu'une des grandes difficultés de retenir Le Journal de Québec au Le Journal de Montréal c'est qu'il faut publier dans les deux. Alors, on double les coûts. Cela oblige un intéressé à acheter les deux, à la fois Le Journal de Québec et Le Journal de Montréal.

M. Garon: Pas nécessairement. À ce moment, un journal qui couvre l'ensemble du Québec, cela pourrait être l'occasion de donner un service de publication pour l'ensemble du Québec en disant: Comme il est distribué à peu près partout au Québec, il y a une section d'annonces ou d'avis, quand c'est un appel pour tout le Québec qui va dans tout le journal.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Sur cela, comme ce n'est pas une disposition, finalement, qui relève du projet de loi...

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg):... je pense que c'est administratif.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, le président de la commission va transmettre l'information au

député de Lévis. À la lumière de cela, ce ne sont pas des décisions immuables. La commission verra l'impact et pourra rajuster les décisions, si le besoin se fait sentir.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 109 est adopté?

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 110.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 48. 1 de cette loi est abrogé." Cela fait référence au bulletin de la commission.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, est-ce que l'article 110 est adopté?

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

M. Garon: Ce bulletin-là avait des ceintures et des bretelles. Il y a beaucoup d'articles dans la loi...

M. Côté (Charlesbourg): On le retrouvait, forcément, lorsqu'il y avait publication, c'était à partir du bulletin.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 110 est adopté?

M. Garon: Comment cela? Vous dites que cela va économiser 500 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Comme il est publié à peu près à 23 000 exemplaires.

M. Garon: Il coûtait 500 000 \$ au total?

M. Côté (Charlesbourg): Même que les chiffres étaient davantage 600 000 \$ ou 700 000 \$. On avait mis cela dans la note au moment où on l'a préparé, des économies actuellement de 500 000 \$, peut-être 600 000 \$.

M. Garon: Oui, mais que vous ne dépenserez pas. En avis, vous allez dépenser autant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est le requérant qui va payer 150 \$ pour son permis, plus 50 \$ de publication.

M. Garon: À ce moment-là, vous aviez exigé 50 \$ pour la publication dans le bulletin, cela aurait fait le même montant, vous auriez...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais, regardez...

M. Garon: Vous avez dit qu'il y avait à peu près 12 000 avis et le bulletin coûtait 500 000 \$. Vous n'avez donc pas seulement les avis, vous aviez le bulletin en plus.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention.

M. Garon: Il était distribué 23 000 fois.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention.

M. Garon: Là, vous n'aurez plus de bulletin du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Le bulletin devra continuer. Au moment où un individu demande un permis, il l'a tant et aussi longtemps que le permis est correct. Donc, cela va être un avis. Un gars pourra avoir un permis pendant 20 ans et cela va lui avoir coûté 50 \$ pour le publier. Il faut faire attention sur le plan du requérant.

M. Garon: Est-ce que le bulletin va être aboli?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y aura plus de bulletin.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela ne s'est pas avéré un outil que les gens utilisaient. Cela a été maintenu.

M. Desbiens: Le bulletin servait uniquement à cela?

M. Côté (Charlesbourg): Aux transporteurs, oui.

M. Garon: Aux avis de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il ne servait pas à autre chose?

M. Rémillard (Louis): Il publiait les décisions, des résumés de décisions et des avis concernant le transport, que ce soit maritime, par autobus ou par taxi, enfin, tout ce qui concernait le transport. Pas autre chose.

M. Garon: Il était publié combien de fois par année?

M. Rémillard (Louis): Une fois par semaine.

M. Garon: Une fois par semaine.

M. Côté (Charlesbourg): A 23 000 exemplaires.

M. Garon: Combien de copies?

M. Côté (Charlesbourg): 23 000 copies.

M. Rémillard (Louis): 22 523 copies.

M. Garon: Non, non, combien pas de copies - de pages par...

M. Rémillard (Louis): 70 ou 80, c'est assez considérable, c'est variable aussi. Mais, disons, entre 50, 75 ou 80 pages régulièrement toutes les semaines.

M. Garon: Cela ne coûtait pas plus que 500 000 \$ par année au total, pour le bulletin.

M. Rémillard (Louis): C'était un peu plus que cela. Je disais 700 000 \$ à 750 000 \$, tout compris.

M. Garon: Cela nous donnait beaucoup d'information. Si, à ce moment, seulement des petits avis vont coûter quasiment aussi cher que le bulletin qui diffusait beaucoup d'information sur la conception de la commission, les décisions, la jurisprudence, etc.

M. Rémillard (Louis): Les décisions, cela n'avait qu'un intérêt quelconque. Maintenant, les parties intéressées vont recevoir les décisions par la poste ou autrement.

M. Garon: Par qui? Qui va l'envoyer?

M. Rémillard (Louis): La commission.

M. Garon: Gratuitement ou...

M. Rémillard (Louis): Cela va être à elle de payer cela. C'est normal, lorsqu'elle rend une décision, d'après moi, d'assumer le coût de la poste pour la communiquer aux parties intéressées.

M. Garon: Seulement aux parties intéressées.

M. Rémillard (Louis): Oui. L'an dernier, il s'est rendu près de 19 000 décisions. S'il fallait les distribuer aux détenteurs de permis, je n'ai pas besoin de vous dire...

M. Garon: Non, mais vous en faisiez état dans le bulletin.

M. Rémillard (Louis): Oui.

M. Garon: Je ne vois pas bien où est l'économie si cela vous coûte autant pour les annonces dans les journaux...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ... alors qu'avant...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon:... vous aviez un bulletin...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon:... qui avait...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela ne coûte pas autant pour les annonces. Si c'était uniquement le coût du permis, la commission demanderait 150 \$.

M. Garon: Avez-vous fait une enquête pour savoir si ce bulletin était lu ou pas? Avez-vous fait une enquête ou si c'est au pif?

M. Rémillard (Louis): Non. C'est de notoriété publique, M. le député, que personne ne lit cela. On le tient des gens qui viennent chez nous. Les avocats engagent des personnes ou ont des secrétaires qui le lisent pour eux. Ce sont des experts qui peuvent lire cela. De plus, quelqu'un qui n'est pas un expert dans le domaine ne s'y comprend pas. Comme je vous le disais, je vous défie d'en lire deux numéros de suite. C'est un pensum comme ce n'est pas possible,

M. Desbiens: Les avocats auront quand même besoin de lire ces décisions pour les causes qu'ils auront à soutenir.

M. Rémillard (Louis): Pour les causes qui les concernent, il y aura des décisions. Quant aux autres avis, ils vont les voir publiés...

M. Garon: Et la jurisprudence?

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, à la commission, la jurisprudence pourra être consultée. Ils auront accès aux documents, à la commission, quant aux décisions. Ce sont des décisions publiques.

M. Rémillard (Louis): Tout à fait. Les décisions qui auront un intérêt pour les plaideurs ne seront pas tellement nombreuses. Les autres décisions... On va accorder des permis automatiquement, si je puis m'exprimer de la sorte.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 110 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 110 est adopté sur division. J'appelle l'article 111.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 49 2 de cette loi, édicté par l'article 326 du chapitre 95 des lois de 1986 est modifié:

1° par le remplacement du liminaire du deuxième alinéa par le suivant: Toute personne ainsi autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour l'application de la présente loi; "

2° par le remplacement du paragraphe 3° du deuxième alinéa par les suivants: "3°. Lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'un véhicule routier sur un chemin public effectue un transport auquel s'applique la présente loi, faire immobiliser ce véhicule, y pénétrer pour en faire l'inspection et, à cette fin, ouvrir ou faire ouvrir tout conteneur ou réceptacle;

"4°. Exiger tout renseignement relatif à l'application des lois et des règlements visés dans le premier alinéa, ainsi que la production de tout document s'y rapportant. "

Les membres de la Sûreté du Québec et les anciens inspecteurs du ministère des Transports visés par le deuxième alinéa de l'article 49. 2 étant soit des agents de la paix nommés en vertu de la Loi de police, soit des personnes autorisées à agir comme inspecteur, il y a lieu d'alléger le texte en conséquence, le tout en concordance avec l'article 68 de ce projet de loi. L'ajout d'un nouveau pouvoir permettant l'immobilisation des véhicules pour fins d'inspection sur route est concordant avec l'article 68 de ce projet de loi. On en a déjà discuté.

M. Garon: Disons qu'on procède alinéa par alinéa. Le premier alinéa est adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1 est adopté.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 2, 3° est-il adopté?

M. Garon: C'est le deuxième.

M. Côté (Charlesbourg): À l'intérieur du paragraphe 2, il y a...

M. Garon: Non, on va prendre les deux.

M. Côté (Charlesbourg): Les deux en même temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Les deux en même temps?

M. Côté (Charlesbourg): Alors, les paragraphes 3 et 4 sont adoptés, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Les paragraphes 3 et 4 sont adoptés.

M. Garon: Attendez un peu. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, L'ensemble de l'article 111 est-il adopté? (23 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 112.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 50 de cette loi, modifié par l'article 327 du chapitre 95 des lois de 1986, est de nouveau modifié par le remplacement des mots "d'un membre de la Sûreté du Québec, d'un fonctionnaire de la Sûreté du Québec désigné par le directeur général de la Sûreté du Québec pour l'application de la présente loi" par les mots "d'un agent de la paix".

Il s'agit, comme pour l'article précédent, d'alléger le texte, le tout en concordance avec l'article 68 de ce projet de loi.

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit de l'adoption du rapport Doyon pour la police de la route?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Est-ce que ce rapport a été mis de côté?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il est bien considéré par Côté.

M. Garon: Comme livre de chevet, comme lecture de référence ou pour être appliqué comme tel?

M. Côté (Charlesbourg): De bonnes constatations sont faites dans le rapport Doyon et, le fait que plusieurs personnes se soient penchées sur ce dossier en même temps et qu'un autre rapport, prochainement, sera rendu public, qui avait été sollicité par le Solliciteur général...

M. Garon: Lequel? Le nouveau ou l'ancien?

M. Côté (Charlesbourg): L'ancien Solliciteur général, le député de Chambly... Cela fera en sorte qu'on aura progressé beaucoup compte tenu d'une certaine volonté de la Sûreté du Québec et du Solliciteur général. Ce sera la résultante de tous les efforts de notre collègue de Louis-Hébert...

M. Garon: Le collègue de Louis-Hébert... Je ne vous interromps pas. Excusez-moi.

M. Côté (Charlesbourg):... et des autres qui ont siégé sur le comité qu'avait mis sur pied M. Latulippe, le Solliciteur général.

M. Garon: Le rapport du député de Louis-Hébert, le rapport Doyon, revenait en

quelque sorte à la PP, la police provinciale, dans le temps de l'Union Nationale, avant 1960.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire qu'il souhaitait un corps autonome, une police de la route.

M. Garon: C'est cela. Il y avait une police de la route dans ce temps-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, une police de la route qui était un corps autonome. On pense davantage maintenant à une section spéciale de la Sûreté du Québec qui ne ferait que cela. Finalement, j'ai dit: Que ce soit une section de la Sûreté du Québec ou un corps autonome, l'important, c'est que ces individus ne fassent que cela, pour les perfectionner dans ce domaine et pour faire en sorte que cela ne devienne pas une punition que d'être sur la route par rapport aux enquêtes. C'est un peu cela finalement.

M. Garon: Actuellement, est-ce qu'ils considèrent cela comme une punition?

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas, oui.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez. Quand vous avez la possibilité de faire des enquêtes et que, d'autre part, vous avez l'autre possibilité d'aller sur la route pour émettre des "tickets", c'est probablement plus plaisant de faire des enquêtes que d'aller coller des "tickets". Il doit y avoir une bonne compréhension de l'importance de cette fonction et, à partir du moment où on aurait une section de la Sûreté du Québec qui ne ferait que cela, je pense qu'on renforce le travail de ces gens-là. Ils vont être très bien formés pour le faire, et suivis aussi. Plusieurs policiers de la Sûreté du Québec que j'ai rencontrés le souhaitent et espèrent que cela vienne prochainement. Ils sont pleinement conscients qu'il y a beaucoup de choses à faire et ils sont intéressés à les faire.

Adopté, M. le Président?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 112 est adopté.

J'appelle l'article 113.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un papillon à l'article 112. 1, M. le Président. Ajouter au projet de loi l'article suivant: "112. 1 L'article 50. 1 de cette loi est modifié par la suppression de ce qui suit: ", si elle en est requise, ". " C'est pour être en conformité avec l'article 70, le papillon que nous avons adopté à l'article 70.

M. Garon: L'article 50?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 70. C'est l'article 70 de la loi déposée qui amendait elle-même l'article 50. 1 de la Loi sur les transports.

M. Garon: ... concordance avec la Loi sur les transports.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Une question de concordance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le nouvel article 112. 1 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 113.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 51 de cette loi est modifié par la suppression, dans la troisième ligne, des mots "de compétence ou". " C'est aussi de la concordance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 113 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu.
D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle l'article 114. 1. Nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait adopter 114 tout de suite, M. le Président, avant 114. 1.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le ministre. Vous avez raison. J'appelle l'article 114.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 53 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les deuxième, troisième et quatrième lignes, des mots "celui de la publication de la décision de la commission ou d'un résumé de cette décision au bulletin de la commission" par les mots "la date à laquelle la décision de la commission a pris effet". "

C'est un article de concordance avec l'article 76 de ce projet de loi, il découle également de la suppression du bulletin de la commission. C'est cela, et l'article 105? Il y en a plusieurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 114 est adopté?

M. Garon: Un instant.

M. Desbiens: J'allais poser...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: ... une question, tantôt. Cela m'a échappé. On dit, à l'article 105: "de la date de sa signature ou à toute date ultérieure qui y est indiquée".

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'au début...

M. Desbiens: Quand cela peut-il être nécessaire?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu l'explication qu'on avait eue, au début, avec le député de Lévis, où il y avait un certain nombre d'articles que nous avions à mettre en vigueur sous promulgation,

M. Desbiens: Je parle de: "Une décision de la commission a effet à compter de la date de sa signature ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée".

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Excusez-moi.

M. Rémillard (Louis): Un exemple de l'utilité de la disposition: cette année, nous avons réécrit tous les permis d'autobus au Québec. Les commissaires ont indiqué que leurs décisions entraient toutes en vigueur le même jour, même si elles étaient d'autres quantités.

M. Desbiens: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 114 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle maintenant l'article 114. 1,

M. Côté (Charlesbourg): Ajoutez, après l'article 114 du projet de loi, le suivant: "114. 1 L'article 79 de cette loi est abrogé. "

M. Garon: Le pouvoir réglementaire va-t-il sauter?

-M. Côté (Charlesbourg): Cette modification proposée au projet de loi vise à supprimer dans la Loi sur les transports...

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): ... un article inutile, l'article 79, qui fait double emploi avec l'article 74. 1, de la Loi sur les poursuites sommaires, qu'on préfère appliquer dans de tels cas.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 114. 1 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 115.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 80 de cette loi est remplacé par le suivant:

"Article 80. Tout agent de la paix peut, sans mandat: 1° saisir un véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à la présente loi, au règlement ou aux ordonnances et que la personne qui se sert ou s'est servie de ce véhicule peut se soustraire à la justice, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal en autorise la libération avec ou sans cautionnement;

"2° saisir un véhicule lorsqu'il a un motif raisonnable de croire qu'il sert ou a servi à commettre une infraction à l'article 36 ou à étendre un service autorisé par un permis, jusqu'à ce que le tribunal compétent ou un juge de ce tribunal, en autorise la libération avec cautionnement.

"L'agent de la paix qui a ainsi saisi un véhicule en a la garde jusqu'à ce qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire."

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

M. Côté (Charlesbourg): Cet article est établi en concordance avec les articles 68 et 71 ainsi que le deuxième paragraphe de l'article 111 de ce projet de loi, par lesquels on a séparé les pouvoirs de saisie des pouvoirs d'inspection et de perquisition des véhicules.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Est-ce courant cette formule? On dit: "qui a ainsi saisi un véhicule en a la garde". Ce n'est pas l'agent de la paix comme personne qui en a la garde. Cela peut être dans un garage, cela peut être...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Il peut le confier à une personne qu'il désigne.

M. Garon: Qui est-ce qu'on désigne habituellement quand on saisit?

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être un garage, cela peut être un huissier.

M. Desbiens: Il peut le garder dans sa cour. -

M. Garon: Dans la cour de qui?

M. Desbiens: De l'agent de la paix, dans sa

vraie cour.

M. Garon: J'espère qu'il ne saisira pas une "van".

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait être dans sa cour s'il est à court de gardiens.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que...

M. Garon: Attendez un peu! N'allez pas trop vite, là!

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais modérer mes transports, M. le député de Lévis.

M. Garon: On est en train d'attacher nos tuques, vous êtes en train de dépasser le mur du son. "... peut se soustraire à la justice..."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres Interventions?

M. Garon: D'après vous, combien d'actes de cette nature sont faits dans un an, des saisies sans mandat? Est-ce qu'on a une idée? Est-ce qu'on a déjà fait des compilations?

M. Côté (Charlesbourg): On n'a pas d'idée.

M. Garon: Depuis qu'on a les ordinateurs, est-ce qu'on a compilé cela?

M. Côté (Charlesbourg): On est en phase d'implantation d'ordinateurs au ministère. On est en train de s'informatiser en particulier au contentieux du ministère, secteur pénal. On a bien du rattrapage à faire de ce côté. On me dit que la réponse viendrait davantage de chez le Solliciteur général.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 115 est adopté?

M. Garon: "... ainsi saisi un véhicule en a la garde..."

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose que les articles 71 et 72 qu'on a adoptés précédemment.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Bon!

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 116.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 80, 1 de cette loi est abrogé." L'article 80, 1 est devenu inutile puisque les fonctionnaires de la Sûreté désignés pour l'application de la Loi sur les transports ont été nommés agents de la paix et ont été assermentés comme constables spéciaux en vertu de la Loi de police.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 116 est adapté?

M. Garon: Est-ce qu'ils étaient d'accord avec cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 117. Nous avons un amendement.
(23 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer l'article 117 du projet de loi par le suivant: "117. L'article 89 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: Aux fins du présent article, peuvent être modifiées, remplacées ou abrogées par règlement du gouvernement l'Ordonnance générale sur le camionnage, l'Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau, l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant pour base Montréal, Saint-Jérôme et Valleyfield, adoptée le 12 septembre 1960, l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant comme base le district Montréal métropolitain, Juliette, Notre-Dame des Prairies et Saint-Paul de Juliette, adoptée le 2 décembre 1971, et l'Ordonnance spéciale..."

M. Garon: Le 12. Vous avez dit adopté le 2 septembre 1960.

M. Côté (Charlesbourg): Le 2 décembre.

M. Garon: Ah! Vous êtes rendu plus bas.

M. Côté (Charlesbourg): "... le 2 décembre 1971 et l'Ordonnance spéciale 7225 concernant Trois-Rivières et la ville de Bécancour, adoptée le 22 février 1972. Les articles 40 et 74 à 80, 1 s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à toute contravention à ces ordonnances."

Il a été porté à notre attention que certaines ordonnances de la Régie des transports, concernant l'application de l'Ordonnance générale sur le camionnage, pourraient créer des difficultés d'interprétation même si cette ordonnance générale devrait être abrogée. D'autre part, il n'est pas certain qu'un règlement pourrait, après

l'abrogation des alinéas 2 et 3 de l'article 89 de la Loi sur les transports, abroger l'Ordonnance générale sur le camionnage ou modifier l'ordonnance 3N sur le transport de passagers, de marchandises par eau, ces ordonnances étant les seules à n'avoir pas été abrogées jusqu'à ce jour parmi celles qui sont mentionnées présentement à l'article 89.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Le troisième alinéa de 89 demeurerait donc. C'est uniquement le deuxième qui est remplacé par l'amendement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Garon: On est en train de...

M. Drolet: M. le Président.

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

M. Drolet: Cela va permettre, entre autres, lorsqu'on mentionne les ordonnances comme celles qui concernent Trois-Rivières, la ville de Bécancour, les permis de rayon de 30 milles, etc, par règlement, d'abroger ces ordonnances et de faire, par conséquent, le ménage dans certaines dispositions d'application de l'Ordonnance générale sur le camionnage. Entre autres, celle qui concerne Trois-Rivières et la ville de Bécancour avait pour effet d'empêcher les gens qui pouvaient desservir Trois-Rivières de traverser le pont après que le pont a été construit et de desservir, par conséquent l'autre côté, lorsqu'on parlait d'un rayon de 30 milles.

Une voix: Oui.

M. Drolet: Quand il n'y avait pas de pont, on ne pouvait pas desservir Bécancour. Mais une fois qu'on a construit le pont, on pouvait desservir Bécancour, étant à l'intérieur du rayon. L'ordonnance en question visait à empêcher les titulaires de permis, qui pouvaient opérer à Trois-Rivières, d'exploiter leur permis à Bécancour. Cela n'aura plus sa raison d'être avec les nouvelles dispositions de la Loi sur le camionnage et du règlement sur le camionnage. Mais, si ces ordonnances n'étaient pas abrogées, étant donné que ce sont des ordonnances d'application de l'Ordonnance générale sur le camionnage, il aurait pu y avoir des problèmes d'interprétation.

M. Garon: Le pont de Trois-Rivières, le pont Lavolette, a été construit dans les années soixante.

M. Drolet: Mais l'ordonnance date de plus

longtemps que cela, soit l'Ordonnance générale sur le camionnage.

M. Garon: Je comprends cela. Vous dites qu'à cause du pont Lavolette que, maintenant, les 30 kilomètres viennent à prendre une importance différente. Mais cela fait 20 ans que cela dure.

M. Drolet: C'est encore en vigueur le fait qu'on ne puisse pas aller desservir Bécancour qui est de l'autre côté du pont lorsqu'on peut desservir Trois-Rivières. C'est encore en vigueur.

M. Garon: Oui.

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

M. Desbiens: Cela signifie que vous voulez abroger l'amendement, mais progressivement. C'est cela, au lieu de l'article qui avait été proposé.

M. Drolet: On le mentionne dans la liste des ordonnances qui restent, qu'elles peuvent être modifiées, remplacées ou abrogées par règlement du gouvernement. Dans les propositions de règlement concernant le camionnage, on se propose d'abroger ces ordonnances de manière qu'il n'y ait plus.

M. Côté (Charlesbourg): D'équivoque.

M. Drolet:... d'équivoque possible sur l'application des dispositions actuelles.

M. Garon: Mais pourquoi cela vous prend-il tant de dispositions? L'ordonnance peut être adoptée avant, aussi par règlement?

M. Drolet: L'ordonnance est une décision de la Régie des transports maintenue en vigueur par l'effet de la Loi sur les transports adoptée en 1972.

M. Garon: Qui pouvait changer l'ordonnance, une fois qu'elle avait été rendue?

M. Drolet: Soit la commission, soit le gouvernement, suivant les compétences attribuées à chacun par la Loi sur les transports. Déjà, une équivoque pouvait subsister sur ce que pouvait être la compétence du gouvernement et sur ce que pouvait être la compétence de la commission, de sorte que ces ordonnances n'ont pas été modifiées et ont paralysé la situation de l'exploitation des permis dans les régions visées par ces ordonnances.

La disposition vise à pouvoir abroger par règlement ces ordonnances de manière qu'il n'y ait plus d'équivoque dans l'application de l'abrogation même de l'Ordonnance générale sur le camionnage.

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

M. Desbiens: On se garde la possibilité d'en regarder des pièces ou de vérifier afin d'être sûr...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Je vois cela comme une assurance de prendre le risque d'abroger tout d'un coup, qu'il y ait des choses qui soient abrogées, comme c'était présenté à l'article 117... C'était automatiquement l'abrogation de tout cela, si je comprends bien.

M. Drolet: C'est exact. À l'heure actuelle, dans l'article 89 de la Loi sur les transports, les deux seules ordonnances qui n'ont pas été abrogées dans la liste qui s'y trouve, c'est l'Ordonnance 3N sur le transport de passagers et de marchandises par eau et l'Ordonnance générale sur le camionnage. En faisant disparaître l'article 89, entre autres, le deuxième alinéa, on risquait de ne plus pouvoir modifier l'Ordonnance 3N si les besoins s'en faisaient sentir et on n'était pas certain de pouvoir abroger par règlement l'Ordonnance générale sur le camionnage. En les laissant dans la mention du deuxième alinéa de l'article 89, on est certain que, par règlement du gouvernement, on peut, soit modifier, soit abroger ces ordonnances qui demeurent.

M. Desbiens: L'une ou l'autre ou toutes.

M. Drolet: Les autres qu'on ne répète pas, qu'on ne mentionne pas à nouveau dans le deuxième alinéa ont déjà été abrogées par règlement. Entre autres, celle qui concerne l'assurance minimale des transporteurs de passagers a été abrogée par le règlement sur le transport par autobus, en décembre 1986.

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

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

M. Garon: Donc, vous changez toutes les ordonnances qui ont été adoptées par des gouvernements libéraux antérieurs.

M. Drolet: Ce sont des ordonnances qui n'ont pas été adoptées par les gouvernements, mais par la Régie des transports. Pour s'assurer qu'il n'y ait pas de vacuum ou de vide Juridique, la Loi sur les transports adoptée en 1972 prévoyait que ces ordonnances demeureraient en vigueur tant qu'elles ne seraient pas modifiées ou remplacées soit par une décision de la commission, soit par un règlement du gouvernement,

suivant la compétence attribuée par la Loi sur les transports. Or, dans ces ordonnances, certaines avaient l'aspect de règlements, mais on n'a jamais su si, effectivement, il s'agissait de règlements qu'on pouvait modifier et remplacer par d'autres règlements.

M. Garon: N'y avait-il pas un ancien ministre des autoroutes qui avait été...

M. Côté (Charlesbourg): Georges Tremblay.

M. Garon: ... nommé à cette commission?

M. Côté (Charlesbourg): À la Commission des transports?

M. Garon: Oui

M. Côté (Charlesbourg): Non. Georges Tremblay a été à l'Office des autoroutes, non pas à la Commission des transports.

M. Garon: À l'Office des autoroutes, c'est cela.

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

M. Garon: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 117, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté,

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 118.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 13 de la Loi modifiant la Loi sur les transports est abrogé."

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Vu l'abrogation prochaine de l'ordonnance sur le camionnage, cette disposition n'est plus utile.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 118 est adopté?

M. Garon: Attendez. Vous allez trop vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Il est abrogé.

M. Garon: Cela ne fait rien. Une abrogation, c'est aussi important qu'une disposition nouvelle.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 119. Nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Premièrement, remplacer, dans le premier...

M. Garon: Avez-vous chaud? Il me semble qu'il fait chaud depuis un bout de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait ouvrir une fenêtre à l'autre bout.

M. Garon: Est-ce que quelqu'un a fait augmenter la température pour nous épuiser?

Le Président (M. Saint-Roch): La chaleur des débats, M. le député de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faudrait pas utiliser des tactiques de cette nature, parce que vous chauffer serait vous faire rougir.

M. Garon: Je vois que le ministre a lui aussi l'air de supporter le poids de la température.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument! Pas seulement le poids de la température.

1° "Remplacer, dans le premier alinéa de l'article 119 du projet de loi, la date du 1er janvier 1988 par ce qui suit: "(indiquer ici la date de l'entrée en vigueur du présent article)";

2° "Ajouter, dans le premier alinéa de cet article, après les mots "Ordonnance générale sur le camionnage", ce qui suit: "(R. R. O., 1981, c. T-12, r. 2)".

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

M. Garon: Attendez un peu. Il y a eu des changements considérables.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement la même modification faite à l'article 94.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Avec l'amendement que vous venez d'apporter à l'article 117, cela ne rend pas celui-ci inutile, l'article 119? Non?

Le Président (M. Saint-Roch): Non.

M. Desbiens: À l'article 117, on a dit que l'ordonnance est maintenue.

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me le permettez, M. le député de Dubuc, pouvons-nous

adopter ou nettoyer l'amendement? Nous reviendrons sur l'article.

M. Garon: Quel amendement?

M. Côté (Charlesbourg): La date d'entrée en vigueur au lieu du 1er janvier 1988.

M. Desbiens: Les références de la loi.

M. Garon: Oui. Adopté, le premier alinéa, et l'autre, c'est?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ajouter la référence dans le deuxième.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons maintenant à l'article 119, tel qu'amendé. M le député de Dubuc.

M. Desbiens: J'avais demandé si le fait d'avoir modifié à nouveau l'article 89 en y laissant le paragraphe 2 ne rendait pas celui-ci maintenant inutile ou caduc?

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

M. Drolet: La disposition transitoire a son utilité ici et, comme c'est la première fois qu'on parle de l'ordonnance générale sur le camionnage dans la Loi sur le camionnage et non pas de la Loi sur les transports, il faut en faire la référence exacte, de manière que le lecteur de la loi puisse s'y retrouver plus facilement.

M. Desbiens: Ce ne sera plus la première fois puisque, dans l'article 117, on le mentionne, non?

M. Drolet: L'article 117, c'est une modification à la Loi sur les transports, si je ne m'abuse.

M. Desbiens: D'accord. C'est cela.

M. Drolet: De sorte que s'il y a une référence là, ce serait une référence dans la Loi sur les transports et non pas dans la Loi sur le camionnage.

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

M. Garon: Il faudra la mesure transitoire pour tout changer vos permis en vertu de la Loi sur le camionnage plutôt qu'en vertu de la Loi sur l'ordonnance générale du camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein cela.

M. Garon: Vous allez mettre cela en vigueur. Vous allez attendre l'Ontario pour mettre en vigueur cet article. Est-ce que votre délai de 18 mois sera encore suffisant? Il n'y aura plus un délai de 18 mois. Supposons que l'Ontario, cela va au mois de juin 1988, cela vous donnera...

M. Côté (Charlesbourg): C'est la date de l'entrée en vigueur.

M. Garon: C'est la date ultérieure fixée par décret du gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 119, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 120.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'elle autorise la délivrance d'un permis de camionnage à un titulaire de permis visé à l'article 119 avant que ne soit expiré ce permis, la commission doit en prononcer la révocation avec effet au jour de la délivrance du permis de camionnage." Cet article a pour but de s'assurer de l'élimination des permis de transport général actuels au fur et à mesure de la délivrance des nouveaux permis.
(23 h 30)

M. Garon: Est-ce qu'il y a un amendement à cela?

M. Côté (Charlesbourg): L'amendement, c'est à l'article 121.

M. Garon: Attendez un instant!

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

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 120 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 121 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): "Ajouter, à la fin de l'article 121 du projet de loi, ce qui suit:

"et toute infraction commise par le titulaire d'un de ces permis en regard des clauses de ce permis et des dispositions de l'Ordonnance générale sur le camionnage peut être poursuivie

comme s'il s'agissait d'une infraction à une disposition d'un règlement pris en vertu de la présente loi."

Article 79. 13?

M. Drolet: C'est plutôt qu'on veut s'assurer de l'application de l'article 84 qui prévoit les pénalités pour une infraction à un règlement. On veut s'assurer que tant que les permis seront en vigueur et qu'ils seront interprétés conformément à l'Ordonnance générale du camionnage que des infractions commises par les titulaires des permis pourront être poursuivies comme si c'était des infractions à un règlement adopté en vertu de la Loi sur le camionnage.

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

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 121, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 122.

M. Côté (Charlesbourg): Tout titulaire d'un permis délivré en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage autorisant le transport d'une matière en vrac peut continuer de fournir ce service tant qu'il demeure titulaire d'un permis délivré en vertu de la présente loi."

Cet article a pour but d'éviter que certains titulaires actuels de permis de transport général ne perdent des droits lors du remplacement de leur permis par un permis de camionnage délivré en application du présent projet de loi. La réglementation avait, en effet, permis à certains individus de faire inscrire dans leur permis de transport général une clause les autorisant à fournir des services entre-temps classifiés comme services de camionnage en vrac.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 122 est adopté?

M. Garon: Quand vous dites en vertu de la présente loi, de quelle loi s'agit-il?

M. Drolet: La Loi sur le camionnage, le projet de loi 76. À partir du moment où il verrait son permis révoqué, évidemment, il ne pourrait plus bénéficier de cette autorisation consentie automatiquement par l'effet de la loi, de l'article 122.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 122 est adopté?

M. Garon: Mais cela va rester comme tel éternellement? Éternellement, entendons-nous, pour une période de temps indéfinie, comme des droits acquis?

M. Drolet: Exact,

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 122 est adopté. J'appelle l'article 123.

M. Côté (Charlesbourg): "Les demandes de permis faites en vertu de l'Ordonnance générale sur le camionnage et pendantes lors de l'entrée en vigueur du présent article sont réputées avoir été introduites en vertu de la présente loi et sont instruites et décidées en vertu de celle-ci."

M. Desbiens: Il n'y aura pas nécessité...

M. Côté (Charlesbourg): De réintroduire.

M. Desbiens:... de réintroduire ou de faire une nouvelle demande.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela,

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 123 est adopté?

M. Garon: L'article 123 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 124.

M. Côté (Charlesbourg): "Entre la fin de la troisième année et celle de la quatrième année de l'entrée en vigueur de la présente loi, le ministère des Transports effectue un examen de l'application de la présente loi et de son effet, notamment en matière de sécurité et en fait rapport à l'Assemblée nationale dans les six mois de la fin de ce délai." C'est notre ceinture et nos bretelles pour pouvoir faire rapport à l'Assemblée quant à l'échéance de cinq ans qui viendra.

M. Garon: Cela veut dire après les prochaines élections.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut peut-être vouloir dire après les deux prochaines élections parce qu'on est habitué à faire des mandats de trois ans, nous, les libéraux.

M. Garon: Oui, mais avec des mandats de trois ans, justement, cela peut être après les prochaines élections. Il reste trois ans; deux plus trois, cela fait cinq.

M. Côté (Charlesbourg): Un plus trois, cela

fait quatre.

M. Garon: Votre premier ministre a donné l'assurance, en Chambre, à plusieurs reprises, qu'il ferait au moins un mandat de quatre ans.

M. Côté (Charlesbourg): On va essayer de le lui rappeler.

M. Garon: Voulez-vous dire que, quand il dit des choses comme celle-là, cela ne veut pas dire grand-chose?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je respecte l'opinion du député de Lévis, mais je ne la partage pas.

M. Garon: Je ne dis rien. Je vous demande votre opinion. Moi, je ne le connais pas beaucoup, le premier ministre. Vous, vous le connaissez mieux que moi. Il a dit à plusieurs reprises qu'il ferait un mandat minimum de quatre ans.

M. Desbiens: Il va peut-être en essayer un.

M. Garon: Un quoi?

M. Desbiens: Un mandat de quatre ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur tous ces essais, est-ce que l'article 124 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu.

M. Desbiens: La commission fait déjà un rapport annuel.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. La Commission des transports fait un rapport annuel.

M. Desbiens: En plus, il y aura un rapport supplémentaire...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Précisément sur les effets de...

M. Desbiens:... précisément sur les effets de la présente loi.

M. Garon: Pourquoi dites-vous "notamment en matière de sécurité"?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'on sera capable alors de mesurer l'impact qu'aura eu la déréglementation sur la sécurité.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Comme les projets de loi 73 et 76 sont deux jumeaux...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que

l'article 124 est adopté?

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 125.

M. Côté (Charlesbourg): "À la fin des années 1988, 1989 et 1990, la commission effectue un examen, pour l'année en question, de l'application de la présente loi et en fait rapport au ministre dans l'année qui suit."

M. Garon: Il n'y a pas de dépôt du rapport, parce que c'est une loi de l'Assemblée nationale.

Une voix: Il y a un rapport annuel.

M. Garon: Non, mais on ne parle pas de cela. On dit:

"À la fin des années 1988, 1989 et 1990, la commission effectue un examen, pour l'année en question, de l'application de la présente loi et en fait rapport au ministre dans l'année qui suit."

"Dans l'année qui suit, c'est loin.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en 1989 pour 1988, en 1990 pour 1989 et en 1991 pour 1990.

M. Garon: Cela veut dire que vous donnez un an pour faire le rapport.

M. Côté (Charlesbourg): Non, dans l'année qui suit.

M. Garon: Habituellement, on dit: Dans les quatre mois de la fin de l'année. Un an plus tard, c'est loin...

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, la commission n'a pas intérêt à traîner son rapport sur cette...

M. Garon: Cela dépend.

M. Côté (Charlesbourg): La commission est-elle capable de faire un rapport dans les quatre mois qui suivent?

M. Garon: Voyez-vous, si on dit que c'est dans l'année qu'on le remet au ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends.

M. Garon:... ensuite le ministre te dépose à l'Assemblée nationale tant de temps après...

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends...

M. Garon:... cela peut faire...

M. Côté (Charlesbourg):... le député de Lévis quand il dit: Cela pourrait être un rapport déposé à l'Assemblée nationale l'automne suivant. Il y a un an de passé. La réaction n'est pas rapide.

M. Garon: Ce n'est même pas bon pour la commission, surtout que, comme vous l'avez dit, elle sera informatisée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous avez la pesée dynamique maintenant. Vous avez la compilation immédiate. En appuyant sur un bouton, vous avez quasiment tout de suite les résultats. Vous vous donnez plus de temps que lorsque la comptabilité se faisait à la mitaine.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne m'obstinerai pas longtemps, qu'est-ce que vous voulez?

M. Garon: Je pense que: Dans les deux, trois mois de la fin de l'année, la commission doit remettre son rapport au ministre. Le ministre doit le déposer dans telle période...

M. Côté (Charlesbourg): Au printemps de l'année qui suit?

M. Garon: Au printemps, cela vous remet le dépôt à l'Assemblée nationale à l'automne suivant. C'est trop tard.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Si on disait, par exemple...

M. Côté (Charlesbourg): Pas au printemps.

M. Garon:... avant le 1er avril ou le 1er mai de l'année qui suit, au printemps. Cela va être au printemps.

M. Côté (Charlesbourg): Avant la fin de la session du printemps, si vous voulez que ce soit déposé...

M. Garon: C'est ce que je veux dire. Probablement que quatre mois... Quatre mois, c'est régulier.

M. Côté (Charlesbourg): Au lieu de...

M. Garon: Habituellement, c'est dans les quatre mois.

M. Côté (Charlesbourg): Au lieu de fixer quatre mois, pourquoi pas: pour un dépôt à l'Assemblée, dans la première session qui suit l'année. À ce moment-là...

M. Rémillard (Louis): Quand je vois le mot "examen", il faut essayer de voir ce que cela

veut dire. Si c'est simplement pour dire: "J'ai eu tant de demandes et j'en ai accordé tant", je n'ai pas besoin de bien du temps.. Si je dois questionner, par contre, les camionneurs, les détenteurs de permis. Je ne sais pas encore ce qu'on doit entendre par "examen". Je ne sais pas ce que le ministre désire avoir comme information. Si je peux obtenir cela en pesant sur des clés de l'ordinateur, cela va être très rapide. Je peux sortir cela dans une semaine, c'est sûr, ou en quelques heures. Il n'y a pas de problème. Si c'est autre chose parce que vos experts, vos conseillers demandent à la commission de fournir d'autres renseignements qui vont leur permettre d'évaluer l'évolution de la situation, peut-être de réorienter la politique ou Dieu sait quoi, cela peut être plus long. Mais c'est différent du rapport annuel qui donne déjà tous ces renseignements. Ce sont deux choses distinctes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Si je comprends, avant d'appliquer l'article 124, c'est une espèce de rapport d'étape, un espèce d'examen d'étape.

M. Côté (Charlesbourg): Qui va servir à préparer le rapport de l'article 124.

M. Garon: Étant donné qu'il y a l'article 124, l'article 125 ne doit pas vouloir dire tout à fait la même chose. Il doit vouloir dire des rapports plus succincts. La grande analyse est, en fait, entre la troisième et la quatrième année.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que le député de Lévis souhaiterait: Ayant fait rapport au ministre dans les quatre, cinq, six mois...

M. Garon: Je dirais: Dans les quatre mois qui suivent l'année en cours.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les quatre mois qui suivent la fin de l'année civile.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous suspendons l'article 125, pendant qu'on écrit le papillon?

M. Garon: On est en train de s'entendre avant. On suspend ou on...

M. Côté (Charlesbourg): Non, on n'a pas besoin de suspendre. C'est: À l'expiration des quatre mois qui suivent la fin de l'année civile.

M. Garon: Oui. Et le ministre s'engage à déposer cela dans les quinze jours ou quelque chose comme cela à l'Assemblée nationale?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Si elle est en session, elle est en session normalement. On peut dire: Si elle est en session ou aussitôt qu'elle va être en session. Normalement, dans les quatre mois, cela met au 1er mal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On est en session à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): À moins d'être en élection.

M. Garon: C'est bon de mettre la clause usuelle, au cas.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème avec cela. Suspendons-le et continuons, M. le Président. On y reviendra quand ce sera rédigé.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est ce que je vais suggérer. L'article 125 est suspendu. J'appelle maintenant l'article 126.

M. Côté (Charlesbourg): "Les membres de la commission dont le mandat est expiré à la date de l'entrée en vigueur de l'article 100 cessent d'exercer leurs fonctions à cette date.

"Les membres de la commission dont le mandat n'est pas expiré à cette date le demeurent pour la durée déterminée par le gouvernement."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Je comprends que la commission passe de neuf à cinq membres. Donc, il y en a quatre.

M. Garon: Non, de quatorze à neuf.

M. Côté (Charlesbourg): Non, de quatorze à neuf.

M. Desbiens: De quatorze à neuf, excusez. Il y en a cinq qui sont en trop, dont le poste disparaît, à un moment donné.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des conditions pas nécessairement faciles. Il y a...

M. Desbiens: Est-ce qu'il y en a dont le terme achève?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a cinq. Oui.
(23 h 45)

M. Desbiens: Il y en a cinq dont...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a des mandats qui viendraient à échéance au 31 décembre 1987. Dans certains cas, ce sont donc

des situations assez pénibles. Je pense qu'il faut avoir un certain temps pour manoeuvrer pour faire en sorte qu'on puisse, dans des cas bien particuliers, pouvoir aider des individus qui se retrouveraient dans des situations difficiles.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 127...

M. Desbiens: La date d'entrée en vigueur de l'article 100, c'est...

M. Côté (Charlesbourg): De l'article 100.

M. Desbiens: Ce sont les modifications de quatorze à neuf membres.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ceux dont le mandat est terminé, il est terminé. Mais ceux dont le mandat n'est pas expiré, pourquoi dit-on: "... demeurent pour la durée déterminée par le gouvernement", la durée qui est déjà déterminée par le gouvernement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'elle l'est déjà, mais qu'elle pourrait éventuellement être modifiée par la volonté du gouvernement.

M. Garon: Mais pourquoi, si leur mandat n'est pas terminé?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas ce qui va arriver au cours des prochaines années.

M. Garon: Il y en a sept dont le mandat est terminé?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a cinq.

M. Desbiens: Cinq, dont le mandat est terminé à ce moment-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Ou bien va l'être.

M. Desbiens: Dans très peu de temps.

M. Garon: C'est marqué sept ici.

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas... Oui, parce que, forcément, il y en a un qui a déjà quitté.

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un citoyen de Charlesbourg, M. Pierre Germain. Il y a quelques personnes dont le mandat expirait au 31 décembre, mais qui va être renouvelé, alors qu'il y en a d'autres dont le mandat expirait au 31 décembre et qui ne le sera pas.

M. Desbiens: Si je comprends bien, il y en aurait quatre dont le mandat ne serait pas

renouvelé. À ce moment-là, vous n'avez pas besoin du deuxième alinéa si...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que cela donne, c'est une souplesse pour être capable de...

M. Garon: De raccourcir les mandats.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce n'est pas cela qui est visé dans ce cas-ci. Cela peut. Je ne tente pas de le cacher.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est pas le but actuellement. Le but de cet article est davantage, dans un premier temps, d'aider les gens qui... Il y a un cas qui me vient à l'esprit de quelqu'un qui a 62 ans. Son mandat se termine. Sur le plan légal, il faut forcément régler un certain nombre de problèmes. Dans son cas, son mandat se termine le 31 décembre. Je me servirai du pouvoir que j'ai pour le prolonger afin qu'il puisse se retrouver un mandat ailleurs de façon à se rendre à sa retraite.

M. Garon: Je ne comprends pas. Je vais être franc avec vous. Vous avez le pouvoir de nomination.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ils passent de quatorze à neuf.

M. Garon: Oui, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors, il y en a...

M. Garon: Quand vous les nommez, vous devez les nommer pour quelle durée?

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être pour cinq ans, trois ans, deux ans, un an.

M. Garon: Que dit l'article actuel de la Loi sur les transports sur la commission? Qu'ils doivent être nommés pour un mandat qui ne dépasse pas cinq ans ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, j'imagine.

M. Garon: Alors, cela peut être six mois, un an, deux ans, trois ans?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Vous n'avez pas besoin de cet article.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que...

M. Garon: "126. Les membres de la commission dont le mandat est expiré à la date d'entrée en vigueur de l'article 100 cessent d'exercer

leurs fonctions à cette date."

Alors, s'il finit au 31 décembre, votre loi n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1988, il cesse de toute façon.

M. Rémillard (Louis): Si vous le permettez, M. le député, l'article 16 se lit comme suit:

"La commission est formée de quatorze membres, dont un président et deux vice-présidents, nommés pour une période d'au plus cinq ans par le gouvernement qui fixe leur traitement et leurs autres conditions de travail.

"À l'expiration de leur mandat, ils demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils aient été nommés de nouveau ou remplacés."

M. Garon: Alors?

M. Rémillard (Louis): Ils continuent. Leur mandat se prolonge même s'il se termine au 31 décembre cette année, il se prolonge purement et simplement. Il est terminé, mais ils demeurent en fonction tant et aussi longtemps que l'article 126 n'entrera pas en vigueur.

M. Garon: Pouvez-vous relire l'article?

M. Rémillard (Louis): "La commission est formée de quatorze membres, dont un président et deux vice-présidents, nommés pour une période d'au plus cinq ans par le gouvernement qui fixe leur traitement et leurs autres conditions de travail.

"À l'expiration de leur mandat, ils demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils aient été nommés de nouveau ou remplacés."

M. Desbiens: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens:... Je comprends que, par le deuxième alinéa, si quelqu'un a encore quatre ans de mandat à compléter, le gouvernement peut modifier...

M. Côté (Charlesbourg): Simplement un petit...

M. Desbiens: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... rappel historique, parce que le député de Lévis s'est plu à m'en faire à l'occasion. Le commentaire est intéressant. Cet article s'inspire des articles 36 et 37 de la Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives de 1981, chapitre 8 - donc, cela a été voté par vous - qui visent à éviter que les membres, dont le mandat sera terminé, se disputent judiciairement les deux postes devenus vacants. C'est la reproduction des dispositions que vous aviez votées en 1981.

M. Garon: Je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce qu'il y a là, vous l'aviez déjà voté en de pareilles circonstances. Alors, je ne suis pas plus méchant que vous ne l'avez été. Ce n'est pas cela qui est visé.

M. Desbiens: Non, mais je veux comprendre le sens exact.

M. Garon: Je ne comprends pas plus ce qui est dit là. Il veut éviter que les membres...

M. Desbiens: Non, mais dire que quelqu'un...

M. Garon: Si le mandat est terminé, ils ne peuvent pas se disputer des postes; leur mandat est terminé.

M. Desbiens: Il reste en fonction tant qu'il n'est pas remplacé.

M. Côté (Charlesbourg): Demandez donc cela à Mme Cuerrier.

M. Garon: Se disputent judiciairement les postes devenus vacants. Si le gouvernement ne les renomme pas...

M. Desbiens: Il faut qu'il prenne une décision en ce sens.

M. Garon: Si un des deux est nommé en remplacement de l'autre, il n'y a pas de problème.

M. Côté (Charlesbourg): En fait...

M. Garon: Si vous en avez deux qui sont vacants et que vous voulez en nommer un des deux, il est nommé en remplacement de l'autre, c'est terminé. Celui qui s'en va n'est pas renommé et l'autre a été remplacé. Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que le député de Lévis comprend très bien.

M. Garon: Non, je ne comprends pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux mesures là-dedans.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): La mesure qui peut permettre au ministre de prolonger un mandat...

M. Desbiens: Et de mettre fin à un mandat.

M. Côté (Charlesbourg):... de six mois et celle qui lui permet de mettre fin à un mandat.

M. Desbiens: C'est bien cela que je voulais me faire préciser.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, ce sont les deux dispositions. C'est exactement les dispositions qui ont été adoptées en 1981 qu'on introduit là-dedans, point.

M. Garon: Quelle était notre disposition de 1981?

M. Côté (Charlesbourg): C'est celle qu'il y a là.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est celle qui est là. Dans le cas du deuxième alinéa, prenons une situation.

M. Garon: Mais pourquoi...

M. Côté (Charlesbourg): Là, on en a déterminé neuf. On a dit: De quatorze à neuf. On a évalué à peu près à 70 %, les causes. Tout d'un coup que c'est 40 %, est-ce qu'on va maintenir neuf commissaires pour le plaisir d'en maintenir neuf ou si on ne peut pas se donner le pouvoir, à l'intérieur de cela, de dire, éventuellement: On n'en a pas besoin de neuf, on en a besoin de cinq. Dans ces conditions, on peut mettre fin à un certain nombre de mandats. Je pense que c'est normal dans des circonstances comme celles-là. Cela veut dire, à ce moment-là, que sur les neuf, il y aurait des postes qui deviendraient vacants. Nous ne sommes pas obligés de les combler. C'est...

M. Garon: Vous en avez sept dont le mandat est expiré.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, s'il y en a qui parmi...

M. Garon: Mais, pour abolir cinq postes, cela ne donne rien de vous donner le pouvoir d'en abolir quatorze. C'est cela au fond. Vous vous donnez un pouvoir avec l'article 126...

M. Côté (Charlesbourg): Bien non. Il donne le pouvoir d'en abolir quatorze. Je n'en abolirai pas quatorze, voyons donc.

M. Garon: Je veux dire que pour ceux dont le mandat est terminé, vous dites: Ils cessent d'exercer leurs fonctions. Vous en avez sept qui viennent de cesser.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas vrai, parce que, parmi les sept, il y en a qui vont être renouvelés.

M. Garon: Oui. Mais ce n'est pas ce que je veux dire. Vous avez le droit. Ce n'est pas cela.

L'article 126 dit:

"Les membres de la commission dont le mandat est expiré à la date de l'entrée en vigueur de l'article 100 cessent d'exercer leurs fonctions à cette date."

Il y a en sept qui ont terminé le 31 décembre...

M. Côté (Charlesbourg): Cessent, à moins qu'ils ne soient renouvelés.

M. Garon: ... au moment de l'entrée en vigueur, le 1er janvier, il y en a sept, en vertu du premier alinéa, qui...

M. Côté (Charlesbourg): À moins...

M. Garon: ... à moins qu'ils ne soient renouvelés. Oui.

Après cela:

"Les membres de la commission dont le mandat n'est pas expiré à cette date le demeurent pour la durée déterminée par le gouvernement."

Le gouvernement dit: Vous allez rester un mois, deux mois, trois mois, pas de problème.

M. Desbiens: Six mois, un an, deux ans.

M. Garon: Alors, pour abolir cinq postes, vous vous donnez le droit d'en abolir quatorze.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas quatorze.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pas quatorze, parce qu'il y en a neuf.

M. Garon: Les quatorze existants.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je veux dire...

M. Garon: Je veux dire les sept dont le mandat est expiré et les sept autres dont le mandat n'est pas expiré.

M. Côté (Charlesbourg): C'est que je répète depuis le début: c'est une mesure que vous avez vous-mêmes passée en 1981.

M. Garon: Moi, je ne sais pas dans quelles circonstances, c'était en 1981 ou 1982...

M. Côté (Charlesbourg): Mais je viens d'expliquer une situation possible au député de Lévis où, effectivement, le volume de travail pourrait être inférieur, pas mal inférieur à ce qu'on estime. Alors, dans la mesure où il est inférieur, cela nécessite moins de personnes. Pourquoi est-ce qu'on garderait des commissaires? Il y a une série de mandats qui, en cours de route, comme d'habitude, vont se terminer en

1989. Alors, à ce moment-là, quand ils finissent, ils finissent.

M. Garon: Ah oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, alors...

M. Garon: À ce moment-là, vos gens que vous voulez garder sur les sept dont le mandat est expiré, vous les renouvelez pour une courte période de temps, vous avez ceux qui finissent en 1988, ceux qui finissent en 1989. Le dernier, lui, combien lui reste-t-il de temps à faire? Celui qui en a le plus?

M. Côté (Charlesbourg): Le dernier c'est le président. Il lui reste quatre ans.

M. Garon: Hein!

M. Côté (Charlesbourg): Le dernier qui a été nommé, c'est le président. Il lui reste donc quatre ans.

M. Garon: Comment est-ce qu'il s'appelle?

M. Rémillard (Louis): Louis Rémillard.

M. Côté (Charlesbourg): Louis Rémillard.

M. Garon: Ah, c'est vous!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Alors, vous savez.

M. Garon: Normalement, si vous venez de le nommer, vous ne voulez pas vous en départir tout de suite. Mais ce n'est pas ce que je veux dire.

M. Rémillard (Louis): Que Dieu vous entende!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais...

M. Desbiens: Non, mais l'autorisation est là quand même, par le deuxième alinéa. Vous pourriez éliminer les quatre autres. C'est ce que...

M. Rémillard (Louis): Si...

M. Desbiens: Si vous le jugez à propos.

M. Garon: Et dans les sept dont le mandat n'est pas terminé, combien finissent en 1988, le savez-vous?

M. Rémillard (Louis): Il y en a un en juin 1988. Et, de mémoire, il y en a au moins deux en janvier 1989 et deux autres. Je dirais, en

1990. Mais, de mémoire, je ne pourrais pas affirmer. Je suis certain qu'il y en a un en 1988 et deux en 1989.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, je regarde cela, les **Lois du Québec 1981**, article 36, chapitre 8, loi du transport.

"36. Les membres de la Commission des transports du Québec, dont le mandat est expiré à la date de l'entrée en vigueur du présent article, cessent d'exercer leurs fonctions au plus tard à la date de l'entrée en vigueur de l'article 16 de la Loi sur les transports remplacé par l'article 4 de la présente loi."

Cela correspond au premier alinéa.

"37. Les membres de la Commission des transports du Québec, dont le mandat n'est pas expiré à la date de l'entrée en vigueur du présent article, le demeurent pour la durée déterminée par le gouvernement." Exactement la même chose. C'est une reproduction textuelle de ce que vous avez fait adopter en 1981. Je ne voudrais pas vous prêter de mauvaises intentions au moment où vous l'avez fait. Alors, j'imagine que je peux en souhaiter tout autant de votre part.

M. Garon: Qu'est-ce qui était changé, à ce moment-là, pour adopter une telle disposition?

Une voix: Le nombre de membres.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Le nombre de membres.

M. Garon: Il augmentait ou il diminuait?

M. Côté (Charlesbourg): Il passait de 18 à 14.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 126 est adopté?

M. Garon: Non, mais... On va le voir à la prochaine séance. On veut regarder cela un peu attentivement. J'ai été surpris de ce que vient de nous dire le ministre. Je ne savais pas qu'avait été adoptée une disposition semblable en 1981, mais dans un autre ministère.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, s'il y avait eu consentement, peut-être que, dans une demi-heure, on aurait pu régler...

M. Garon: Parce que j'attends quatre ou cinq appels téléphoniques entre minuit et minuit vingt minutes. Comme je savais qu'on finirait à minuit, je n'ai pas eu le temps de faire des appels téléphoniques. J'ai fait appeler les gens et dire: Appelez-moi à minuit, à cause, particulièrement, d'un décès...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cela va me priver d'aller au Conseil des ministres demain.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est à 11 heures, le Conseil des ministres.

M. Garon: Pourquoi ne le ferait-on pas jeudi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, demain, pour qu'on en finisse. Il nous reste quelques articles.

M. Garon: Non, mais cela va prendre plus que cela. Il y a beaucoup d'affaires en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): On en a quatre ou cinq, dont plusieurs sur les votes. Si on prenait l'état...

Le Président (M. Saint-Roch): Nous avons, M. le ministre et M. le député de Lévis, les articles 3, 10, 14 et 15 pour votation ou adoption seulement et nous avons l'article 20, paragraphes 6° et 7°, l'article 87 et l'article 125 en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 125, on a le papillon. On pourrait peut-être le régler tout de suite celui-là, l'article 125, sur le dépôt du rapport à l'Assemblée.

M. Garon: Oui. On peut faire cela comme on a fait tout le débat. Ce n'est pas par mauvaise volonté, c'est parce que j'ai quatre ou cinq appels téléphoniques. Les gens sont en réunion et doivent me téléphoner et je ne serai pas capable de les rejoindre après cela.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'on adopte l'article 125 ou si on le laisse en suspens?

M. Garon: Moi, je suis d'accord pour l'article 125, parce que le débat était fini.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 125, bon.

M. Garon: On attendait la rédaction seulement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, on y reviendra demain.

Le Président (M. Saint-Roch): Or, sur ce, la commission ajourne maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 4)