



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières et étude détaillée
du projet de loi 76 — Loi sur le camionnage (1)

Le lundi 7 décembre 1987 - No 100

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Auditions	CAE-5745
Association des propriétaires de camions remorques indépendants	CAE-5745
Association du camionnage du Québec inc.	CAE-5759
Remarques préliminaires	CAE-5774
Étude détaillée	CAE-5779
Champ d'application	CAE-5779
Permis de camionnage	CAE-5790
Dispositions générales	CAE-5790
Délivrance du permis	CAE-5807
L'intérêt public	CAE-5824

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Jean Garon

M. Marc-Yvan Côté

M. Michel Després

M. Georges Vaillancourt

M. Lewis Camden

M. Hubert Desbiens

- * M. Pierre Miller, Association des propriétaires de camions remorques indépendants
- * M. Jacques Alary, Association du camionnage du Québec
- * Mme Louise Pelletier, idem
- * M. Pierre Boulay, ministère des Transports
- * M. Gilles Gonthier, idem
- * M. Michel Drolet, idem
- * M. Louis Rémillard, Commission des transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 7 décembre 1987

Consultations particulières et étude détaillée du projet de loi 76

(Onze heures quarante-trois minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour poursuivre le mandat qui lui a été confié par l'Assemblée nationale, soit de procéder dans un premier temps à des consultations particulières dans le cadre de l'étude du projet de loi 76, Loi sur le camionnage. Ladite commission entreprend l'étude détaillée du projet de loi au même endroit et ce, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à 24 heures.

À la suite d'une entente entre les membres de la commission, nous commencerons nos travaux avec l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants. Je demanderais à ces gens de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, M. le Président.

Auditions

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire.

Association des propriétaires de camions remorques indépendants

Je demanderais à l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc., de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Dans un premier temps, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Avant de céder la parole au porte-parole de l'association, j'aimerais vous rappeler que vous aurez, dans un premier temps, 20 minutes pour exposer le but de votre mémoire aux membres de la commission.

Je demanderais au porte-parole ainsi qu'aux gens qui l'accompagnent de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice des parlementaires et pour les travaux du Journal des débats.

M. Miller (Pierre): Mon nom est Pierre Miller. Je suis le président de l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants. À ma droite, M. André Giguère, conseiller; à ma gauche immédiate, M. Collin Boivin et, à l'extrême gauche, M. Roger Fournier, membre du conseil d'administration de l'association.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président, et je vous cède maintenant la parole pour 20 minutes.

M. Miller: Avant de débiter, j'aurais aimé attirer l'attention sur le fait que nous devons témoigner à 12 h 30 et qu'on nous convoque à 11 h 30. Je me demande la raison de ce changement.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le président, il y a eu des discussions entre les membres de la commission pour décider d'inverser l'ordre d'attente de...

M. Garon: Je ne savais pas à quelle heure ils devaient passer.

M. Miller: De toute façon, cela ne change rien à notre texte, mais on aurait préféré entendre le témoignage de l'Association du camionnage du Québec avant de déposer. De toute façon, pour satisfaire tout le monde, nous allons procéder. Je pense qu'on ne perdra pas notre temps pour une peccadille.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le président, je vous cède la parole.

M. Miller: M. le ministre des Transports, mesdames et messieurs les députés, membres de la commission.

Nous désirons vous remercier de l'occasion que vous nous donnez de faire part des attentes de nos membres vis-à-vis du projet de loi 76, Loi sur le camionnage. En général, nous sommes d'accord avec l'esprit de cette loi. Cette déréglementation permettra une saine compétition et fera tomber les fiefs.

J'ai ici avec moi des camionneurs, des membres du conseil exécutif et deux personnes-ressources, soit MM. Giguère et Boivin. L'Association des propriétaires de camions remorques indépendants regroupe les voituriers remorqueurs qui oeuvrent pour différentes compagnies de transport. Quel est le but de notre démarche? Nous voulons faire cesser l'exploitation que nos membres sont obligés de subir, obtenir des normes minimales à l'intérieur des contrats signés entre les transporteurs et les voituriers et libérer les voituriers de l'emprise des transporteurs.

Il y a présentement 7500 voituriers qui oeuvrent au Québec. À la suite des injustices subies, certains ont jugé nécessaire de se regrouper pour faire valoir leurs droits. Les objectifs de notre association sont d'obtenir une rémunération juste et équitable considérant les services rendus et les risques encourus, améliorer la qualité de vie du voiturier, défendre ses intérêts, permettre au voiturier d'être indépendant, autonomes et d'améliorer son efficacité, obtenir une reconnaissance du travail du voiturier et obtenir un statut défini du voiturier.

Étant donné que la situation des voituriers est critique, il devient impératif qu'une étude complète soit effectuée par le ministère des Transports. Nos voituriers vivent dans un contexte abusif où il règne chantage et menaces. Il n'y a aucune provision dans le projet de loi 76 qui résout ces problèmes. Ils affectent la viabilité et la fiabilité de l'industrie du camionnage au Québec.

Vous trouverez, en annexe III, quelques-unes des nombreuses injustices que nous avons identifiées. Certaines démontrent qu'il y a un vice de consentement, car lorsque le voiturier est obligé, dans plusieurs cas, de signer son contrat, le consentement n'est pas libre et éclairé.

Nos législateurs doivent donc intervenir dans de telles situations, car elles nuisent à la libre concurrence, ce qui est nettement défavorable à l'industrie du camionnage.

Sachant que l'ensemble du transport est partagé entre l'extraprovincial à 70 % et 30 % pour l'intraprovincial, voici les articles qui nous permettent de légiférer sur le transport extraprovincial. La loi C-19, à l'article 16 de cette loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extraprovinciales, nous permet, durant la période transitoire, après consultation avec les provinces touchées, de soustraire une compagnie extraprovinciale à l'application de la loi C-19. Par conséquent, le ministre des Transports a les pouvoirs nécessaires. À l'article 17 de la même loi, en ce qui concerne les transporteurs étrangers, le ministre des Transports peut, soit interdire ou restreindre la délivrance de licences, sous le régime de la présente loi, lorsqu'il y a pratique injuste, discriminatoire ou restrictive. Comme exemple, nous pouvons citer l'obligation, d'un transporteur canadien, de payer une taxe spéciale, nommée "Heavy Use Tax". De plus, les transporteurs canadiens doivent payer aux douanes américaines, une somme forfaitaire, ce qui n'est pas le cas pour les transporteurs américains.

Les articles 8 et 11, de la même loi. Même si c'est une entreprise extraprovinciale, le gouvernement du Québec peut légiférer sur un mouvement intraprovincial.

L'article 3 de la loi C-18, la loi nationale concernant les transports. Il ne faut pas craindre de faire valoir nos droits sur les 70 % de transport extra-provincial. Cet article sur la politique nationale des transports nous cite clairement, de quatre façons différentes, que le service de transport fourni doit être viable, rentable, efficace et indemnisé, de façon juste et équitable.

On ajoute même que le transport doit s'effectuer selon des modalités qui ne constituent pas un désavantage injuste. Le gouvernement du Québec, ayant déjà démontré son leadership, en étant la seule province à délivrer un permis de voiturage, peut certainement poursuivre son dynamisme, en établissant des normes minimales

à l'intérieur d'un contrat type uniforme. Le gouvernement n'a-t-il pas bien fait en instaurant un bail uniforme entre le locateur et le locataire d'un logement? Ceci était nécessaire pour protéger le petit. Il aura autant de succès avec ce contrat type que nous proposons. D'ailleurs, ce dernier existe aux États-Unis.

Les solutions proposées. À la délivrance d'un permis de voiturage, nous suggérons qu'une copie du contrat type uniforme soit remise aux deux parties et que cette copie fasse partie intégrale du permis.

L'article 48 du règlement 2, présentement en vigueur, donne certains pouvoirs au gouvernement d'exiger des normes. Nous proposons donc que les solutions suivantes fassent partie du contrat type proposé.

Taux. Étant donné les coûts minimums d'exploitation cités à notre annexe I, nous proposons qu'une rémunération de 79,8 cents le kilomètre soit versée au voiturier-remorqueur, tirant une semi-remorque de deux essieux, pour une masse totale en charge de 36 287 kilogrammes. Il est sous-entendu que toute charge additionnelle devra être rémunérée en conséquence.

Ajustement du taux. Tous les ans, cette rémunération devra être révisée en consultation avec le ministère des Transports, l'ACQ et l'APCRIQ, en tenant compte du taux d'inflation.

Tout permis d'exploitation, nécessaire pour faire affaire dans les autres provinces ou dans les États américains, devra être à la charge du transporteur.

"Notice of readiness". Tout transporteur devra émettre une formule nommée "Notice of readiness" ou sa traduction française qui déterminera le moment précis du début d'un voyage, jusqu'à la signature du cosignataire, pour en déterminer la fin.

Publicité. Nulle compagnie ne pourra forcer un voiturier à identifier son camion tracteur aux couleurs du transporteur, sauf s'il en assume les frais.

Kilométrage à vide. Tout transporteur devra payer au voiturier la quantité de kilomètres qu'il effectuera à vide. Le taux ne pourra pas être inférieur à 90 % du prix convenu sur le contrat, pour le transport principal.

Surprime d'assurance. Si le transporteur perçoit la surprime d'assurance-responsabilité et que cette somme lui est versée directement, il devra accepter l'entière responsabilité, sans faire une réclamation au voiturier, sauf en cas de faute lourde ou de négligence grave. Si le transporteur opte pour céder la responsabilité au voiturier, il devra remettre cette surprime au voiturier et le rémunérer en conséquence pour ce qui est du 4,41 \$ le kilomètre.

Kilométrage exact. Tout voiturier devra être payé selon le kilométrage exact du point d'origine au point de destination, en tenant compte de la route la plus courte. Cependant, lorsqu'il y aura des règlements empêchant l'utilisation du

chemin le plus court, le paiement sera en fonction du kilométrage additionnel obligatoire.

Pratiques discriminatoires. Tout transporteur ne pourra utiliser son pouvoir de négociation d'une façon discriminatoire lors de l'attribution de ses voyages. Nous avons mis entre parenthèses "chantage et menaces" et nous expliquerons plus tard.

Heures d'attente. Tout voiturier sera rémunéré pour ses heures d'attente quelle que soit la raison, et le document intitulé "Notice of readiness" sera l'instrument de contrôle. Ceci exclut évidemment les heures d'attente imputables au voiturier.

Matières dangereuses. Tout transporteur qui ferait faire du transport de matières dangereuses, sans aviser au préalable le voiturier du contenu et des risques impliqués, perdrait son permis de transport.

Assurance-responsabilité. Tout transporteur devra fournir une copie au voiturier de sa police d'assurance indiquant la couverture et la prime versée. Il ne pourra empêcher le voiturier de contracter sa propre police d'assurance, si cette dernière satisfait aux normes des gouvernements.

"At arms length". Nul transporteur ne pourra forcer le voiturier à utiliser ses services d'aucune façon que ce soit. L'esprit du contrat entre les deux parties devra exclure toute notion de relations.

Recommandations. Le voiturier, contracteur indépendant ou employé? En vue d'établir un contrat type uniforme, il devient essentiel que le gouvernement détermine le statut exact du voiturier. Selon le ministère du Travail fédéral, division des conditions de travail, le voiturier est considéré comme contracteur indépendant. Emploi et Immigration informait récemment l'Association du camionnage du Québec que les propriétaires exploitants ne seront pas considérés, aux fins de l'application de la loi sur l'équité en matière d'emploi, comme des employés de sociétés de camionnage pour lesquelles ils travaillent.

Par contre, les employés sous-traitants à la Société canadienne des postes sont considérés comme des employés. À l'intérieur du ministère des Transports, il arrive parfois qu'on fasse l'équation suivante: permis de voiturage égale permis de travail. L'APCRIQ considère qu'il doit être considéré comme un contracteur indépendant et demande au ministère des Transports de le confirmer.

Le registre de vérification (le carnet de bord). Étant donné que le projet de loi 73 est connexe au projet de loi 76, nous aimerions participer à l'établissement des règles sur les registres de vérification. Nous avons de sérieuses réserves sur la viabilité des voituriers, si le carnet de bord n'est pas étudié, en tenant compte des revenus des voituriers. Gardant en mémoire que l'accent doit être mis sur la sécurité, nous demeurons disponibles pour cette consultation.

Répartition centrale. Si toutefois la formule

du contrat type uniforme n'est pas retenue, il y aurait lieu d'envisager la possibilité d'instaurer un principe de regroupement des voituriers similaire au secteur maritime, en l'occurrence le MEA. L'Association des employeurs maritimes fournit un service de répartition centrale qui se prêterait très bien au secteur routier. Ceci éviterait une exploitation abusive de nos voituriers.

Programme de réciprocité proportionnelle. Afin que le voiturier ne soit pas obligé de revendre son camion au transporteur pour bénéficier des avantages du programme PRP, l'APCRIQ recommande que le voiturier soit reconnu comme transporteur dans le cadre de ce programme.
(12 heures)

Période transitoire. En vue de mieux coordonner les actions conjointes entre les provinces, nous recommandons que le ministre des Transports, en vertu de l'article 93 du projet de loi 76, consulte les autres provinces sur l'opportunité d'instaurer le principe du contrat type uniforme et obligatoire.

En conclusion, nous sommes persuadés que ce mémoire est digne d'une étude sérieuse compte tenu de l'implication économique et sociale qu'il représente et ce, autant pour l'industrie du camionnage que pour le public utilisateur. Toutefois, même si le principe du voiturier demeure le concept de transport le plus économique, il ne faudrait pas en abuser à outrance. Il serait pertinent de consulter les annexes I et II traitant des coûts d'exploitation que doivent rencontrer les voituriers et de les comparer aux revenus qu'ils reçoivent présentement en vertu de contrats déjà existants.

Nous profitons de l'occasion pour témoigner notre reconnaissance à l'égard des hauts fonctionnaires du ministère des Transports qui nous ont offert l'occasion de mettre sur pied, conjointement avec eux, des séances d'information. Chaque zone sera visitée pour renseigner les 7500 voituriers du Québec des nouvelles dispositions des projets de loi 76 et 73.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je dois remercier les gens et, en particulier, M. Miller d'être venus nous rencontrer dans un si court laps de temps et nous exprimer, au nom de son association qui est relativement jeune, ses opinions quant au projet de loi 76 et des ajustements nécessaires quant à la venue, pour une bonne pratique, un bon exercice, de ce projet de loi.

Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on parle de déréglementation. Je pense que cela fait quand même un certain temps qu'on en parle. C'est une déréglementation qui a eu ses origines il y a quelques années et qui a fait l'objet d'un vœu unanime, finalement ou à peu près, de toutes les

provinces à l'époque et qui s'est enclenchée par la volonté du fédéral d'adopter C-19, pour que nous soyons capables de nous situer, et sans jamais oublier que ce pouvoir que nous avons entre les mains actuellement est un pouvoir délégué du gouvernement fédéral.

Donc, dans le contexte actuel et surtout depuis que le Parlement fédéral a adopté le projet de loi C-19, les provinces ont tenté de faire un certain exercice et d'en arriver à ce qui était le plus acceptable pour la pratique de l'industrie, avec un thème qui est très important, et c'est la base même du projet de loi C-19, l'usager. Alors, c'est l'usager qui est au cœur malgré le fait qu'on ait fait plusieurs tentatives pour tenir compte aussi du transporteur, mais le fédéral a quand même retenu qu'à l'intérieur, c'était l'usager, sous les pressions de ceux qui avaient expédié des produits un peu partout à l'extérieur du Canada et aux États-Unis, de telle sorte que, semble-t-il, on puisse être plus concurrentiels et qu'on élimine la situation actuelle de l'impossibilité à peu près pour d'autres transporteurs d'obtenir des permis de la Commission des transports et d'être capables d'aller vers le marché libre.

Si j'ai bien compris, dans un premier temps, vous dites: Oui, on est pour la déréglementation, on est pour le principe du projet de loi 76. Cela m'apparaît assez clair.

M. Miller: Pour le principe du projet de loi, oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Par contre, il y a des écueils et vous dites: Voici les écueils.

M. Miller: Effectivement.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on va vers les écueils, là, vous faites davantage référence à la pratique du métier que vous exercez. Dans le cadre actuel des lois qui nous régissent, est-ce que pour vous, en tenant pour acquis que ce que vous dites - vous n'avez pas raison de nous mentir - est vrai dans tous les cas - je n'ai pas de raison de douter que ce soit faux, encore faudrait-il départager qui est coupable ou non... Le ton est très haut et il y a des affirmations là-dedans qui ont quand même des conséquences. J'imagine que si vous voulez créer...

M. Miller: Nous avons pesé amplement nos paroles et nos pensées avant de les mettre sur papier.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'en doute pas. C'est pour cela que je dis que je n'ai pas de raison de douter. Encore faudrait-il départager qui, au bout de la ligne, est responsable, si c'est la situation ou si ce sont des individus autres que vous. Mais il faut être capable de vérifier où se situe le problème actuellement.

Est-ce que vous croyez, étant donné la

déréglementation selon les principes qu'on connaît des projets de loi C-19 et 76, que c'est une situation qui va perdurer, ce que vous vivez actuellement, ou si cela risque d'améliorer la situation?

M. Miller: M. le ministre, dans le projet de loi, lorsqu'on vous a cédé une période transitoire, on se rendait compte que, du jour au lendemain, le voiturier remorqueur devait devenir un entrepreneur. Si on fait un retour en arrière, il y a six, huit ou dix ans, quand les compagnies de transport ont agi de la même façon en disant à leurs chauffeurs: Achetez les camions et vous allez devenir des voituriers, sans une période de transition pour permettre aux gens de s'adapter à la nouvelle situation, qu'est-ce qui s'est produit? Cela s'est fait sans que les gens soient nécessairement aptes à devenir des entrepreneurs, et, du jour au lendemain, on leur a demandé de changer toute leur philosophie de vie.

Ce qui s'est produit, c'est que la situation de chauffeur de camion s'est transposée, sauf que, là, on se ramassait avec des hommes qui avaient des responsabilités financières de 100 000 \$, 120 000 \$ d'équipements, mais qui, mentalement, demeuraient toujours des chauffeurs. On n'a jamais aidé ces gens à apprendre le roulement pour devenir des entrepreneurs. Qu'est-ce que cela a produit? Ceux qui ont vu la situation et qui avaient le pouvoir en ont profité. Aujourd'hui, est-ce qu'on va faire la même chose en disant aux gars de devenir des entrepreneurs en transport, alors que la majorité ne savent même pas comment calculer un taux, un tarif?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Est-ce qu'on partage le même point de vue que la déréglementation et le projet de loi 76, qui est dans la foulée de C-19, et forcément parce que, s'il n'était pas dans la foulée de C-19, le fédéral pourrait rapatrier son pouvoir? Est-ce que, d'après vous, le projet de loi 76 tel qu'il est nous fait passer d'une situation, celle qu'on connaît aujourd'hui à une situation plus libre, puisque les gens auront plus de facilité à obtenir un permis de transporteur auprès de la Commission des transports? Est-ce que jusque là on se suit?

M. Miller: On est conscients que ce sera plus facile pour eux d'obtenir un permis.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Miller: Mais obtenir un diplôme honorifique, cela ne veut pas dire qu'on est nécessairement connaissant dans la matière.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux simplement y aller par étapes, pour qu'on puisse voir là où le bât pourrait blesser, selon vous. Dans la mesure où on se comprend bien qu'il sera

dorénavant plus facile, avec cette loi, d'obtenir un permis pour transporter, on donne la possibilité à des gens qui, aujourd'hui, font du transport pour d'autres de devenir des transporteurs eux-mêmes.

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si je comprends le sens de votre intervention, c'est davantage dans la préparation de celui qui, aujourd'hui, est camionneur et, demain, deviendrait un transporteur...

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...au sens large, donc avec les responsabilités d'aller chercher des contrats, d'administrer sa "business". C'est davantage là où vous dites que les gens de chez nous ou ceux que vous représentez ne sont pas nécessairement, actuellement, prêts à faire automatiquement ce saut

M. Miller: Effectivement.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont davantage besoin d'encadrement.

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on doit reconnaître, c'est que les principes du projet de loi 76 sont bons, mais cela va prendre davantage d'encadrement pour permettre à ceux que vous représentez de faire ce pas. C'est ce que je comprends.

M. Miller: Oui, et donner l'occasion à ces gens-là, durant une période transitoire, de renflouer leur affaire parce que la majorité des voituriers remorqueurs vivent aujourd'hui de la dépréciation de leur équipement. Le taux est tellement bas. Si vous remarquez, le parc de tracteurs est de plus en plus beau, parce que la seule façon qu'ont les camionneurs d'équilibrer leur bilan de l'année précédente à l'achat d'un camion, c'est d'en acheter un plus gros pour avoir un meilleur retour pour leur équipement et démontrer un crédit rentable. C'est une fausse image de la réalité.

Il faut que ces gens soient renseignés et éduqués. On ne doit pas, du jour au lendemain, prétendre que, dès qu'on leur délivre un permis, on réussit à tout chambarder. La majorité de ces gens-là ne connaissent même pas le principe d'un prix que le marché peut endurer par rapport à un prix d'exploitation. Il faut prendre le temps d'enseigner quelque chose à ces gens-là.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Pour bien comprendre la portée de vos interventions, est-ce que les gens que vous représentez, si je ne m'abuse et si mes informations sont bonnes, font

d'avantage du long courrier...

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...de longues destinations? Comment cela se partage-t-il par rapport aux États-Unis et par rapport à l'Ontario?

M. Miller: Cela peut se partager 50 %-50 %.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Globalement, en termes de personnes que vous représentez, quel est le pourcentage de ceux qui ne feraient que du transport intra Québec?

M. Miller: Intra Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Miller: Un pourcentage minime, peut-être 15 % à 20 %.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce qui veut dire finalement que la majorité de ceux que vous représentez aujourd'hui seraient davantage soumis à la loi C-19 qu'à la loi 76.

M. Miller: Oui, mais je pense que nous avons tenté de démontrer que vous aviez les pouvoirs de légiférer là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais y arriver, mais c'est pour bien savoir de quoi on parle et connaître aussi ceux que vous représentez. Alors, selon mes informations, dans la mesure où on n'aurait pas de loi au Québec, vous seriez quand même, pour 85 % ou 90 % de vos gens, soumis à la loi C-19.

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pour bien se comprendre et, finalement, il faut que la philosophie de la législation québécoise aille dans le sens de celle de C-19 puisque, en fin de compte, on aurait certains problèmes et on pourrait être contestés devant les tribunaux. Cela ne veut pas dire que le fédéral ne le sera pas, mais, dans le contexte actuel, compte tenu que c'est un pouvoir délégué...

Lorsque vous prenez les articles 16 et 17, vous dites, à la page 5 de votre mémoire: Le ministre des Transports a les pouvoirs nécessaires, à l'article 16, par exemple. On se comprend bien, c'est le ministre des Transports du fédéral. C'est au fédéral. Comme on fait allusion à la loi C-19 et qu'on parle de l'article 16 de C-19, il ne faut pas se mélanger. Les pouvoirs que vous donnez au ministre des Transports, dans ce cas-ci, sont des pouvoirs qui appartiennent au ministre des Transports fédéral et non pas à celui du Québec.

M. Miller: Mais, par interprétation, durant la période transitoire, après consultation avec les provinces touchées, ne pouvez-vous pas demander une consultation, puisque vous devenez une province touchée?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais ce sont d'abord et avant tout des pouvoirs qui relèvent du ministre des Transports, mais, par incidence, au moment où on se rencontre pour discuter de l'application de ces projets de loi, comme on le fera le 11 février à Toronto, lors d'une réunion des ministres des Transports de tout le Canada avec le gouvernement fédéral, il y a sûrement des questions qui peuvent être abordées. Au cours des dernières années, c'est ce qui s'est passé, en tout cas, à tout le moins de manière très intensive depuis 18 mois, dans des réunions provinciales ou fédérales où il s'est discuté de déréglementation du camionnage. Effectivement, cela s'est discuté là. Il y a des choses qui y apparaissent aujourd'hui qui sont des demandes du gouvernement du Québec; effectivement, on peut faire des demandes. Mais les pouvoirs auxquels vous faites allusion relèvent davantage du ministre des Transports fédéral et non pas de celui du Québec. Mais, par incidence, comme vous le dites, lors de rencontres fédérales-provinciales, il y a cette possibilité de demander un certain nombre de choses.

M. Miller: Est-ce que je peux faire une petite note ici?

M. Côté (Charlesbourg): Ah ouï! On est dans une période de discussions.
(12 h 15)

M. Miller: Je crois que, si vous faisiez justement cette intervention-là, elle serait bien vue à Ottawa. Certains hauts fonctionnaires du gouvernement fédéral sont conscients de la situation et je pense que cela leur ferait un plaisir d'être capables d'étudier la question avant de prendre eux-mêmes une décision.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont pris pas mal de décisions, il ne faut pas se mêler. Ils sont partis et ils ont décidé, malgré le fait que nous soyons intervenus en disant, à l'occasion, qu'on trouvait que le convoi allait pas mal vite. On a toujours dit au fédéral: Il vaut mieux prendre le temps, mais ils ont décidé qu'ils passeraient à travers et ce n'est que le 26 mars 1987 qu'on a réussi à faire certains ajustements très importants, sur ce plan, souhaités par le Québec. Dans le cadre de tout cela, prévoyant qu'effectivement, c'est une transformation très importante et qu'il faut prendre le temps qu'elle soit absorbée dans les us et coutumes de tout le monde, à la fois des fonctionnaires et de ceux qui sont visés par ces lois-là.

Le principe étant acquis que la déréglementation va faire du bien à tout le monde, bien

sûr, il y a certaines mises en garde dont vous faites mention là-dedans qui sont importantes et dont il faut tenir compte dans les plus brefs délais. C'est clair que les officiers du ministère sont très ouverts à d'ultimes rencontres et des rencontres nécessaires pour être capables de voir les côtés les plus noirs.

C'est pour cela que j'en arriverais à une question, avec votre permission. Vous parlez de pratique discriminatoire, à la page 8. Vous dites: "Tout transporteur ne pourra utiliser son pouvoir de négociation d'une façon discriminatoire lors de l'attribution de ces voyages, chantages et menaces."

M. Miller: C'est fort, hein?

M. Côté (Charlesbourg): C'est très fort. Je ne suis pas intéressé à avoir de noms, parce que je pense que cela ne rendrait pas...

M. Miller: Oui. Je vais vous citer une situation que j'ai moi-même vécue. Je travaillais pour un transporteur qui avait un voyage à livrer à New York et ce voyage-là était en surcharge. J'ai refusé de le faire. Ce qui est arrivé, c'est qu'on m'a dit de retourner chez moi et qu'il n'y avait pas d'autre voyage pour moi tant et aussi longtemps que je n'accepterais pas la politique de la compagnie de contourner les balances et de me rendre à tel endroit par telle route. Ce sont des pratiques qui existent et qui se produisent amplement au Québec, du côté de l'Ontario, du côté américain et qui ne sont pas souhaitées par les voituriers, parce que leur revenu n'est pas augmenté pour autant. Lorsqu'un homme a un versement de 2000 \$ ou 2500 \$ par mois et qu'il a une famille à faire vivre, etc., lorsqu'il a le choix entre sa survie et la loi, bien, il défie la loi et il le fait.

M. Côté (Charlesbourg): Vous nous saisissez d'une situation qu'on connaissait. Ce n'est pas pour rien que, d'ailleurs, les intervenants que nous avons rencontrés à plusieurs reprises dans le domaine du camionnage ont dit: Ultimement, on n'a pas le choix d'aller vers la déréglementation, mais il va falloir mettre des balises très importantes en ce qui concerne la sécurité routière, parce qu'elle peut en faire les frais. C'est pour cela qu'on a eu le projet de loi 73, au préalable. Il y a des gens à l'intérieur pour être capables de nous protéger, mais il y a, effectivement, ce genre de situation que vous évoquez et dont on a été sensibilisés. Vous nous dites que ce n'est pas une pratique, si je comprends bien, qui est unique au Québec, mais qu'elle l'est aussi en Ontario et aux États-Unis.

M. Miller: C'est un cancer généralisé qui doit être réglé une fois pour toutes. Il doit être réglé une fois pour toutes, parce que cela continue et cela continue.

M. Côté (Charlesbourg): D'après vous, qu'est-ce qu'on a comme but par des pratiques comme celles-là, non pas le chantage et les menaces dans la mesure où il y en a et, d'ailleurs, je pense que ce ne sont pas nécessairement des cas très répandus, c'est peut-être davantage le fruit de quelques individus ou dites-vous que c'est plus répandu que cela?

M. Miller: Disons que c'est un cancer presque généralisé.

M. Côté (Charlesbourg): Au Québec?

M. Miller. Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Presque généralisé?

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela l'est aussi en Ontario et aux États-Unis?

M. Miller: Oui. Je pourrai fournir les informations au ministère de compagnies qui transportent du papier durant des périodes de dégel où on fait passer des camions par tel et tel chemin pour être bien sûr qu'on n'a pas à passer à des contrôles routiers. Il ne faut pas...

M. Côté (Charlesbourg): Je connais cela, les contrôles routiers, les municipalités s'en plaignent beaucoup.

M. Miller Il ne faut pas présumer que c'est l'oeuvre de quelques individus. Je m'excuse, ce n'est peut-être pas toujours la faute du transporteur, l'expéditeur a certainement une partie des responsabilités.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela maintenant qu'il sera coresponsable, avec l'adoption du nouveau code, des dépassements de charge. C'est un principe additionnel que nous avons ajouté à l'intérieur du Code de sécurité routière. Il devra payer une partie de la note aussi.

M. Miller: Avez-vous l'intention de donner les mêmes dents à cette loi qu'en Angleterre où le transporteur est totalement responsable des surcharges.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense qu'on ne peut pas. Dans le cas des lots indivises, ce qu'on a inclus dans la loi - puis on fait un premier pas - c'est la première fois dans un Code de sécurité routière où on rend l'expéditeur coresponsable. C'est quand même un pas très important dans la bonne voie et il serait de nature à calmer certains appétits.

Je voudrais peut-être revenir - malgré le fait qu'on soit obligés de le faire assez vite - à certains éléments à l'intérieur de votre mémoire

qui parlent de la loi 76, concernant la régie au niveau du Code de la sécurité routière où vous faites appel à une collaboration plus intense pour être capables de véhiculer un certain nombre de choses. Je ne veux pas m'attarder là-dessus parce qu'on aura l'occasion de se revoir.

M. Miller: J'aimerais vous apporter un point là-dessus. Lorsqu'on nous a demandé de présenter un mémoire en vertu de la loi 76, le gros de la situation dans les solutions proposées est basé sur le fait qu'actuellement le voiturier remorqueur, pour éviter la faillite, doit rouler 130 000, 140 000, 150 000 milles par année. Étant donné que son revenu au mille est tellement bas, pour rencontrer ses coûts fixes et ses coûts variables, il est obligé de rouler 150 000 milles par année. Il n'a pas le choix, c'est la faillite ou roule. Si vous imposez un contrôle en vertu de la loi 73, vous allez limiter cet homme-là à 90 000 ou 100 000 milles par année puis, avec les revenus actuels, c'est la faillite.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je comprends le sens du message, mais il y a un certain nombre de problèmes. Juste avant de terminer, puisque mon temps est presque fini, avant une conclusion: est-ce qu'il existe dans d'autres provinces, des associations comme la vôtre?

M. Miller: Je sais qu'en Ontario il y en a une qui s'appelle la Comcar et il y en a une en Alberta. Je ne sais pas pour les autres provinces...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il y a des liens entre vous et eux sur certains éléments de base?

M. Miller: C'est un phénomène tout à fait récent que les voituriers se regroupent pour faire face à cela parce que le cancer a fait son oeuvre puis, à un moment donné, on cherche les remèdes et là, on a décidé qu'il était temps de se regrouper pour faire valoir nos droits.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous avez l'intention d'avoir des contacts réguliers avec ceux des autres provinces qui vivent des situations comme la vôtre puisque vous nous avez dit: C'est le même phénomène en Ontario, c'est le même phénomène aux États-Unis.

M. Miller: C'est bien évident qu'on pourra consulter ces gens-là, transmettre nos connaissances et apprendre des choses d'eux. Cependant, le ministre doit comprendre qu'une association naissante ne peut pas arriver avec des mémoires étoffés de dix provinces.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas ce que visait ma question, compte tenu que nous...

M. Miller: Nous avons l'intention de le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Le principe est le suivant, étant donné que nous avons affaire au projet de loi C-19 qui est du fédéral, donc de consentement avec les provinces aussi, sur cette déréglementation partout dans le Canada, il y a donc des effets aussi au gouvernement central qui sont nécessaires. Le souhait que vous formuliez tout à l'heure que le ministre des Transports du Québec se fasse le porte-parole de votre association, sur certains éléments, lors de la conférence fédérale-provinciale du 11 février prochain, pour être capable de régler un certain nombre de problèmes à ce niveau-là. Si on le fait seuls, cela a un certain poids, si on le fait avec d'autres provinces, on ne risque pas nécessairement d'être en surcharge, mais d'avoir la bonne charge. Dans ce sens-là, je pense que c'est un effet multiplicateur important. Ce que je peux vous dire, c'est que j'aurai une rencontre avec vous, à laquelle je serai avant même que l'on se dirige vers la rencontre de Toronto du mois de février, pour clarifier certains points avec vous comme on le fera avec l'ACQ aussi, puisque vous représentez tout ce monde-là. Ce sera le déclencheur des rencontres qu'on aura avant la rencontre de février.

M. Miller: J'apprécie énormément votre invitation et soyez assurés que nous allons y participer avec toute l'intégrité qu'on nous connaît.

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais bien aimé vous parler du "comic book", mais...

M. Miller: On en parlera de cela.

M. Côté (Charlesbourg): On en parlera au moment où on se verra...

M. Miller: Je vous indiquerai comment on fait pour en faire deux et trois, pour faire des faux "connaissances" et je vous expliquerai tout le système.

M. Côté (Charlesbourg): On le sait. Je dois vous dire que là-dessus, on est d'accord avec vous que le bavard serait l'instrument le plus...

M. Miller: Approprié.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus approprié.

M. Miller: Oui, nous sommes tout à fait conscients de cela et nous sommes tout à fait d'accord. Mais il faut qu'on revienne toujours à la base que, si on limite l'homme à travailler 60 heures par semaine... Actuellement, les voituriers remorqueurs travaillent de 80 à 90 heures, par semaine. Et si vous avez remarqué, vers 3 h 30,

4 h 00 le matin, sur le CB, entre camionneurs, on se parle plus pour se garder éveillés que pour autre chose. La seule et unique raison, c'est parce que nos revenus ne nous permettent pas de nous coucher et de dormir. On est conscients qu'on est des risques. On est conscients que frapper avec un camion, cela frappe fort et cela tue. Mais que voulez-vous? on est pris avec des taux de 0,98 \$, lorsqu'une opération normale coûte 1,28 \$. C'est bien évident qu'il faut compenser le manque à gagner et on devient des dangers.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. M. le député de Lévis, je vais vous reconnaître, en vous mentionnant qu'il y a un dépassement de 4 minutes. Alors, nous vous reconnaissons un droit de 24 minutes. Je vous cède maintenant la parole.

M. Garon: M. le Président, je voudrais tout d'abord saluer l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants. Croyez bien que c'est involontairement qu'on vous a fait passer à 11 h 30, puisque moi, je pensais que... Je n'avais pas vu l'ordre. Je voyais cela à midi et demi et j'ai consenti à une demande du ministre de vous faire passer à 11 h 30, ne sachant pas que l'ordre était déjà fixé par la commission. Mais vous avez l'air d'être en forme pas mal...

M. Miller: Disons que nous sommes venus étoffés. On est prêts.

M. Garon: Alors, je vais vous dire le principal but de cette commission parlementaire, ce matin. Lors de l'étude en deuxième lecture du projet de loi, nous avons mentionné... On a différentes possibilités, au Parlement, de faire des procédures, comme reporter l'étude du projet de loi à trois mois, ce qu'on aurait souhaité. Techniquement, cela veut dire, à ce moment-là, qu'il y a un débat de deux heures, et le Parti libéral ayant 99 députés et nous, n'en ayant que 22, on est à peu près sûrs de ne pas les convaincre et de ne pas gagner la motion de report.

Alors, il y a eu un consentement pour vous entendre ce matin. Plutôt que de faire une motion, et comme, en fin de session, le parti gouvernemental a besoin habituellement de tout son temps, il aimait autant ne pas avoir deux heures de motion de report et il a consenti à faire en sorte que vous soyez entendus ce matin. Le but essentiel pour lequel on voulait vous entendre, je vais vous le dire, c'est le projet lui-même, mais aussi une question qui nous apparaît fondamentale. C'est que, là, il y a un accord de libre-échange, apparemment, qui a été signé cette nuit. On n'a aucune idée de ce qu'il y a dans ce projet et il semble que les ministres aussi n'en ont aucune idée, parce qu'on a posé des questions, ce matin, au ministre du Commerce extérieur, au ministre de l'Agriculture. On en a posé sur le transport maritime en

particulier. On en a posé sur différents aspects et ils ont dit: Vous le saurez en même temps que nous autres, quand vous lirez l'entente, jeudi.

Cela veut donc dire que les ministres ne savent pas ce qu'il y a dans l'entente. Ce sont des ministres provinciaux. Ils ont choisi d'être des ministres provinciaux et ils sont des ministres provinciaux. Alors, des ministres provinciaux lisent dans les journaux, en même temps que tout le monde, ce que les ministres fédéraux ont décidé. Ce qu'on dit, c'est ceci: C'est que le projet de loi du ministre - je le lui ai dit, en deuxième lecture - peut être bon ou non. Ce n'est pas un projet de loi de principe. Je vois, quand vous en parlez, que vous parlez de l'application, ce qui est le plus important. On dit: Cela dépend, dans le temps, de ce à quoi il répond. On estime que ce qui est important, dans ce qui se passe actuellement, ce sont les règles du jeu qui vont être définies dans l'entente de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, qui vont nous affecter considérablement et dans lesquelles il y a trois événements qui vont, à peu près, arriver simultanément: l'entente du libre-échange, le décloisonnement et les nouvelles règles de sécurité routière qui sont dans le projet 73, qui ont été adoptées en deuxième lecture et qui ont passé en commission parlementaire. Maintenant, elles doivent aller à l'Assemblée nationale, pour adoption.

Sur la sécurité routière, d'une façon générale, on a été à peu près d'accord pour dire qu'il fallait améliorer les règles de sécurité routière - je pense que vous allez en dire un mot - en disant au ministre que ce ne sont pas seulement les règles qui sont importantes, c'est: est-ce qu'elles vont être appliquées? Je viens de vous entendre dire que ce que vous craignez principalement c'est qu'elles ne soient pas appliquées.
(12 h 30)

Deuxièmement, le décloisonnement. Par le projet de loi 76, au fond on parle de décloisonnement et il y a une entente qui vient d'être signée, apparemment cette nuit, sur le libre-échange. On dit au ministre que le projet de loi ne devrait pas être adopté immédiatement. Il est déposé. Le fédéral sait que le gouvernement du Québec veut faire une harmonisation, on ne sait pas - il y en a peut-être parmi vous qui le savez, vous ou l'Association du camionnage parce que vous êtes en relation avec les autres groupes - si de telles lois ont été déposées à l'heure actuelle devant les autres Parlements des autres provinces pour faire cette harmonisation. On sait que cela n'a pas été fait à plusieurs endroits, d'ailleurs cela ne l'a pas été dans la plupart des endroits. On dit: Il vaudrait peut-être mieux attendre pour voir comment tout cela va jouer ensemble.

En ce qui concerne les règles du libre-échange et les règles du décloisonnement, de même que les règles sur la sécurité, ne serait-il pas opportun, quand on connaîtra ces faits,

d'ajouter des articles pour changer des dispositions, pour tenir compte du fait que l'encadrement du libre-échange va venir s'ajouter. On a dit clairement au ministre: Ce n'est pas que votre projet de loi soit bon ou mauvais, c'est un projet de loi technique. On ne peut pas dire que c'est bon ou mauvais sur le plan technique. Je peux boire un verre d'eau. J'ai envie de boire 20 onces, je peux le boire dans deux verres de 10 onces, dans un verre de 20 onces ou dans 4 verres de 5 onces, je vais avoir la même quantité d'eau. Sur le plan technique, cela peut être différent. C'est un projet de loi plutôt technique qui dépend de la façon dont il répond aux besoins actuels. Il a été fait avant l'accord du libre-échange, avant que la négociation soit faite, avant que l'entente soit signée. Ceux qui veulent nous faire adopter le projet de loi ne sont même pas au courant de ce qu'il y a dans l'entente.

On n'est pas fanatiquement contre le projet. Ce n'est pas cela. On pense que ce n'est pas opportun de l'adopter tout de suite. Les gens savent ce que c'est, il est déposé, il est connu. Attendons pour voir comment tout cela va s'ajuster avec le libre-échange. La session va recommencer au mois de mars, sans doute. Il semble possible d'adopter le projet au mois de mars, et faire des modifications à ce moment-là. C'est plus simple de déposer un nouveau projet de loi que d'en continuer un qui est toujours dans le portait plutôt que d'en commencer l'application, alors qu'on ne connaît pas toutes les données du problème. J'aimerais avoir votre réaction là-dessus.

M. Miller: Notre réaction là-dessus c'est qu'il est bien évident que le document qu'on a présenté, le projet de loi 76, n'a certainement pas été étudié bien fort, pour qu'on n'ait pas vu la situation qui existe présentement au Québec et qu'on ponde un tel document en croyant que le voiturier pourrait devenir du jour au lendemain un diplômé universitaire, administrateur, bac en commerce, etc. Il est bien évident que toute consultation additionnelle, le temps additionnel qu'on pourrait y consacrer, amènerait des améliorations.

Quant à la section du libre-échange, on est tout à fait conscients qu'on n'y connaît rien. Il y aurait peut-être lieu d'ajouter un article à cette loi, qu'elle devra être réajustée en fonction du libre-échange. Si elle est adoptée telle qu'elle est là, si le projet de loi 73 est attaché au projet de loi 76, il est bien évident qu'on va être obligés de dire non pour un paragraphe alors qu'on n'est pas nécessairement contre toute la loi, mais vu que cette partie touche tellement les revenus de ces gens-là, on est obligés de demander que toute la loi soit rejetée, à moins qu'on ne fasse les ajustements sur cette partie.

Quant au libre-échange, M. Garon, je suis pris dans la même situation que vous, ou la même situation que le ministre. Moi aussi,

j'apprends cela par les journaux et je n'en sais pas beaucoup.

Est-ce qu'on va devenir concurrentiels avec les États-Unis? Actuellement, on est certainement concurrentiels parce que nos taux de transport sont moins élevés qu'aux États-Unis. Le voiturier aux États-Unis gagne en moyenne 0,98 \$ le mille parcouru, en argent américain, et le Canadien gagne à peu près 1,02 \$, 1,04 \$ canadiens pour faire du transport du côté américain. C'est bien évident que, si moi j'étais Américain, je trouverais que c'est nous qui faisons de la compétition déloyale parce qu'on demande moins cher du côté américain pour faire du transport étant donné qu'on paie nos voituriers en argent canadien et qu'on "bid" en argent américain. Mais pour nos revenus, vous constaterez que, lorsqu'on demande un prix de 1,28 \$ et que le prix moyen américain est de 0,98 \$, avec l'échange, on arrive à la même chose.

M. Garon: Quand vous allez aux États-Unis, pouvez-vous entrer comme vous voulez ou....

M. Miller: On est obligés de payer une somme pour traverser les douanes. D'ailleurs, dans le document, j'ai noté que le transporteur canadien doit payer soit un montant de \$ \$ américains ou s'acheter une vignette des douanes américaines avant de traverser avec un voyage.

M. Garon: C'est plus compliqué pour vous d'aller faire du camionnage aux États-Unis que pour l'Américain de venir en faire ici.

M. Miller: Bien sûr. Du côté américain, on a ce qui s'appelle la "fuel tax" et chaque État a sa taxe sur le carburant. On doit acheter un permis, un collant pour indiquer que le camion paie une prime pour utiliser les routes américaines, etc. Au Québec, c'est drôle, on n'a jamais vu de fleur de lis sur un camion pour indiquer qu'il avait son permis du Québec. L'Américain qui apporte ici des fruits et légumes et qui retourne avec du "peat moss" peut-être qu'il le fait sans que personne ne s'en rende compte ici au Québec.

M. Garon: Quelles sont les barrières qui vous sont imposées quand vous allez aux États-Unis? Et quelles sont les barrières, selon vous, qui sont imposées au camionneur américain quand il vient ici?

M. Miller: Sauf le fait qu'on n'a pas le droit de faire d'"interstate" ou du transport d'un État à l'autre en s'en venant, c'est essentiellement la même chose. Le transporteur américain, lorsqu'il vient ici, peut tout simplement prendre un voyage et retourner directement aux États-Unis. Il ne peut pas faire du transport du Québec à l'Ontario, au Manitoba ou aux Maritimes. C'est essentiellement la même chose, sauf que le transporteur canadien doit payer une taxe pour faire du transport aux États-Unis qui

s'appelle la "heavy use tax" et que l'Américain ne paie pas lorsqu'il vient au Canada. Et, 550 \$ ce sont des frais que nos camionneurs doivent absorber et, ce qui est encore le plus curieux dans toute cette situation, c'est que cette taxe, selon les règlements américains, doit être payée par le détenteur de l'enregistrement du camion.

Une situation qu'on vit actuellement au Québec est celle-ci: Le transporteur achète artificiellement le camion pour bénéficier du programme PRP, les véhicules des voituriers sont enregistrés au nom du transporteur, mais lorsque le temps est venu de payer la taxe, la "heavy use tax", le transporteur dit: Ah! bien oui, mais on a un document démontrant que ce n'est pas nous les réels propriétaires du camion, c'est toi. Donc, on a transféré ce montant aux voituriers pour qu'ils paient ce montant, et c'est là qu'on trouve cela injuste. Lorsque c'est bon pour la compagnie, elle l'utilise de son bord et lorsque ce n'est pas bon pour la compagnie et que cela coûte des sous, bien là, on dit: Ce n'est pas à nous, réellement le camion est à toi, nous c'est juste pour... Bien, il faut partager cela, il faut régler cette situation. L'Américain n'a pas à vivre cela, lui.

M. Garon: Quel est le taux de la "heavy use tax"?

M. Miller: La "heavy use tax", c'est 557 \$.

M. Garon: Par?

M. Miller: Par année.

M. Garon: Pour combien de voyages?

M. Miller: Ce sont des voyages illimités.

M. Garon: Vous allez faire un voyage pour 557 \$.

M. Miller: Non, non, ce n'est pas à chaque voyage.

M. Garon: Non, mais pour y aller une fois.

M. Miller: C'est cela, sauf si quelqu'un y va à des périodes indéfinies; là, il peut s'acheter un permis qui s'appelle un "trip permit" qui est bon pour un voyage de tant d'heures ou de tant de jours, de telle place à telle place. Ce qui est curieux, c'est qu'au Québec un Américain peut utiliser le système routier jusqu'à Sept-Îles et il s'en tire avec une somme minimale, tandis que le Canadien qui va du côté américain traverse douze États avant d'arriver à la même distance et il paie douze fois.

M. Garon: Douze fois quoi?

M. Miller: Bien, douze fois ses permis. Il a acheté un permis pour chaque État.

M. Garon: C'est combien?

M. Miller: C'est la géographie qui fait cela, mais que veux-tu? On est pris avec et on va vivre comme cela.

M. Garon: Est-ce que le décloisonnement aux États-Unis a été faible ou si vous devez toujours payer un permis par État?

M. Miller: Un permis par État.

M. Garon: C'est combien à peu près, un permis?

M. Miller: Grosso modo, cela coûte 5000 \$ pour les 48 États américains. Donc, cela revient à 45 \$, 47 \$ ou 48 \$ par État pour passer. De plus, il faut faire des rapports de consommation de pétrole dans une proportion de 5,5 milles le gallon et on doit payer ce qui s'appelle la "fuel tax" et, dans certains États, la "road tax". Dans certains États comme l'État de New York ou le Tennessee, l'Indiana, l'Ohio, on impose une "road tax" de tant le mille, cela va de 0,014 \$ à 0,028 \$.

M. Garon: Cela veut dire qu'actuellement le décloisonnement n'est pas fait aux États-Unis.

M. Miller: Pas au dernier voyage, en tout cas, il n'était pas fait.

M. Garon: Avez-vous entendu parler, de la part des autorités du ministère ou du ministre, de l'avenir au point de vue du libre-échange et de ce décloisonnement? Est-ce que cela va être seulement du côté interne? J'imagine que, dans le cadre du libre-échange, si un Américain a le droit d'avoir son permis pour fonctionner ici et qu'il y a le décloisonnement, lui, il n'aura plus de contrainte à l'intérieur du Canada.

M. Miller: J'aimerais bien répondre à cette question-là, mais il n'y a pas eu de consultation entre nous et le ministère relativement à ce dossier, sauf sur l'application de la "heavy use tax" où on a fait un grief, et on nous a dit: Le ministre tente de trouver une solution à cette situation où le camionneur québécois doit payer une surprime lorsqu'il va aux États-Unis. On n'en a pas eu d'autres nouvelles et c'est pour cela qu'on dit que, si c'est bon pour les Américains, c'est bon pour nous et qu'on devrait l'imposer. Ils nous ont imposé des 15 % sur le bois, etc., mais c'est notre tour, lorsqu'on a raison, de l'imposer pour que la concurrence soit loyale.

M. Garon: Si le décloisonnement s'applique aux Américains dans le cadre du libre-échange et qu'il n'y a pas plus de décloisonnement aux États-Unis, allez-vous pouvoir concurrencer autant?

M. Miller: Voulez-vous répéter cela?

M. Garon: Si le décloisonnement qui est envisagé avec le projet de loi 76...

M. Miller: Oui.

M. Garon: ...pour les transporteurs canadiens, parce que c'est une loi essentiellement pour le Canada entre les provinces et le fédéral, est adopté et que, dans le cadre du libre-échange, on ne puisse pas imposer des règles différentes aux Américains que celles qu'on s'impose à nous-mêmes sans doute; si on donne l'ouverture complète dans le cadre du décloisonnement aux transporteurs, aux camionneurs américains et qu'il n'y a pas de contrepartie de la part des Américains, c'est-à-dire qu'eux, en retour, ne donnent rien de plus que ce qu'il y a actuellement, donc, il n'y a pas de décloisonnement... On aura l'occasion d'en parler, je ne voulais pas vous embarquer dans cela parce que l'association du camionnage est sans doute plus à l'aise de savoir combien il y a d'États qui sont décloisonnés, etc., et ceux qui ont des règles internes. Si les règles du décloisonnement s'appliquent ici aux Américains, en vertu de la loi 76, qu'ils peuvent obtenir des permis pour voyager facilement au Canada ou d'une province à l'autre, et que les règles ne sont pas changées aux États-Unis...

M. Miller: Il est bien évident que cela va être injuste. Il va falloir que ce qui est bon pour l'un soit bon pour l'autre. J'aimerais bien explorer cette avenue-là, mais je n'ai pas la compétence et je n'ai pas les données pour être capable de me lancer dans des grandes théories sur cela. Je suis ignorant de la situation du libre-échange comme la majorité des gens et j'aimerais donc cela le savoir.
(12 h 45)

M. Garon: On va le savoir bientôt. Apparemment, ils ont signé cette nuit.

M. Miller: J'aurais aimé vous répondre, mais... Je ne pense pas que l'un de nous ait suffisamment de connaissances pour vous renseigner sur la situation du libre-échange. Ce n'est pas une avenue qu'on a exploitée jusqu'à maintenant parce qu'on a tellement d'autres griefs plus urgents que le libre-échange, surtout qu'on ne le sait pas. J'aurais aimé connaître davantage la loi.

M. Garon: Je vous remercie. Est-ce qu'il y a d'autres points que je n'ai pas couverts et que vous auriez aimé aborder?

M. Miller: Je pense qu'il faut absolument que le ministre des Transports comprenne que le principe de sécurité est forcément une demande du public qui veut que ses routes soient plus sécuritaires. Il va falloir que quelqu'un com-

prenne que la sécurité a un prix. Actuellement, si les routes sont si peu sécuritaires pour les usagers qui ont peur des camions, il faut comprendre que c'est la situation du camionnage qui en est la cause. Il faut le comprendre et il faut que le ministre accepte qu'augmenter les taux aux voituriers ne veut pas dire augmenter les taux généraux du marché. Si le ministre s'applique à comprendre le système, il va se rendre compte que le voiturier remorqueur peut tirer actuellement pour moins cher que les transporteurs ne le font actuellement.

Donc, ce n'est pas la question d'augmenter le prix aux voituriers, ce qui se traduit par une hausse du transport en général, c'est que la marge de profit est trop élevée entre le transporteur et celui qui fait le transport. C'est là, je pense, que l'éponge doit être pressée un peu. On utilise le voiturier remorqueur comme un instrument de négociation dans les prix. On sait que plus il est embarqué, plus il est obligé de travailler. Donc, s'il faut baisser son taux de 0,01 \$, 0,02 \$, 0,03 \$, 0,04 \$ ou 0,05 \$ le mille pour venir à bout d'avoir un tel contrat à profit, on le fait. Et il faut que cela cesse. Il y a toujours une limite! À un moment donné, il ne reste plus d'eau dans l'éponge. Il faut que quelqu'un comprenne la situation.

Je me place dans la peau des camionneurs qui se voient mourir à petit feu, qui calculent et qui savent qu'ils se dirigent inévitablement vers la faillite. Demander à ces gens-là d'avoir un esprit calme, pause, etc., c'est utopique. Il faut absolument que le ministre prenne une décision, et rapidement.

M. Garon: J'ai le sentiment que le projet de loi qu'on a devant nous et le libre-échange ne vont pas dans le sens de ce que vous mentionnez. Cela va plutôt dans le sens de la concurrence la plus totale et la plus féroce. Si on regarde ce qui s'est fait aux États-Unis...

M. Miller: Qu'on nous donne les mêmes taux...

M. Garon: ...dans les endroits où il y a eu une certaine forme de décroïsonnement, les entreprises moyennes de voituriers ont disparu. Il est resté de très grandes compagnies qui sont passées au travers et plusieurs petits transporteurs ont accepté de se couper la gorge au maximum. Si on regarde ce qui s'est fait ailleurs, c'est beaucoup plus dans ce sens-là que le décroïsonnement et le libre-échange vont avoir tendance à aller,

M. Miller: Mais, vous...

M. Garon: On vient de voir ce qui s'est fait dans l'aviation. Les compagnies moyennes d'aviation, même des grosses, ont disparu. On a une plus grosse concentration dans le domaine de l'aviation qu'on n'a jamais eue aux États-Unis

avec la déréglementation.

M. Miller: Je me demande, M. Garon, si le ministre serait prêt à subventionner les voituriers remorqueurs sur le même principe que les compagnies de camionnage qui vont chercher des sommes d'argent sur le marché de l'épargne publique par des actions. Je me demande si ce n'est pas une certaine forme de concurrence déloyale envers le petit. C'est bien lorsqu'on peut attirer des millions ailleurs pour combler un bilan mais lorsqu'on n'a pas ces millions, c'est bien difficile.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. De brèves remarques de conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Une chose est certaine, l'association que représente M. Miller n'existe que depuis quatre ou cinq mois. J'entendais un peu vos propos; le ministre, le ministre... avec insistance. Je peux, peut-être au moins, prendre soin de vous rappeler que les fonctionnaires du ministère vous ont rencontrés au moins trois fois. Ce n'est pas si mal pour une association qui existe depuis cinq mois. Cela m'apparaît important de le dire.

Deuxièmement, je veux rappeler le contexte dans lequel on est. Ce n'est pas par hasard que je vous ai demandé tantôt quel était le champ d'activité de ceux que vous représentez. De votre propre aveu, vous avez mentionné que 85 % faisaient de l'extra.

C-19 est là, C-19 décroïsonne. On pourrait se retrouver dans une situation, si on prenait au pied de la lettre ce qui nous est dit, où on serait plus sévères pour ceux du Québec que les autres ne le seraient envers les leurs. Finalement, ce qu'on vise, c'est au moins avoir une certaine harmonisation pour ne pas être plus sévères vis-à-vis de ceux du Québec qui, demain matin, vont avoir à faire du transport. Cela me paraît très important. Il faut le dire.

Bien sûr, habilement, le député de Lévis fait appel au libre-échange parce que cela fait partie de la "game" avec laquelle on doit jouer. On verra. En ce qui concerne le libre-échange, il y a certains éléments qui sont à l'intérieur, et on les verra en cours de route d'ici à la fin de la semaine.

Une chose est certaine, à la réunion du 26 mars 1987 avec le ministre fédéral des Transports, on a fait ajouter à l'intérieur du projet de loi C-19 - c'est le Québec qui l'a obtenu - un article qui permettrait d'intervenir dans la mesure où, effectivement, les Américains seraient déloyaux vis-à-vis des transporteurs canadiens.

Cela s'est fait à la demande du Québec et en particulier à la demande de l'ACQ, dans les rencontres que nous avons eues avec eux à l'époque, pour être capables de se prémunir un peu contre certains effets qui pourraient être

néfastes à ce moment-là. L'article est là.

À certaines occasions, j'entends M. Miller nous relater les problèmes qui existent actuellement par rapport aux problèmes appréhendés. Les problèmes appréhendés sont ceux qui existent actuellement.

À partir du moment où on est réglementés, il y a des problèmes et on dit: Ces problèmes vont continuer d'exister si on est déréglementés. Ce n'est pas le fait de la déréglementation qui va faire en sorte de régler tous les problèmes que vous avez, mais ce que je comprends, c'est que c'est une situation qui existe actuellement.

Il y a des points très intéressants qui ont été soulevés par les transporteurs. On va continuer de les explorer avec vous. Il y a certainement des moyens qu'on peut trouver pour être capables de soulager le mal et certains effets actuels qui pourraient être encore permanents avec la déréglementation.

C'est à force de travailler ensemble et d'échanger sur des expériences vécues qu'on peut être capables de trouver des solutions à tout cela. Merci.

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

M. le député de Lévis, de brèves remarques, en conclusion.

M. Garon: Je voudrais remercier l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants d'être venue nous rencontrer. Dans la vie, habituellement, on dit que le besoin crée l'organe. Souvent, pour les associations, c'est pareil. Quand les associations se forment, c'est que les gens sentent le besoin d'être représentés.

Je suis content de voir que le ministre dit qu'il les a écoutés trois fois, mais écouter ne veut pas dire entendre ou comprendre. Ce sont deux notions différentes. On peut écouter quelqu'un mais n'avoir rien compris de ce qu'il a dit et n'avoir rien entendu.

M. Côté (Charlesbourg): Je me permettrai bien de m'amuser avec le député de Lévis à l'époque où il était ministre. Il a souvent entendu sans comprendre.

M. Garon: Je pense bien que la clientèle que j'avais à servir n'a pas tracé un mauvais bilan du ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non.

M. Garon: L'agriculture et les pêches de l'époque...

M. Côté (Charlesbourg): À certaines occasions. Si vous connaissez si bien cette expérience, c'est probablement que vous l'avez vécue vous-même.

M. Garon: J'écoutais justement un bilan à Radio-Canada-FM à 10 h 30, jeudi dernier, et des gens de tous les milieux donnaient leur appréciation de mes neuf ans comme ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Cela ne m'a pas paru si mal. J'étais....

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai jamais dit que cela était si mauvais.

M. Garon: Il n'y avait à peu près pas de critique.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais à l'émission que j'ai entendue.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais reprendre certains propos...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...du texte déposé par l'association.

M. Garon: Alors... Quel texte?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a certains éléments là...

M. Garon: Essentiellement, ce que je veux dire au ministre, en terminant, c'est que je vols que l'association a beaucoup de réserves, beaucoup d'interrogations et qu'on n'est pas dans un cadre... Il y a un article où on dit: Au cas où les Américains feraient ceci ou cela; mais l'entente a été signée cette nuit. Ce n'est pas une entente théorique à venir maintenant, dans dix mois ou dans un an. Elle a été signée cette nuit. C'est une question de jours maintenant pour l'examiner. Je trouverais absolument bête d'adopter un projet de loi qui va être influencé par une entente signée au cours de la nuit passée, sans avoir pris le temps de la regarder, cela n'a pas de bon sens. Tout cela va s'imbriquer.

Je comprends qu'il y a des gens qui ont considéré la déréglementation comme une vertu, mais, à mon avis, c'est un mythe. Les règlements sont habituellement le fruit de l'évolution d'une industrie ou d'un secteur. Souvent, quand on pense à déréglementer, les gens... Ce n'est pas si facile que cela, déréglementer. Les règlements ne sont pas apparus comme cela, le jour de la Pentecôte, ou un bon matin, alors qu'on se lève, les règlements sont là.

Habituellement, cela arrive graduellement, par les associations, le gouvernement et les gens qui ont demandé des règlements pour que cela puisse mieux fonctionner. Parfois, ils ne sont pas bons et il s'agit de les changer.

Quand on enlève tout règlement, c'est une autre affaire, c'est le "free-for-all", le plus fort l'emporte. C'était ainsi dans le Far West, celui qui tirait le plus vite, c'était lui qui gagnait jusqu'à ce qu'un plus jeune le descende...

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, M. le député.

M. Garon: ...jusqu'à ce qu'un plus jeune arrive et s'essaie. Il s'essayait quelques fois, il en descendait quelques-uns et, à un moment donné, il y en avait un qui était plus vite que lui, c'était le nouveau roi et il menait jusqu'à ce qu'il se fasse descendre à son tour.

C'est pour cela que je pense qu'il serait bon de... J'ai été content d'entendre vos remarques. Vous avez fait plusieurs représentations et soulevé plusieurs interrogations. Une chose m'a frappé surtout - il y a beaucoup de choses que vous avez dites, au fond - vous avez dit que, même si le principe est bon, vous avez peur que l'application ne soit pas suffisante. Vous avez indiqué que, dans plusieurs cas, par exemple, l'application était déficiente, que certaines règles de transport sont bonnes, que le voiturier et le camionneur étaient pris dans une situation où ils ne pouvaient pas respecter les règles. La commande était là mais il y avait toutes sortes de moyens de détourner la réglementation.

Je vous remercie d'être venus nous rencontrer. J'ai été bien content d'entendre votre témoignage.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, après cela, je serais presque tenté de poser une question au député de Lévis. Le problème est le libre-échange et votre crainte est davantage la réciprocité avec les Américains. Si, demain matin, on disait: Bon, parfait! On limite la déréglementation et ses effets au Canada, seriez-vous pour ou contre?

M. Garon: Je vais vous dire une chose. Je vais demander aux gens ce qu'ils en pensent. Je ne suis pas camionneur, je n'ai pas de compagnie de camionnage. Les gens doivent nous dire que ce qu'ils souhaitent avoir, c'est cela. Vous posez une hypothèse et l'hypothèse n'est pas réelle.

M. Côté (Charlesbourg): On va la vérifier tantôt.

M. Garon: L'hypothèse n'est pas réelle.

M. Côté (Charlesbourg): On va la vérifier tantôt avec l'ACQ.

M. Garon: L'hypothèse, c'est que le libre-échange s'en vient et il semble que les négociateurs se sont fait organiser royalement. Quand vous voyez M. Crosby, lui-même, dire qu'il n'est pas fier de ce qui a été négocié, je dis que cela ne sent pas bon.

Dans le domaine maritime, on l'a su un peu, on s'est fait organiser au coton! Le marché canadien sera ouvert à 100 %, alors que le marché américain ne s'est pas ouvert du tout. Il est complètement bloqué avec le Jones Act.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'avez pas vu le texte encore.

M. Garon: Je n'ai pas vu s'il y avait eu des changements...

M. Côté (Charlesbourg): L'avez-vous vu ou si vous ne l'avez pas vu?

M. Garon: ...mais ils ont admis que c'était cela qui était là il y a une semaine, dix jours.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! On verra le texte.

M. Garon: Bien oui! Vous ne l'avez pas vu, vous non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Moi, comme...

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

M. Garon: ...député de l'Opposition, il est évident que je ne l'ai pas vu. Mais vous, comme ministre, si vous ne l'avez pas vu, je me dis: Les ministres ne sont pas gros.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je ne vais vous dire qu'une chose. On verra en temps...

M. Garon: Ils sont plus forts à l'île aux Coudres.

M. Côté (Charlesbourg): ...et lieu.

M. Garon: À Ottawa, ils sont faibles, mais à l'île aux Coudres, ils sont très forts.

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

M. Côté (Charlesbourg): On verra en temps et lieu.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je ne peux pas laisser le député de Lévis tenir ces propos, cela n'a pas de maudit bon sens! Cela n'a pas de maudit bon sens, alors que c'est mon prédécesseur, Guy Tardif, qui, à Vancouver, a engagé irrémédiablement le Québec sur la voie de la déréglementation. Qu'on vienne tenir des propos comme ceux-là aujourd'hui, je m'excuse! Il

y a des limites!

M. Garon: C'était en février 1985. Et l'année de la négociation sur le libre-échange a été annoncée au mois de mars 1985.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre et M. le député de Lévis. Sur ce, je demanderais maintenant à M. le président s'il a de brèves remarques à faire, en conclusion.
(13 heures)

M. Miller: Oui. Je voudrais dire à M. Côté que je n'ai pas voulu sous-entendre que nous n'avions pas eu une bonne réception au ministère des Transports, au contraire.

Cependant, nous aimerions être consultés encore plus sur tout changement qui pourrait affecter la vie de nos camionneurs. Le ministre doit comprendre, j'en suis convaincu, que la situation est tellement critique pour les voituriers que les plus grandes décisions prises dans les "board room" ne seront bonnes que si elles sont appliquées par les camionneurs eux-mêmes. Laissez-moi vous dire qu'actuellement, parmi les voituriers remorqueurs, il y a un mouvement où cela gronde énormément et que 70 % ou 65 % du transport au Canada se fait par camion.

Il faudrait penser que ces gens-là ne mourront pas sans laisser de séquelles, sans montrer au public ce que c'est. Quand bien même on aurait 100 000 \$ dans les poches, on ne pourra pas avoir de tomates ou de salades si notre voiturier ne va pas les chercher. Il faut que les gens comprennent que la sécurité, c'est bien beau, mais elle a un prix. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. Je tiens à remercier l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants de leur témoignage pour le bénéfice des membres de la commission. Je vous remercie, messieurs. Je sou mets, maintenant aux membres de la commission le dilemme dans lequel nous nous trouvons. Il reste présentement 29 minutes pour respecter l'horaire que nous avons. J'aimerais avoir des directives des parlementaires pour l'audition de la deuxième association que nous avons à consulter. Nous avons pour mandat d'entendre ces gens pendant une heure.

M. Garon: J'ai compris, M. le Président, que lorsqu'on a dépassé le temps, que le ministre a dépassé le temps, ou que j'ai dépassé le temps, on était d'accord, à ce moment-là pour reculer le temps afin de permettre à l'Association des camionneurs d'avoir tout le temps voulu. Je ne dis pas...

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, compte tenu de ce que nous savions et des

engagements qui avaient... j'ai des obligations à 1 h 45. On peut aller jusqu'à 2 heures, mais pas au-delà de cela.

Je comprends que nous rencontrons la l'ACQ qui a joué un rôle déterminant dans le questionnement de la déréglementation depuis de nombreuses années, mais on va commencer et on va tenter d'être un peu plus disciplinés. J'imagine que, si je donne l'exemple, le député de Lévis me suivra.

M. Garon: Moi, vois-tu, je suis un ancien militaire, j'ai une discipline d'enfer.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): J'en conclus sur cette discipline d'enfer-là que nous allons aller jusqu'à 2 heures en répartissant également le temps des deux côtés de la...

M. Garon: Même un de vos conseillers. Me Louis Rémillard, faisait de l'armée en même temps que moi.

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

M. Garon: Vous pourriez lui demander de jouer le rôle de l'adjudant à côté de vous pour vous...

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, il y en a un qui a mal tourné.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis et M. le ministre, j'en conclus que nous allons donner 20 minutes à l'Association du camionnage du Québec inc. pour présenter son mémoire et que le reste du temps sera réparti en parts égales. Il y a consentement, M. le député de Lévis?

M. Garon: Pardon.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons donner 20 minutes et le reste du temps sera réparti de façon égale entre les deux formations.

M. Garon: Oui, c'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Alors, sur ce, je demanderais au porte-parole de l'Association de camionnage du Québec inc. de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne, s'il vous plaît.

Association du camionnage du Québec inc.

M. Alary (Jacques): Je me présente. Mon nom est Jacques Alary, vice-président exécutif de

l'Association du camionnage et je vous présente Mme Pelletier, présidente de l'Association du camionnage qui fera la présentation un peu plus tard.

Juste auparavant, si vous me le permettez, M. le Président, M. le ministre et dignes membres de cette assemblée, j'aimerais peut-être faire certains commentaires sur le mémoire de l'association des voituriers qui a été présenté tantôt.

J'aimerais juste attirer votre attention sur le fait que certains des problèmes soulevés là-dedans sont des problèmes que notre association a soulevés depuis plusieurs années. On y a même donné suite par une campagne de sensibilisation. On a même mis des panneaux publicitaires sur des remorques dans le but de trouver des solutions à certains problèmes soulevés.

J'inviterais cette association - au moins son président, M. Miller - à entrer en contact avec l'Association du camionnage du Québec. Je m'aperçois, en effet, qu'il y a beaucoup de points qui vous ont été présentés et qu'il y aurait lieu d'approfondir, soit qu'on ait eu la bonne information, soit qu'on l'ait interprétée de la mauvaise façon. C'est pour cela qu'on voit dans cela... Une bonne partie de cela, c'est une convention collective, tandis que l'autre partie, c'est une mauvaise interprétation de la déréglementation.

En tant que représentants - je pense que notre présidente est d'accord avec ce que je vais vous dire - nous sommes prêts, peut-être, à essayer de nous asseoir avec M. Miller et de lui expliquer un peu ce qu'est le contexte de l'industrie du camionnage. Quand M. Miller décrit les transporteurs, je pense qu'il ne décrit pas nécessairement les membres de l'Association du camionnage. On a toujours décrit un certain genre de transporteurs qu'on veut voir disparaître tout comme eux, qu'on appelle les intermédiaires parce qu'ils ne font que ramasser un bénéfice, que ce soient les sous-locateurs ou quelqu'un qui fait du transport sur le dos de tout le monde.

Étant donné que le temps est limité, je vais laisser la parole à notre présidente qui va vous présenter notre point de vue sur la loi 76.

Mme Pelletier (Louise): M. le ministre, madame et messieurs les députés, l'Association du camionnage du Québec a fait connaître son point de vue depuis longtemps déjà. Nous ne vous présentons donc pas de mémoire écrit ce matin. Cependant, on peut peut-être faire un bref rappel historique quoique M. Côté y ait mis son grain de sel tout à l'heure. L'Association du camionnage n'a jamais vraiment été pour une déréglementation, à prime abord. Il y a déjà plusieurs années qu'on a commencé à faire des représentations à différents égards. Nos représentations principales ont toujours porté sur la question du renversement du fardeau de la preuve. On évolue avec le temps, l'économie change, le contexte se modifie. Avec le temps,

après les discussions et, je pense, après une évolution tant au Québec qu'au fédéral, l'Association du camionnage a préféré ne pas nager à contre-courant et faire comme les saumons: se laisser mourir. Je pense qu'une déréglementation était un peu... Un changement de contexte réglementaire est quelque chose qui nous apparait relativement inévitable. Ce qu'on tente de faire, c'est de faire valoir notre point de vue pour réduire le nombre de pots cassés.

M. le ministre a rappelé, tout à l'heure, l'entente signée par les différents ministres des Transports en février 1985, une entente de principe. 1987 a été l'année de l'entente sur l'approche d'une déréglementation ou d'un changement du contexte réglementaire. L'Association du camionnage évidemment a toujours compris qu'il s'agissait, à la suite de ces ententes, d'un mouvement national, que d'autres provinces devaient suivre, devaient accompagner le Québec. Le Québec ne devait pas nécessairement être le premier. Cette approche de déréglementation devait s'accompagner des provinces avoisinantes.

Aujourd'hui, nous sommes dans le sprint final vers une réforme réglementaire. Évidemment, oui, nous nous posons certaines questions à l'effet de savoir: Qu'advient-il des autres partenaires provinciaux et où en sont rendus les projets de règlement des autres provinces?

Ce que nous craignons, c'est que le Québec soit le premier à ouvrir les portes et à adopter une déréglementation ou un assouplissement majeur de sa réglementation, sans que les autres provinces n'emboîtent le pas. Le contexte a aussi été un peu altéré par les discussions du libre-échange. L'Association du camionnage du Québec a eu l'occasion de faire ses représentations tant au Comité fédéral qui allouait certaines périodes pour permettre à l'industrie de faire ses représentations qu'à l'Assemblée nationale, lors de la commission parlementaire qui a eu lieu.

Notre boule de cristal n'est pas meilleure que celle de n'importe lequel d'entre vous autour de cette digne table, et on ne peut vraiment pas prévoir ce qu'il adviendra du libre-échange. Le camionnage et le libre-échange, c'est une situation un peu particulière. L'un est presque synonyme de l'autre. On ne peut vraiment présumer ce que sera l'avenir, ce que contiendra inévitablement l'entente du libre-échange, et dans quelle mesure nos entreprises, nos industries, tant québécoises que canadiennes, en seront affectées.

Cela dit, c'est une notion inconnue avec laquelle nous avons à composer. Cependant, on est ici pour parler d'un projet de loi, le projet de loi 76. Le projet de loi 76 est là. Nous avons certains commentaires à formuler quant à cette réglementation économique. La réglementation économique, d'abord, oui. Assurément, il y a plusieurs éléments dans le projet de loi 76 que l'Association du camionnage, elle-même, a demandé. Il y a des éléments qui sont bons pour

améliorer l'efficacité de la Commission des transports du Québec, améliorer la procédure de publication des demandes. Il y a certains éléments dans ce projet de loi qui répondent aux demandes de l'Association du camionnage du Québec. On a peut-être certains commentaires à formuler à trois points de vue, possiblement en ce qui a trait à la définition de l'intérêt public, une définition peut-être trop exhaustive. Cette définition manque peut-être de la flexibilité nécessaire pour permettre des interprétations plus ou moins larges et laisserait la possibilité de réagir vis-à-vis de certaines situations qui pourraient découler du libre-échange, situations qui nous sont inconnues au moment présent.

On peut dire qu'à l'heure actuelle une définition peut-être un peu trop exhaustive pourrait nuire à la flexibilité des gens qui auront à prendre des décisions, que ce soit pour des demandes de permis...

Le test de compétence pourrait être renforcé. Ce ne sont pas des éléments nouveaux que nous mentionnons ce matin. Il serait peut-être à propos de considérer d'avoir un peu plus que d'être informés, que le requérant d'une demande de permis soit informé par la RAAQ. C'est dans ce sens que nous croyons que, en matière de test de compétence, un renforcement pourrait être fait.

Il y a un troisième point sur lequel nous avons une interrogation, et M. le ministre le mentionnait tout à l'heure. Dans le projet de loi C-19, une condition a été incluse afin de permettre au gouvernement canadien de prévoir l'instauration de mécanismes pour répondre, par exemple, aux Américains, dans le même sens que le Packwood Act des États-Unis: une réaction à des actions ou à certaines discriminations qui pourraient nous venir des Américains ou d'autres concernant l'invasion de camionneurs étrangers. Nous ne croyons pas avoir retrouvé cette condition à l'intérieur du projet de loi 76 à moins que nous en ayons fait une lecture un peu trop rapide, mais il nous apparaît que ces dispositions sont absentes.

Un dernier commentaire essentiellement pour résumer et accélérer. La réglementation économique, quels en seront les effets? Nous ne pouvons guère les prévoir principalement avec les considérations et le contexte économique qui se modifient.

La réglementation technique - nous devons quand même en toucher un mot - ce que j'appelle le règlement ou le projet de loi 73 sur le Code de la sécurité routière. Nous sommes entièrement pour ce projet de loi. Il répond à des demandes que nous avons répétées depuis déjà fort longtemps. Notre seule question ou commentaire est: Veillons à l'application stricte de ce projet de loi et assurons-nous d'avoir une application et un contrôle très stricts de la sécurité routière.

M. Alary: Je voudrais peut-être ajouter

juste un élément au sujet de la loi des transports. Ce dont on veut être certains, c'est de ne pas être les premiers à adopter le processus de déréglementation par ces changements à la nouvelle loi sur les transports.

On nous dit qu'il y a certaines provinces, concernant le transport intra, qui ne veulent pas intervenir et qui n'interviendront pas; il y a d'autres provinces qui n'ont pas encore déposé leur projet de modifications réglementaires pour se conformer au projet de loi C-19. Ce dont on veut être assurés, c'est qu'on ne soient pas les premiers à franchir le pas qui va ouvrir le marché de notre industrie à tous les marchés extérieurs, autant international qu'interprovincial.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Alary et Mme Pelletier.

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci. Évidemment, au cours des deux dernières années, nous avons eu beaucoup de contacts avec l'ACQ pour tenter d'harmoniser nos choix en respectant autant que possible ceux qui organisent et effectuent le transport au Québec.

De la même manière, nous avons, à l'occasion, mené des combats, nous, sur nombre d'interrogations quant à la déréglementation du gouvernement fédéral et, elle, de la même manière, sur celles qu'elle avait vis-à-vis de l'Association du camionnage du Canada qui, comme association, était pour la déréglementation, alors que l'Association du camionnage du Québec avait des réticences.

Je me souviens encore de notre première rencontre à Toronto en 1986 au moment où le Québec était à peu près le seul qui ne marchait pas ou qui se posait des questions assez importantes. Nous avions préparé cette rencontre avec les représentants de l'ACQ pour être capables d'avoir une bonne connaissance des effets de la déréglementation dans la mesure où on accepterait. J'ai compris que l'ACQ avait finalement dit: On n'a pas d'autre choix que de suivre le mouvement de la déréglementation parce que c'est un mouvement national. En examinant la situation actuelle, si on n'allait pas vers la déréglementation, on risquait de pénaliser les transporteurs québécois avec deux régimes. Est-ce que c'est votre opinion ou si j'ai mal interprété les propos qu'on aurait pu avoir ensemble dans la mesure où il n'y aura pas cette déréglementation au Québec? Tenons pour acquis que l'Ontario déréglemente. On y reviendra tantôt parce que j'ai une question spéciale là-dessus.

M. Alary: Votre perception est bonne. On vous a dit et on l'a toujours répété, ce n'est pas par choix qu'on va à la déréglementation. Si on est les seuls à ne pas y aller, toutes nos entreprises vont être pénalisées. Il faut voir qu'il y a quand même de l'évolution, ces temps-ci. On

était aussi, tout comme vous je pense, persuadés que ce qui avait été entendu à Toronto était entendu pour l'ensemble du territoire canadien et non pas pour un groupe de provinces.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais quand même qu'on se situe quand on parle des autres. La Colombie britannique et Terre-Neuve, cela ne nous dérange pas tellement. C'est davantage l'Ontario dont on parle, le Nouveau-Brunswick et les marchés qu'on peut desservir ou qu'on dessert traditionnellement par camions. C'est davantage là que la déréglementation doit se faire simultanément ou en même temps. Qu'on s'étende à la Colombie britannique ou à Terre-Neuve, je ne suis pas sûr que cela va avoir beaucoup d'effets. C'est davantage dans le noyau, dans le centre du Canada où il faut que cela se fasse.

Vous dites: Il ne faudrait pas que le Québec soit le premier. Finalement, ce n'est jamais ce qu'on a souhaité ou, du moins, s'il est le premier, il risque d'être le seul. S'il est le premier - une ouverture du Québec alors que l'Ontario ne serait pas ouvert - ça risque d'avoir des effets sur le plan de l'accessibilité.

Dans ce sens, il a toujours été clair que, dans la mesure où on adopte un projet de loi, cela ne veut pas dire qu'on est dedans. Il y a des mécanismes juridiques qui me permettront de les mettre en application dans la mesure où l'Ontario le fait. Selon les informations que nous avons eues ce matin, l'Ontario procéderait au début du mois d'avril 1988.

Cela signifie que, dans la mesure où on adopte le projet de loi, quant à nous il y aura des articles qui forcément ne seront pas en vigueur et qui ne le seront que dans la mesure où l'Ontario procédera. Si l'Ontario n'y va pas, on n'y va pas. C'est aussi simple que cela.

Cela pose toujours le problème d'un geste posé par le fédéral sur un pouvoir qui est celui du fédéral où il régleme le transport extra-provincial, alors que la loi provinciale, elle, régleme l'intra. Je pense que c'est très clair, à ce moment-là.

Je veux en arriver très rapidement non pas aux bons points de la loi, mais à ceux qui vous inquiètent. Il y en a trois. La définition d'intérêt public. Manque de flexibilité, disiez-vous. Vous auriez souhaité une définition un peu plus large pour être capables d'intervenir. Est-ce que l'article 15.2 de la loi, avec la clause "basket" et la possibilité pour le ministre des Transports du Québec d'émettre des directives, ne donne pas suffisamment de souplesse au ministre des Transports du Québec pour être capable d'intervenir?

M. Alary: Selon moi, pas nécessairement. Toutes les clauses sont faites en fonction du premier paragraphe qui dit: Tout doit être fait en fonction de l'intérêt de l'utilisateur. D'accord? C'est pour ça que nous, nous pensions nous être

battus: voir le fédéral sortir de la définition de l'intérêt public. D'ailleurs, c'est ce qui a été accepté, et qui a été aussi confirmé par certains fonctionnaires, à savoir que le fédéral ne veut pas définir l'intérêt public.

Nous pensions qu'il y aurait peut-être lieu d'utiliser une même approche soit celle de l'intérêt public général et non pas, seulement, de le rattacher au bien-être des usagers.

M. Côté (Charlesbourg): On ne se comprend pas. On n'a pas le même texte. Dans le cas du fédéral, c'est bien clair et c'est dit textuellement, c'est privilégier les intérêts des usagers. Il n'y a pas de référence à autre chose que les usagers. La définition de test qu'on a au Québec est conforme à celle du fédéral, sinon cela aurait pu être invoqué n'importe quand à l'encontre de l'esprit de la loi fédérale. Dieu sait que des discussions, on en a eues; on a essayé. Le texte du Québec est en conformité avec celui d'Ottawa à ce moment-ci. Ma compréhension, ou notre compréhension chez nous, à tout le moins...

(13 h 15)

M. Alary: D'accord. C'est peut-être, M. le ministre, dans la définition des critères où on limite dans ces critères certaines choses que le fédéral ne juge pas bon de limiter. Est-ce que, comme vous le dites, la fameuse clause "basket" va permettre de faire ce que l'on veut ou la clause "d'émettre une politique" de la part du ministre des Transports va permettre de faire ce que l'on veut? On le souhaite.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que la...

M. Alary: Quand on restreint une définition ou l'application d'une définition, bien, on en restreint sa portée.

M. Côté (Charlesbourg): La clause "basket", nous sommes les seuls à l'avoir, tout comme nous sommes les seuls, le gouvernement du Québec, à avoir inclus dans le projet de loi l'obligation de revenir devant la Chambre pour être capables de mettre fin au test d'intérêt public, alors que, à Ottawa, c'est automatique au bout de la période de cinq ans. Alors, on a donc, chez nous aussi, certaines questions. Finalement, on a voulu se donner, à l'intérieur de cela, un certain nombre de pouvoirs pour être capables de réagir face à la situation parce que, effectivement, malin est celui qui, aujourd'hui, peut prévoir, dans les moindres détails, ce qui va se passer.

Je pense que c'est être responsable que se donner, à l'intérieur de cela... Par la clause "basket", par les directives qui pourraient venir de la part du ministre des Transports - peu importe qui il sera à l'époque - et, en plus, par l'obligation de revenir devant le Parlement à la fin des cinq ans pour faire sauter la clause d'intérêt public, cela me paraît être, à tout le moins, certaines poignées qu'on se donne pour être capables de suivre l'évolution et de voir ce

qu'on peut faire à ce chapitre.

Vous avez, bien sûr, parlé du test de compétence qu'on retrouve davantage au niveau de la connaissance de certaines règles, ce dans quoi un transporteur s'engage. Je pense que ce que nous avons inclus à l'intérieur du projet de loi 73 donne beaucoup d'exigences maintenant quant à la sécurité routière. Cela a toujours été votre préoccupation lors de nos rencontres. À ce moment-là, il y a beaucoup de dents ajoutées au projet de loi 73, qui est maintenant presque adopté, puisque l'étude article par article en est maintenant faite. Il nous donne des pouvoirs pour contrôler un certain nombre de choses en ce qui concerne les routes du Québec. Dans ce sens-là, le test aurait pu être un test écrit ou un examen à passer, mais l'arbitrage de tout cela n'est pas facile. On voit, dans d'autres circonstances, ce que cela donne.

Je veux, à ce chapitre, vous rassurer quant aux exigences très sévères qu'aura là Régie de l'assurance automobile et la Commission des transports. On va le faire de manière très professionnelle compte tenu du fait qu'on vit des situations. Tantôt, les voituriers nous l'ont dit; il y a des gens qui, de par certaines situations, compte tenu de certaines exigences, sont des dangers sur le plan public. Je pense qu'ils ont eu l'honnêteté de l'admettre.

Mais le point le plus important que vous soulevez et qui me concerne, c'est la disparité des mesures qu'on pourrait imposer aux nôtres par rapport à ce que les Américains nous imposent chez eux. La disposition à l'intérieur de C-19 qu'on a fait ajouter, c'est le Québec qui l'a fait ajouter pour être capable de répliquer aux Américains dans la mesure où il n'y aurait pas réciprocité dans la considération des mouvements de transport et des taxes. Elle est là; mais il faut quand même admettre qu'elle s'applique à ceux qui font du transport extraprovincial, pas à ceux qui font de l'intra, donc à ceux qui font de l'extra et qui sont régis par C-19. La loi provinciale ne régit pas l'extra, mais elle régit l'intra. À ce moment-là, régissant l'intra, il ne nous est pas apparu nécessaire d'avoir, à l'intérieur de notre loi, une clause comme celle-là.

M. Alary: Si vous me le permettez, je ne suis pas certain de cela. Le jeu de pouvoir qui se fait entre le fédéral et le provincial, c'est un jeu dans lequel je pense que tout le monde est en train de perdre la notion de relations fédérales-provinciales. Si on dit - on me le dit souvent - que le fédéral délègue les pouvoirs du transport intraprovincial aux commissions provinciales et disait: Vous allez traiter les entreprises fédérales de la même manière que vous traitez les entreprises locales, si on prend cela comme principe, cela veut dire - on le voit dans les premiers paragraphes du projet de loi où on dit qu'on va appliquer, pour les fédéraux, notre loi provinciale selon les pouvoirs qui lui sont délégués du fédéral - à ce moment-là, que

lorsqu'on va arriver au niveau de la discrimination envers les Américains ou à une demande de permis faite par un Américain, normalement elle devrait se faire par le même biais ou la même loi, qu'est la nouvelle loi sur les transports du Québec. En ayant une clause pareille à celle d'Ottawa, s'il y avait une interprétation soit dans une Cour provinciale ou une Cour fédérale, on serait certainement protégés dans l'une ou l'autre. Je dis que c'est peut-être un élément à ajouter, qui ne nous coûte pas très cher et qui pourrait probablement nous servir un jour.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne fais pas partie de la famille des avocats. Cela a, semble-t-il, des implications sur le plan juridique, mais, dans la mesure où on n'a pas d'empêchement, je n'ai pas d'objection à ce qu'on puisse inclure cette clause dans le projet de loi si cela peut offrir certaines garanties. Encore faudrait-il avoir le pouvoir sur le plan légal. Mise à part cette possibilité, si on peut sur le plan légal avoir la possibilité de le faire, je n'ai aucune espèce d'objection, au contraire, puisque c'est nous qui avons revendiqué et obtenu la chose en février à Ottawa, parce qu'on sentait un certain nombre de choses. Dans ce sens-là, si, sur le plan légal, on peut avoir l'encadrement • qu'il faut et les autorisations de l'inclure là-dedans, aucun problème quant à moi, on peut l'inclure. C'est uniquement une question de juridiction qui ferait en sorte qu'on ne pourrait pas l'inclure. Si elle n'est pas nuisible, elle peut être utile et, dans ce sens-là, je n'ai pas d'objection majeure à cela. Il s'agira de vérifier et on vous en informera.

M. Alary: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Je reviendrais peut-être à une question qui est à la base même de cette déréglementation. Je pense qu'il faut refaire un peu d'histoire pour être capable de comprendre ce qui se passe aujourd'hui. Les transporteurs canadiens, dont des Québécois, ont, au cours des années soixante-dix et en particulier quatre-vingt, fait du transport aux États-Unis. C'est la réaction des transporteurs américains qui, en 1980 et 1982, ont forcé des représentations auprès du gouvernement canadien pour aller vers une déréglementation et qui, par conséquent, avaient un certain niveau de tolérance ou acceptaient que des Canadiens puissent faire du transport aux États-Unis.

On est toujours dans des questions hypothétiques, mais il faut se poser la question. Si, demain matin, il n'y avait pas de déréglementation, si on n'avait pas à répondre à ces exigences des États-Unis de 1980, répétées en 1982, engagements pris par les gouvernements fédéraux de déréglementer, si on n'allait pas dans cette voie de la déréglementation, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir certains effets? J'écoutais M. Miller tantôt qui disait qu'une maudite bonne expérience du transport se fait aux États-Unis.

Quand on parle de tous les États, il faut croire qu'il s'en fait passablement et que beaucoup de Québécois et de Canadiens gagnent leur vie à transporter des biens aux États-Unis et à en prendre des États-Unis pour les rapporter chez nous. Dans ce sens-là, est-ce qu'il n'y aurait pas des conséquences qu'on pourrait prévoir ou des réactions de la part des Américains à ce niveau?

M. Alary: M. le ministre, je pense que C-19 répond à cette préoccupation, car C-19 est la réponse à la demande américaine, pour tout ce qui touche le transport international.

Lorsqu'on arrive au transport à l'intérieur du territoire américain, à l'intérieur des États, on peut comparer cela facilement au transport intra Québec. On sait que 43 États n'ont pas encore bougé quant à la déréglementation ou la "reréglementation". À ce moment-là, si on compare au niveau national, oui, C-19 répond à la loi adoptée et mise en vigueur en 1980. Mais, lorsqu'on descend à un niveau intra, mises à part les barrières de toutes les lois de travail, un Québécois ne peut pas obtenir facilement un permis de transport, supposons de Buffalo à New York. C'est peut-être pour cela que, dans la clause qu'on vous demande d'ajouter, la clause dont on a parlé tantôt pour s'assurer qu'il n'y ait pas de discrimination entre un Québécois et un Américain, à ce moment-là, c'est peut-être la réponse à savoir que, si les Américains ne nous permettent pas d'avoir de permis à l'intérieur des États, on pourra peut-être leur imposer la même médecine.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais ce que je comprends, dans la mesure où il n'y a pas cette déréglementation C-19 au Canada, il pourrait y avoir, pour les transporteurs du Québec qui font du transport aux États-Unis, des barrières encore plus importantes que celles qu'on connaît actuellement.

M. Alary: Écoutez, on a encore l'épée de Damoclès du fameux projet appelé Packwood où le président des États-Unis a le droit de fermer les frontières à n'importe quelle entreprise canadienne ou mexicaine. Présentement, la barrière continue au niveau mexicain mais a été suspendue au niveau canadien jusqu'au moment où on a appris que C-19 s'en venait. C'est au niveau international et entre États, ce n'est pas au niveau de la même juridiction à l'intérieur même d'un État ou à l'intérieur d'une province.

M. Côté (Charlesbourg): D'après vous, quel est le pourcentage du chiffre d'affaires des transporteurs du Québec qui transportent aux États-Unis?

M. Alary: Nous évaluons à 15 %, 16 % ou 17 % le chiffre d'affaires des mouvements internationaux entre le Québec et les États-Unis. On peut dire qu'entre le Québec et les autres

provinces, il y en a environ 50 % à 55 % et le reste est dans le transport intra Québec.

M. Côté (Charlesbourg): D'où les 70 % dont on fait mention chaque fois qu'on en parle.

M. Alary: Oui, de transport international et interprovincial.

M. Côté (Charlesbourg): Quel serait l'effet, demain matin, si les portes se fermaient pour 16 % ou 17 % de transport aux États-Unis? Quel serait l'effet sur nos transporteurs?

M. Alary: Je peux vous dire que, si 17 % se fermait, on aurait ni plus ni moins la contrepartie américaine si on parle au niveau international. Même si les barrières semblent être ouvertes parce que c'est du neuf, on a d'autres barrières. On a parlé tantôt du Highway Use Tax. Peut-être pour l'information de l'autre association, elle devait être 550 \$ américains et on a réussi à la négocier aux trois quarts du prix. On a d'autres démarches de faites. Elle a imposé d'autres barrières comme cela et certainement que le lendemain où on imposerait une barrière, surtout à la suite de ce qu'on peut lire dans le paragraphe qui traite des transports routiers dans l'entente du libre-échange, on ne pourrait plus faire discrimination envers un autre pays. Mais encore là, lorsqu'on se place dans le contexte égalitaire, c'est-à-dire le contexte intra État par rapport à l'intraprovincial, c'est peut-être une autre approche.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va pour le moment, M. le Président.

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

M. Alary: M. le Président, est-ce que vous me permettez juste un commentaire pour revenir sur le fameux test de compétence?

Je pense que, ce matin, on a peut-être eu le plus bel exemple du fait que, si on n'évalue pas la compétence de quelqu'un avant d'entrer dans une industrie, cela fait en sorte qu'à un moment donné, cette personne se retrouve dans l'industrie et ne sait pas comment en sortir. On a eu certains exemples qui ont été donnés par l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec. On sait, vous comme moi, qu'il y a une réglementation en ce qui concerne les masses et dimensions depuis X années, mais ces gens ont commencé à l'apprendre quand on a commencé à appliquer cette réglementation. Et toute cette chose est vraie pour l'ensemble de la réglementation, autant pour le Code de sécurité routière que pour les autres choses qui découlent du camionnage. C'est pour cela que, si on fait seulement informer un camionneur des choses auxquelles il aura à faire face, cela ne veut pas dire nécessairement qu'il

va en prendre connaissance et qu'il va réellement être conscient de ce en quoi il s'embarque.

M. Côté (Charlesbourg): Juste un élément d'information additionnel pour tout le monde. Il faut bien comprendre que le test de compétence, à ce moment-ci, dans la phase que nous entamons, c'est que chacun sera coté conditionnellement. C'est une première étape. Il y aura toute la vérification qui s'impose faite par la Régie de l'assurance automobile auprès de chacun des détenteurs de permis, ou potentiellement détenteur, de façon à ce que, toutes les vérifications étant faites et s'il répond de manière satisfaisante à chacune de ces normes, à ce moment-là, il se verra délivré de passer le test de compétence. Mais il y a un conditionnel qui est important et chacun devra démontrer la qualité et répondre aux exigences du test de compétence même s'il n'y a pas d'examen en soi. La plus belle preuve, c'est que ce n'est pas le fait de réussir un examen qui démontre qu'on est compétent. On a vu cela un peu dans certains cas. On se spécialise dans la formation, mais uniquement en fonction de questions pour répondre à des questions non pas en termes de connaissances des données globales à ce niveau. Il y a toute une série de mécanismes que vous connaissez très bien, je pense, qui ont été faits à l'intérieur du projet de loi 73. Ce n'est pas tout le monde qui va passer au travers aussi facilement.

On me rappelle aussi que certains ajustements ont été faits à votre demande pour que cela vise aussi les personnes qui ne sont pas visées par cette loi.

M. Alary: M. le ministre, vous savez que, concernant le projet de loi 73, notre association vous endossait d'emblée. On a dit et on le répète que, avec une application réelle, c'est la solution pour faire le ménage dans cette très belle industrie.

M. Côté (Charlesbourg): Mais si on le fait aussi bien qu'on l'a fait dans les poids et mesures depuis quelque temps avec ses défauts, en termes d'application, j'ai l'impression que le résultat ne sera pas si mal.

M. Alary: Au moins, on sait qu'il y a des défauts et on peut les corriger.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis. (13 h 30)

M. Garon: M. le Président, je veux remercier l'association des camionneurs et je suis heureux de constater que c'est une présidente qui est à l'Association du camionnage, Mme Pelletier, et M. Alary, est directeur général. Moi, je voudrais surtout poser des questions plutôt que de prendre tout le temps. Vous avez parlé de transport international, 15 % ou 17 % du volume

fait par les Québécois aux États-Unis. Quel pourcentage estimez-vous que les Américains font ici? Est-ce que c'est équivalent, moindre ou plus?

M. Alary: M. Garon, dans cela, je peux vous répondre que cela dépend des marchés parce qu'il faut faire vraiment une distinction entre ce qu'on appelle les charges entières et ce qu'on appelle les lots brisés. Tout ce qu'on appelle des lots brisés, c'est une chaise, une table ou toutes ces choses-là. La majorité est faite par les Américains, parce qu'ils ont des systèmes d'infrastructure établis dans la majorité des États, choses dans lesquelles on est limités. En tant que Canadiens, quand on a réussi à s'établir dans le nord de la Nouvelle-Angleterre, dans ces places-là, c'est pas mal la limite qu'on a.

Pour ce qui est des charges entières, tout ce qui touche les produits du bois, les matières premières, la majorité de ces choses sont faites par les transporteurs canadiens. Mais quand on balance tout cela ensemble, selon des chiffres fournis par la douane, c'est à peu près 50-50, Américains et Canadiens.

M. Garon: Mais est-ce que cela veut dire qu'on fait plus de transport aux États-Unis, qu'ils n'en font ici ou si cela s'équivalait?

M. Alary: Non, c'est à peu près balancé, parce que...

M. Garon: Cela s'équivalait?

M. Alary: ...disons que, en termes de volume transporté, c'est peut-être plus du Canada vers les États-Unis, à cause de la qualité des matières. Ce sont les matières premières qui vont servir. Tandis que ce qui vient des États-Unis, ce sont plus des produits finis et des produits qui serviront à la consommation. Donc, le prix du transport est automatiquement plus élevé, parce que ce n'est pas nécessairement en charges entières ou ce n'est pas nécessairement le même genre de produit transporté ou ce produit ne supporte pas nécessairement le même coût de transport.

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que vous n'aviez jamais été favorable à une déréglementation, que c'était un compromis et que vous estimiez que le Québec ne devrait pas être le premier à ouvrir les portes sans qu'on ait la garantie que les autres le fassent. Moi, je me rappelle le domaine du système métrique, où il y avait le même genre d'entente dont le ministre parle, où toutes les provinces devaient embarquer. Le Québec est embarqué le premier et l'Ontario, malgré tous les engagements pris, n'est jamais embarqué et a réussi à obtenir un engagement du Parti conservateur, suivant lequel les deux systèmes marchaient de front. Alors, nous, au Québec, toutes les dépenses ont été faites. On

est embarqués dans le système métrique et l'Ontario est resté au système anglais, si l'on veut, au système traditionnel et n'est pas embarqué dans le système métrique, véritablement. Alors, les coûts, on les a faits et eux, ils ne les ont pas faits.

Ce n'est pas parce qu'ils ont signé une entente... D'autant plus que le principal adversaire du libre-échange, actuellement, au Canada, c'est le premier ministre de l'Ontario, qui a gagné son élection là-dessus, en partie. Que, demain matin, il dise: Moi, je n'adopterai pas cela, le projet peut être beaucoup moins "harmonisateur" qu'on ne le pense. Le ministre vient de nous dire que cela va être au mois d'avril. À ce moment-là, je ne comprends pas la hâte à adopter un projet de loi, qui pourrait être laissé là. Un projet de loi ne meurt pas parce qu'il est là. Il y a eu le vote en deuxième lecture. Il peut être laissé là et on peut attendre de voir le dépôt des autres, vu que la session va recommencer au mois de mars.

À ce moment-là, on peut attendre que le projet de loi de l'Ontario soit déposé pour pouvoir continuer. On aura eu le temps d'étudier, comme il le faut, le libre-échange. On va voir ce qui va arriver avec le libre-échange. On verra le projet de loi de l'Ontario. C'est notre principal concurrent à côté, et, selon les principes mêmes du ministre, on peut attendre de voir ce qui va arriver avec les autres. S'il n'arrive rien, qu'est-ce que cela donne d'avoir des clauses pour s'ajuster, alors qu'on a un projet de loi qui va dans un cadre et que le cadre est disparu?

Pensez-vous que vous seriez malheureux si le projet de loi restait déposé à l'Assemblée nationale et qu'on attendrait de savoir ce qu'il y a dans le libre-échange, ce qu'il y a dans le projet de loi de l'Ontario, pour continuer à procéder à la commission parlementaire. Vous pourriez, à ce moment-là, faire des représentations en connaissant ce qui se passe ailleurs, pour étudier le projet de loi et l'amender en conséquence, si c'est nécessaire, en fonction de ce qu'on va savoir.

M. Alary: M. Garon, en réponse, je pense qu'on ne serait pas nécessairement malheureux, parce que ce qu'on demande, c'est de ne pas adopter ou ne pas mettre en pratique le projet de loi. Tant et aussi longtemps que l'Ontario ne l'aura pas fait ou n'annoncera pas ses couleurs, on ne saura pas exactement à quoi s'en tenir. Finalement, les deux provinces qui nous intéressent le plus sont le Nouveau-Brunswick et l'Ontario où les plus grands volumes de transport se font. Je dis: Quelle est la meilleure méthode pour l'atteindre? Est-ce reporter l'adoption ou suspendre son application? Il faut dire aussi que, dans le même projet de loi, des choses doivent être faites pour qu'il y ait harmonisation avec la loi C-19.

À ce moment-là, on veut avoir ces parties-là le plus vite possible parce que cela fait

depuis 1980 qu'on parle à nos membres de déréglementation, qu'on bloque la déréglementation, qu'on contourne, qu'on amène toutes sortes de choses. À un moment donné, ils ont hâte, en tant qu'investisseurs de savoir exactement dans quoi ils s'embarquent et d'avoir une bonne idée. Déjà, on a la loi C-19 qui est là, le projet de loi est là, mais il y a certaines choses que nous ne sommes pas prêts à voir entrer en vigueur tant et aussi longtemps que nos confrères de l'Ontario ou du Nouveau-Brunswick ne l'auront pas fait et ne l'auront pas mis en place. Mais il y a d'autres choses qu'on aimerait bien voir pour simplifier le système. C'est pour cela qu'à votre question, est-ce que c'est mieux de laisser le projet de loi en son entier là ou d'en suspendre une partie de son implication, ce n'est pas facile à répondre.

M. Garon: Au fond, c'est quasiment mieux de scinder le projet de loi en deux pour adopter les dispositions qui pourraient être adoptées immédiatement et laisser les autres dans un autre projet de loi, ce qui est possible aussi, une scission d'un projet de loi.

M. Alary: M. Garon, c'est vous qui êtes les spécialistes en matière législative. Nous, on subit la réglementation.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis me le permet, ce n'est pas tout à fait cela.

M. Garon: C'est possible.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas tout à fait cela. On va être bien capable de se comprendre. Il y a une autre méthode qui est celle d'adopter le projet de loi, de mettre en application certains articles, de reporter l'application des autres articles. On peut trouver une formule. C'est sur promulgation. On peut revenir sur les impacts de ces articles-là en commission parlementaire. Avant même de le faire, on peut voir le projet de l'Ontario. Il y a des mécanismes sur lesquels on peut s'entendre. On peut adopter le projet de loi article par article puis s'entendre à la fin de la commission, voir les articles qui seront promulgués ou pas, ou qui pourront l'être. S'il faut, pour tout cela, avant promulgation, qu'on revienne devant une commission parlementaire pour voir les effets du projet de loi de l'Ontario, n'importe quand là-dessus. Le risque c'est de se retrouver avec deux régimes applicables aux transporteurs du Québec. C'est eux qui seront pénalisés. Cela n'a pas de maudit bon sens. C'est cela, le danger.

M. Garon: En Ontario, ils auront le même système. Tant que le système de l'Ontario n'est pas adopté, il y aura aussi deux régimes en Ontario. Ce n'est pas une question d'années, c'est une question de semaines au fond. Je ne vois pas personnellement l'avantage de voter une

loi immédiatement, parce qu'une fois que la loi est votée, on ne vient plus en commission parlementaire, c'est fini. Tout ce qu'on peut faire, c'est de recommencer le processus avec un projet de loi complètement nouveau pour amender une loi qui a été votée, même si elle n'est pas mise en application. Techniquement, une fois que la loi est adoptée ici, qu'on a fait les trois lectures, qu'elle est sanctionnée par le lieutenant-gouverneur, c'est fini. L'Assemblée nationale n'a plus d'affaire à cela. C'est un projet de loi qui a été adopté. Si on veut changer cela, il faut recommencer tout le processus. Alors, c'est bien plus facile pour le ministre de laisser cette loi-là en suspens jusqu'au mois de mars ou avril. Aussitôt que la loi de l'Ontario sera déposée, on pourra procéder.

M. Côté (Charlesbourg): Juste pour tenter d'éclaircir notre situation, cela signifierait que les transporteurs seraient soumis à deux régimes. Ma compréhension à moi, c'est celle-là.

M. Garon: Ils vont l'être de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement.

M. Garon: Avec l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas nécessairement. Il est à peu près clair que, dans la mesure où on n'y va pas, nos transporteurs qui font de l'extra - ils sont à 70 % - seront soumis à deux régimes. La meilleure question qu'on peut leur poser c'est: Est-ce que vous êtes prêts à vivre avec deux régimes et est-ce que c'est viable?

Mme Pelletier: M. le ministre, je pense que, lorsqu'on s'est rencontrés, on a déjà mentionné qu'une des pires choses à faire serait de donner aux transporteurs québécois deux régimes, de traiter les transporteurs du Québec de façon différente que ceux qui sont de l'extérieur. C'est brimer notre industrie québécoise, et je ne pense pas que ce soit là quelque chose qui soit pour le bienfait de l'industrie dans son ensemble. Si les Québécois ne peuvent faire des choses que les voisins ont le droit de faire, je crois qu'on se nuit à nous-mêmes. C'est dans ce sens-là, je pense qu'on en a déjà parlé.
(13 h 45)

M. Garon: Mais comment les gens de l'Ontario vont-ils pouvoir fonctionner dans deux régimes alors qu'ils n'auront pas voté leur projet d'harmonisation?

Une voix: La loi C-19 est là.

M. Garon: Il va y avoir deux régimes en Ontario, c'est ce que je dis, il va y avoir deux régimes en Ontario. L'Ontario est contre le libre-échange, ils vont pouvoir s'ajuster en fonction de ce qu'ils vont savoir. Tandis que

pour nous, ce sera fini. Il faudra suivre le processus. Cela prendra des mois de plus au Québec. L'Ontario pourra réagir, il aura toute la marge de manoeuvre qu'on n'aura pas parce que le ministre aura réagi trop rapidement.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il faut bien se comprendre. Il est sûr dans notre esprit que, le projet de loi 76 ayant franchi toutes les étapes, il y a des actions... On n'est pas fous, on n'est pas tombés sur la tête. On était de ceux qui freinaient...

M. Garon: On ne le sait pas, on n'est pas toujours là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, de toute façon, je pense qu'il y a des témoins qui ont vécu, semaine après semaine, heure après heure, avec nous. Quant à moi, je n'étais pas le plus convaincu de cette nécessité. On a vécu chaque jour et on a consulté, on a travaillé pour voir ce qui ferait le moins mal à l'industrie au Québec. On a évolué ensemble. On se dit maintenant qu'à partir du moment où on l'adopte, il y a des articles du projet de loi qui ne seraient pas promulgués tant et aussi longtemps que l'Ontario n'aurait pas fait ses devoirs et fait adopter son projet de loi, pour être sur le même pied et pour ne pas permettre aux Ontariens d'entrer chez nous comme ils le veulent, sans que nous ayons aussi, en contrepartie, accès à leur marché. C'est la situation dans laquelle on est.

Je dis au député de Lévis ceci, il y a des points sur lesquels vous vous questionnez quant à l'effet. Il faut que cela arrive en même temps partout. C'est vrai, vous avez raison. C'est aussi notre préoccupation. Dans ce contexte-là, il y a des moyens sur le plan législatif ou sur le plan de la procédure parlementaire où on peut échanger un certain nombre de choses. On veut éviter d'avoir deux régimes à appliquer aux camionneurs, ce qui pénaliserait définitivement, par l'expérience de tous, ceux qui font le transport au Québec et à l'extérieur.

M. Garon: Je ne comprends pas comment vous pourrez vous harmoniser sans mettre en vigueur des articles de loi d'harmonisation qui sont compris dans le projet de loi en attendant l'Ontario, alors que vous allez adopter d'autres articles. Comment allez-vous pouvoir faire cela? Vous allez maintenir deux régimes de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une chose qu'il faut comprendre. Le transport extraprovincial est réglé par le projet de loi C-19. C'est bien clair, il est réglé. Qu'on le veuille ou non, demain matin, l'extra pour 70 % de ceux qui ont du camionnage à faire est réglé. Que l'Ontario le veuille ou non, que le Nouveau-Brunswick le veuille ou non et que le Québec le veuille ou non, c'est réglé. Le ministre fédéral des Trans-

ports va déléguer son pouvoir à un organisme ou à quelqu'un qui pourra délivrer ces permis. Mais, en l'occurrence, au Québec, c'est la Commission des transports. Après cela, on parle de quoi? On parle de 30 % pour le transport intraprovincial. C'est le but du projet de loi 76. Ce sont des règles pour 30 % du camionnage. Je ne veux pas...

M. Garon: Je voudrais dire essentiellement que je ne comprends pas trop la façon de fonctionner du ministre. L'Association du camionnage nous dit que la définition d'intérêt public manque de flexibilité, que cela pourrait nuire en cas de libre-échange. L'ordre de la Chambre qu'on a, c'est de commencer à étudier le projet de loi à 15 heures aujourd'hui jusqu'à 18 heures et de 20 heures jusqu'à minuit. L'accord sur le libre-échange ne sera pas rendu public avant jeudi, nous a dit ce matin le ministre du Commerce extérieur. Cela veut dire qu'il y a de fortes chances que tout le projet de loi soit adopté ici quand l'accord sur le libre-échange sera rendu public, si le ministre procède immédiatement. C'est la réalité brutale. On parle de remplacer des clauses, des tests de compétences et tout cela. En cas de discrimination, on prévoit une clause pour réagir; il ne sera plus possible de le faire si le projet de loi est adopté.

Je pense que, quant à la façon de procéder, si le ministre adopte le projet de loi, il a fait son lit. Même s'il ne l'adopte pas tout de suite et qu'il attend, attendre peut vouloir dire une semaine, mais l'entente sur le libre-échange devrait normalement être rendue publique jeudi et les gens sauront ce qu'il y a dedans et comment cela joue par rapport à ce qu'il y a là. On ne sait pas ce qu'il y a sur le camionnage. On sait ce qu'il y a sur le transport maritime, selon ce qui a été rendu public. Sur le camionnage, cela n'a pas été rendu public. On a compris que quelqu'un comme M. Fahndrich - il est de votre association, je pense - a fait des déclarations. Il a dit: Tout le monde est mêlé. On ne sait plus ce qui arrive dans ce secteur-là. Est-ce qu'il représentait un peu ce que vous pensez quand il a dit cela? Cela a été publié dans les journaux.

M. Alary: Remarquez bien qu'en ce qui concerne le libre-échange, presque tout le monde, tous les citoyens se demandent si ce sera bon et quelles seront les implications réelles. Il a certainement bien rappelé les pensées d'un peu tout le monde. Effectivement, on ne connaît pas encore le contenu du libre-échange. Mais, pour nous, le libre-échange n'est pas seulement le libre-échange. Il y a beaucoup d'autres barrières sur lesquelles il faut faire des interventions et qui ne touchent aucunement le libre-échange.

Tantôt, on a parlé de la fameuse Highway Use Tax qui s'applique, mais non pas d'une manière nécessairement discriminatoire envers les Canadiens par rapport aux Américains. C'est

quand même un montant qui est là pour nous, tous les ans, et peu importe le kilométrage. Aussitôt que tu as dépassé 8000 kilomètres, tu es obligé de payer cette taxe, et même si tu n'utilises pas totalement ton véhicule aux États-Unis. Il y a différentes choses comme cela pour lesquelles il est plus important pour nous d'essayer de trouver des solutions que le contenu de ce qu'on a pu lire du libre-échange en ce qui concerne l'entente. Je ne pense pas que les textes vont beaucoup changer. Les textes qu'on voit et qui touchent le transport routier ou ce qu'on a vu consistent à s'assurer qu'il n'y a pas de discrimination par rapport à d'autres pays. Après cela, lorsqu'on arrive aux droits de faire du transport, c'est là que la négociation qui est en dehors de l'entente du libre-échange doit commencer.

Quand je me suis présenté devant l'Assemblée nationale pour faire part des différentes doléances qu'on avait dans notre association quant à nos craintes au sujet du libre-échange, on m'a dit: Tu es à la mauvaise table. C'est plus dans le domaine des négociations avec l'autre pays, à savoir d'ouvrir certaines portes qui nous sont fermées et qui demeureront fermées même s'il y a signature d'entente du libre-échange. C'est pour cela que si on regarde le projet de loi qui est devant l'Assemblée nationale, notre crainte - je vais être bien honnête avec vous - est bien plus grande en ce qui concerne les autres provinces quant à savoir ce qu'elles vont faire que seulement en ce qui concerne le libre-échange. Il va falloir se lever et aller négocier des choses. Il y a des choses qui sont importantes à négocier rapidement, mais qui ne découlent pas nécessairement du libre-échange, qui découlent de barrières que les Américains montent chaque jour pour nous éloigner des marchés à atteindre. C'est encore la meilleure façon d'agir, chose certaine, et on a discuté depuis plusieurs années de la déréglementation. Une fois que le projet de loi C-19 a été adopté, on n'a pas des choix et des choix, parce que C-19 va prendre soin de tout ce qui est du transport international. Cela veut dire que pour l'Américain qui va faire une demande pour obtenir un permis de New York à Chicoutimi par exemple, il va être difficile de savoir s'il a de la marchandise dans son camion de Chicoutimi à Montréal, au retour. C'est de là que vient toute la complexité, à savoir si l'un est meilleur que l'autre ou... Si on est capables de retarder cette chose, oui, mais est-ce qu'on doit s'attacher? C'est de là que vient notre interrogation à cause de toutes les implications, de tout ce qui entoure l'ensemble du système.

Il est certain que notre crainte la plus grande concerne l'Ontario à cause du volume. C'est pour cela qu'on aimerait mieux qu'il y ait, comme on dit, un report en ce qui concerne l'approche, pour ce qui touche l'Ontario plus que le libre-échange encore. Oui, on va vivre le libre-échange, mais tout ce qui en découle, ce

sont des représentations à faire et il va falloir les faire pour qu'on puisse fonctionner d'une façon égalitaire. C'est l'ensemble du libre-échange qui devient... quand on le qualifie, parce qu'on n'a pas eu une définition réelle de ce qu'était le libre-échange. Mais il est certain que nos craintes sont là et qu'elles demeurent. Mais quelle est la meilleure solution? Quand on se penche sur l'une, on dit: Oui, elle est bonne en partie et l'autre est bonne aussi en partie.

M. Garon: On peut dire que la session va quand même jusqu'au 20 ou 22...

M. Côté (Charlesbourg): Le 21 décembre.

M. Garon: ...le 21 décembre. Alors, il n'y a pas obligation de procéder cette semaine. Si l'entente sur le libre-échange est produite jeudi - on dit aujourd'hui que ce serait jeudi - je ne comprends pas pourquoi on procéderait cette semaine. On devrait au moins attendre à la semaine prochaine. Quand l'entente va sortir jeudi, l'Association du camionnage va pouvoir dire: On pense que les clauses qui sont là-dedans sont tellement bonnes ou tellement mauvaises qu'on devrait faire telle ou telle chose. Mais procéder cette semaine, cela m'apparaît incroyable parce que l'entente fondamentale va apparaître jeudi.

La dernière question que j'aimerais vous poser concernerait l'Ontario. Est-ce qu'il n'y avait pas un projet de loi déposé avant les élections concernant cette harmonisation? Si l'Ontario ne procède pas plus rapidement que cela, s'il ne semble pas pressé, avez-vous des explications là-dessus ou si vous faites seulement constater le fait que le projet de loi qu'ils avaient déposé avant les élections...

M. Alary: On sait, comme tout le monde, qu'il y a eu des élections en Ontario, que le ministre qui s'est retrouvé ministre des Transports ne pensait pas redevenir ministre des Transports et qu'il avait pris des engagements avant de partir. En revenant, il a dit: Je suis là en attendant, mais je vais peut-être être remplacé. Là, on s'est aperçu que le premier ministre l'a nommé à nouveau au même poste.

On se dit: L'Ontario va-t-il disposer sa position sur la déréglementation? Ils disent oui, d'ici à une quinzaine de jours. Est-ce que ce sera réellement le même contenu que celui qu'ils avaient avant dans le projet 150? Si on regarde le projet 150, c'était une approche qui n'était peut-être pas semblable à celle du Québec, parce que certaines choses étaient différentes, mais on n'a pas encore les textes finals et la volonté finale. On sait que l'association ontarienne du camionnage a présentement des rencontres avec différents représentants gouvernementaux justement à cause de l'implication du libre-échange pour elle. On sait que l'implication semble très grande pour l'Ontario et on attend, comme tout

le monde, de savoir ce qu'ils vont décider et comment ils vont le décider.

M. Garon: Mais ne trouvez-vous pas curieux que l'association vous dise dans quinze jours et que le ministre, qui communique sûrement avec le ministère plutôt qu'avec l'association du camionnage de l'Ontario, lui, dise au mois d'avril?

M. Alary: Non, je veux dire le dépôt ou le...

M. Côté (Charlesbourg): Non, le dépôt...

M. Garon: Dépôt au mois d'avril?

M. Alary: L'acceptation...

M. Côté (Charlesbourg): Non, il y a dépôt avant les fêtes, mais, pour eux, la période d'acceptation, compte tenu des fêtes, pourrait aller en mars ou en avril, en termes d'application. C'est l'application au mois d'avril.

M. Garon: Oui, l'Ontario que vous trouvez habituellement bon pense la même chose que moi.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Non, je pense... Non, mais il faut...

M. Garon: Habituellement, vous trouvez l'Ontario extraordinaire. Là, il ne veut pas adopter cela avant le mois d'avril pour voir un peu comment s'ajuste...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est d'abord et avant tout un contexte électoral. S'il n'y avait pas eu d'élection en Ontario cet automne, le projet de loi serait adopté et appliqué au 1er janvier 1988. C'est cela. Mais il faut se rendre compte qu'au 1er janvier 1988, la loi C-19 s'applique. Les règlements du fédéral seront publiés dans la *Gazette officielle* le 16 décembre. Il ne faut jamais perdre cela de vue.

M. Garon: D'accord, M. le ministre. Je vais vous poser une question à ce moment-là. Si vous avez l'intention d'appliquer votre projet de loi à partir du 1er janvier 1988, vos règlements doivent être prêts. Est-ce qu'on pourrait voir les règlements qui vont avec le projet de loi?

M. Côté (Charlesbourg): Je dirai à M. le député que cela fera l'objet de discussions, si vous voulez en avoir, mais vous devrez m'éclaircir certains points avant.

M. Garon: Non, mais c'est clair...

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

M. Côté (Charlesbourg): Non. On devra savoir tantôt si...

M. Garon: C'est là qu'on va voir les notions qui seront précisées par règlement et comment cela va marcher.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux choses. Je connais l'habileté du député de Lévis. Il y a deux choses. Selon ce que j'ai entendu depuis le début, il y a deux choses; le libre-échange et l'application en même temps que les autres, J'ai compris cela.

Si ce sont les points, on va en parler. Ce n'est pas bien compliqué. Si on en parle, on en parle et on s'entend. Si on ne s'entend pas, ce n'est pas plus compliqué que cela. Je sais ce qui se passe à l'Assemblée nationale; cela fait quelques années que je suis ici. Alors, on va voir les couleures assez vite. A la suite de cela, j'aurai des décisions à prendre. Je les prendrai et je les recommanderai à mon gouvernement. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Sauf qu'il faut être bien conscients des gestes qu'on pose aujourd'hui, mais je ne porterai pas la responsabilité vis-à-vis des transporteurs du Québec de l'application de deux régimes, alors qu'ils en souhaitent un.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. M. le député de Lévis, nous en sommes maintenant aux brèves remarques de conclusion. Est-ce qu'il y a des remarques de conclusion, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je remercie l'Association du camionnage du Québec. Même si on ne partage pas, à l'occasion, les mêmes points de vue, je pense qu'elle a à défendre l'intérêt de ses membres et elle le fait de manière admirable. Quant à moi, j'ai à me comporter en ministre responsable des Transports pour le Québec à l'intérieur d'un ensemble qui s'appelle le Canada où on doit tenter d'harmoniser un certain nombre de choses, toujours au bénéfice des usagers et des transporteurs, selon nos limites et les champs de compétences qui nous sont propres.

Je n'ai pas hésité du tout à avoir un projet de loi 73 qui avait beaucoup de dents parce que c'est de juridiction exclusivement provinciale et, en ce sens, on a tracé la voie à plusieurs autres provinces qui vont éventuellement nous imiter. Dans ce sens-là, on n'a jamais dit et prétendu que tout était parfait et que tout était bien beau. Mme la présidente disait tantôt que c'était presque un mal nécessaire. On s'était rendu compte qu'il fallait embarquer dans le mouvement canadien afin de ne pas pénaliser les transporteurs du Québec et je pense que c'est davantage cela qui nous a guidés à ce moment-ci.

(14 heures)

Quant aux questions fondamentales posées sur les effets du libre-échange sur la déréglementation, on pourra éventuellement mesurer certains effets. Je pense qu'il n'est pas tout à fait négligeable de penser que 17 % des revenus des camionneurs proviennent d'un transport

effectué aux États-Unis. Qu'on le veuille ou non, ils sont à côté et ils sont au-delà de 200 000 000, alors qu'on est, chez nous, au Québec, 6 500 000 et qu'on est, dans l'ensemble du Canada, 25 000 000 à 26 000 000. Dans une rencontre récente avec les autorités du port de Montréal, on se rendait compte que tout ce qui est container, pour 40 % des containers débarqués au port de Montréal, transite directement dans le Middle West américain et dans l'Est des États-Unis. Ce n'est pas fait par les transporteurs étrangers, mais par les nôtres. C'est une réalité avec laquelle on doit vivre.

Demain, à la fois l'Opposition et le gouvernement auront des choix, des choix quant au libre-échange, des choix quant à la déréglementation et bien sûr, ils devront être capables d'en mesurer les effets à partir de demain matin. Dans notre esprit, on s'est rendu à plusieurs des interrogations de l'ACQ, parfois en totalité, parfois en partie, des fois pas du tout compte tenu de notre vision des choses, de la possibilité de le faire aussi. Nous partageons, si j'ai bien compris, l'opinion de l'ACQ qui est d'avis qu'on devrait se mettre dans une position où nos transporteurs n'auraient pas à subir deux régimes et faire en sorte aussi que certaines mesures qui permettraient aux Ontariens d'entrer chez nous, on pourrait les faire, on devrait les faire et on devra les faire uniquement dans la mesure où les Québécois auront la réciprocité et que cela nous permettra de tirer le maximum de cette déréglementation avec toutes les contraintes qu'on connaît.

Mais il est bien clair que, quant à nous, il n'est pas question de promulguer un certain nombre d'articles dans la mesure où on passerait au travers avant les fêtes si l'Ontario et le Nouveau-Brunswick n'ont pas bougé. C'est un processus législatif qui se fait et il y a différents moyens et d'autres initiatives. Je me suis rendu à la demande du député de Lévis quant à entendre les parties ce matin. Cela me paraissait raisonnable d'entendre les parties compte tenu du contexte du libre-échange, comme on peut suivre d'autres chemins dans cette voie aussi pour être capables de mesurer les gestes qu'on va poser et leur portée. Je n'ai jamais prétendu qu'on possédait la vérité au ministère des Transports, encore moins le ministre. Ce qu'on a tenté de faire, c'est de concilier globalement les différents intervenants. Dans ce sens, je suis satisfait du travail accompli jusqu'à maintenant. Si on peut bonifier ce qu'on a devant nous, c'est par l'adoption article par article qu'on peut le faire. Si on peut bonifier des situations, je suis très disposé à le faire. Je pense que cela a été notre marque de commerce depuis que je viens en commission parlementaire sur des textes de loi. C'est dans cet esprit que je le fais, pas pour le ministre, pas pour le ministère, mais davantage pour ceux qui, demain matin, vont avoir à vivre avec le projet de loi 76 qui vise la déréglementation.

Il ne faut pas l'oublier, ceux qui sont à la base de cette déréglementation, ce sont les usagers qui ont réussi à convaincre le gouvernement fédéral de procéder, qui ont des biens à transformer ou à manufacturer au Québec, qui pensent pouvoir tirer certaines économies et faire en sorte qu'ils soient plus compétitifs sur le plan international. Dans ce sens, c'est un contexte très large.

Je remercie l'Association du camionnage du Québec sur qui nous pouvons toujours compter pour avoir l'expertise dans tous les domaines. Depuis deux ans, nous avons collaboré de manière très étroite. Je suis très heureux de continuer dans ce sens et de recourir à vos services, compte tenu de ce qu'on a entendu dans le présent mémoire et de l'ouverture que vous avez faite. Je prendrai même l'initiative de vous convoquer ou de vous inviter - convoquer, c'est fort - mais de vous inviter tous les deux pour qu'on puisse en discuter ensemble. Il y a peut-être des choses qu'on pourrait apprendre et qui seraient de nature à aider le camionnage à l'avenir. On fera cela dès le début du mois de janvier. Merci bien.

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

M. Garon: M. le Président, je pense que le ministre vient de donner les bons arguments de ce pourquoi il faut penser différemment de ce qu'il vient de dire puisqu'il a dit que toute cette demande ne vient pas de l'industrie du camionnage ni des camionneurs, mais qu'elle vient des manufacturiers. Les appréhensions qui ont été manifestées à ce jour, ici, principalement par le premier intervenant, sont justement que la commande va être passée par les expéditeurs dans le cadre d'une compétition féroce et que celui qui va passer au "cash" là-dedans, c'est le camionneur. Ensuite, c'est son patron, le transporteur. Je suis étonné et pas étonné. Le ministre a une formation d'historien, je pense, et je remarque qu'il pense avec les yeux du passé.

Le libre-échange est une dynamique nouvelle. On parle comme si le libre-échange n'influencerait rien et que ce seraient encore les échanges avec l'Ontario de telle et telle façon. Au contraire, le libre-échange va mettre en place une dynamique nouvelle où les entreprises américaines de camionnage, qui sont vigoureuses - il y a une vingtaine d'entreprises qui font plus de 2 000 000 000 \$ de chiffre d'affaires par année, alors que l'industrie du camionnage totale au Québec fait autour de 1 300 000 000 \$ - voudront s'accaparer les meilleures routes. Notre compétiteur, ne nous cassons pas la tête, dans une perspective où on ouvre totalement les portes du Québec dans le cadre du libre-échange, dans le décloisonnement et le libre-échange, c'est l'expéditeur, qui "call les shots". J'ai hâte de voir cela fonctionner. J'ai l'impression que le passé ne sera pas garant de l'avenir.

Au contraire, à ce moment-là, nous serons dans un cadre complètement nouveau et ce sera toujours l'expéditeur qui commandera et l'expéditeur, à ce moment-là, aura un plus gros mot à dire - vis-à-vis de l'organisation de grandes entreprises et de la concentration des entreprises. Ceux qui pensent que la concentration des entreprises se fera avec les compagnies de l'Ontario vont devoir peut-être penser que cela se fera avec les compagnies américaines qui font du transport avec Montréal. Je n'ai pas peur que ce soit entre Saint-Pacôme et Kamouraska ou Saint-Michel-de-Bellechasse et La Durantaye, je pense bien que ce ne sera pas là que cela va se jouer. Ce sera entre les grands centres et avec les gros volumes de transport. Le marché peut être écrémé si on ouvre nos portes totalement.

Ce que les camionneurs nous ont dit tout à l'heure, ce qu'on entend dire sur le libre-échange actuellement, c'est qu'on ouvrira nos portes totalement alors que les Américains n'ouvriront pas les leurs davantage. Je dis au ministre qu'il y a une question de prudence élémentaire et que vouloir procéder cette semaine, alors que l'accord sera rendu public jeudi, je trouve que c'est de l'imprudence.

C'est libre au gouvernement, ils sont 99. Cela veut dire qu'ils peuvent faire, à toutes fins utiles, presque tout ce qu'ils veulent, pas tout à fait, mais presque et, par ailleurs, comme le dit le ministre également, les gens devront assumer leurs responsabilités. Alors moi, j'ai toujours la prudence de voir les choses avant de... M. le ministre dit: Moi, je n'ai pas besoin de voir l'entente sur le libre-échange pour procéder, je n'ai pas besoin de voir la loi de l'Ontario pour procéder. C'est libre à lui...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas ce que le ministre a dit.

M. Garon: Il y a un jeu qui s'appelle comme cela, c'est d'essayer de mettre la queue de l'âne à la bonne place, les yeux bandés...

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

M. Garon: Ce n'est pas souvent la meilleure façon d'administrer.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je m'excuse, mais il y a des choses qui doivent être dites. Ce n'est pas ce que le ministre a dit. Je pense que je prête au moins un minimum d'intelligence au député de Lévis pour ne pas charrier à ce sujet-là. Ce n'est pas ce que le ministre a dit, mais il y a un bout que vous ne semblez pas comprendre, vous. Je vais vous l'expliquer très rapidement, vous êtes capable de comprendre cela. Ou le député de Lévis tombe dans ses retors ou il se cherche un bon combat.

La loi C-19, c'est une réalité...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...les règlements seront publiés dans la **Gazette officielle** le 16 décembre et seront en application le 1er janvier 1988. Cela touche 70 % du camionnage, que vous le vouliez ou non. Vous, comme député de Lévis, je comprends que vous êtes indépendantiste et que, finalement, si le Québec était séparé, cela réglerait un problème, mais vous êtes à l'intérieur du Canada encore jusqu'à maintenant et, à l'intérieur du Canada, la juridiction est fédérale en ce domaine. Ils la mettront en application le 1er janvier 1988. Vous faites quoi? Vous allez crier parce que le libre-échange changera tout cela et vous allez crier à Ottawa?

M. Garon: Ce n'est pas ce que je dis. J'ai dit, le petit bout que vous menez dans le cadre actuel, essayez donc de le mener au lieu de le laisser aller sur le pilote automatique. Vous en menez un petit bout, il y a un grand bout que vous ne menez pas, mais il y a un petit bout que vous menez...

M. Côté (Charlesbourg): Il ne va pas...

M. Garon: Comme aux États-Unis, les États américains ont un petit bout qu'ils mènent.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il ne va pas sur le pilote automatique, d'après l'expérience de ceux qui exercent, parce qu'on a entendu deux groupes ce matin.

M. Garon: Oui, mais vous n'êtes pas obligés d'adopter le projet de loi, c'est une affaire...

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

M. Côté (Charlesbourg): Maintenant qu'on a dépassé l'heure, on va prendre le temps de régler les choses, parce qu'on ne traînera pas... **Mon** objectif n'a jamais été, M. le Président...

M. Garon: Si vous le voulez, M. le Président, je vais finir mon temps de parole, le ministre s'expliquera après...

Le Président (M. Saint-Roch): Justement, M. le député de Lévis, le temps de parole des deux formations est maintenant écoulé.

M. Garon: Mais j'étais en train de terminer. Je voulais terminer.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je veux dire au député de Lévis, c'est que, au sujet des propos qu'il a tenus, si le gouvernement avec 99 à la majorité, s'il veut, il finira par le faire adopter. Non, est-ce clair là? Si vous voulez un débat dans une semaine, vous n'en aurez pas

parce que cela ne prendra pas une semaine pour l'adopter, mais vous en porterez toute la responsabilité à partir du moment où vous aurez l'information, est-ce clair là? Ne vous attendez-vous pas d'avoir un débat dans une semaine et de retarder cela d'une semaine pour avoir supposément bien des arguments pour être capables de mener une bataille encore pendant une semaine pour faire en sorte de le bloquer. Ne comptez pas sur moi là-dessus. Est-ce clair? Ne comptez pas sur le ministre des Transports pour forcer la machine. Chacun portera la responsabilité des gestes qu'il pose et vous, le premier.

M. Garon: J'ai dit, M. le Président...

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

M. Garon: ...que l'entente sur le libre-échange sera rendu publique jeudi, cela a été dit ce matin, à l'Assemblée nationale, par votre ministre provincial du Commerce extérieur. Il serait normal d'attendre le dépôt de cette entente pour que les gens puissent la voir avant de procéder.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, en contrepartie, si le ministre des Transports...

M. Garon: Deuxièmement... Attendez un peu!

M. Côté (Charlesbourg): Non, laissez-moi finir.

M. Garon: À Ottawa, le projet de loi a été déposé en mai ou juin 1986 et adopté en août 1987, quinze mois plus tard. Vous avez même dit que les règlements sont connus actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais poser une question.

M. Garon: Vous avez déposé votre projet de loi le 12 novembre 1987 et vous n'avez pas encore déposé vos règlements. On n'a aucune idée de quoi il s'agit.

M. Côté (Charlesbourg): Non, un instant! On va se parler tout de suite, on va en "clairer le plus large possible".

M. Garon: C'est vrai, ce que je vous dis.

M. Côté (Charlesbourg): On va en "clairer le plus large possible". C'est enregistré, là?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, c'est que le projet de loi 76 va dans la ligne de pensée du projet de loi C-19. Donc, tout

ce qui a été dit là-bas n'a pas besoin d'être repris de mur à mur ici. Je pense que l'esprit du projet de loi 76 va dans l'esprit du projet de loi C-19. La réglementation fédérale sera rendue publique dans les prochains jours. Si le nôtre n'a pas été déposé avant, c'est qu'on a dû attendre après certains règlements du gouvernement fédéral, auxquels on a collaboré, à part cela, encore la semaine dernière.

Ce que je veux dire au député de Lévis, c'est: Vous voulez attendre le texte sur le libre-échange et qu'on procède la semaine prochaine? Est-ce que vous allez adopter le projet de loi article par article avant qu'on parte à la fin de la session si on attend le texte sur le libre-échange la semaine prochaine pour en discuter?

M. Garon: Cela dépend. S'il ne pose pas de problème. J'ai dit que le projet de loi la Loi sur le camionnage, n'était pas une question théorique ni idéologique. C'est une question à savoir si cela marche ou non. Si l'entente sur le libre-échange sort jeudi et que les gens disent et les gens du milieu nous diront essentiellement qu'avec cette entente qui sort sur le libre-échange, on pense qu'il doit y avoir des dispositions additionnelles dans la loi. Je pense que c'est un peu exceptionnel, le libre-échange, cela n'arrive pas tous les jours. À ce moment-là, s'il y a des mesures additionnelles qui doivent être mises dans le projet de loi, on va marcher en consultation avec les gens...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que...

M. Garon: Mais si les gens nous disent qu'il y a plus de désavantages que d'avantages à laisser passer Noël ou s'ils disent le contraire, par exemple, que c'est tellement disproportionné ce qu'il y a dans le libre-échange qu'on est mieux d'attendre pour ajouter des clauses, même s'il faut revenir en janvier ou en février. Je pense qu'on est dans un cadre bien spécial dans le cadre du libre-échange. C'est quelque chose d'exceptionnel. À ce moment-là, il faut que les gens aient la chance de voir venir cela.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Lévis se place dans la situation...

M. Garon: Pensez-vous que je vais bloquer un projet de loi que les gens du milieu souhaitent voir adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Un instant, là. Il faut quand même savoir.

M. Garon: Moi non plus, je ne suis pas tombé sur la tête.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il faut quand même savoir... Ce que j'ai compris de l'ACQ,

c'est que les problèmes découlant du libre-échange ne sont pas nécessairement les plus importants comme les mesures prises par les Américains concernant le carburant, concernant une taxe spéciale. C'est davantage cela qu'il faut tenter d'aller régler, d'après ce que j'ai compris de l'ACQ, que de voir le texte du libre-échange. Si j'ai bien compris, c'est un peu cela. Il y a d'autres choses qu'il faut régler pour être capables de favoriser nos camionneurs qui ont effectivement, à certains égards, une certaine concurrence déloyale de la part de certains Américains compte tenu des lois américaines. C'est davantage là-dessus que les gens ont posé des questions tantôt et se sont interrogés.

Dans ce sens-là, je me dis...

M. Garon: Je suis d'accord, mais, en même temps, il y a des articles qui pourraient rester sur le carreau. Au lieu de les adopter et de dire qu'on va les mettre en vigueur plus tard, des articles pourraient rester sur le carreau.

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

M. Garon: On pourrait dire qu'on ne les adopte pas parce qu'on ne veut pas être pris là-dedans.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je m'excuse, mais nous avons maintenant dépassé notre temps de quinze minutes et la commission doit reprendre ses travaux à 15 heures.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, M. le Président, de toute façon, cela fait longtemps qu'on a dépassé l'heure, entre nous. Cela fait peut-être chacun quinze minutes, mais cela fait longtemps qu'on a dépassé. Je vous le dis, je ne viendrai pas ici passer une semaine avec des mesures dilatoires. Il y a d'autres choses plus importantes à faire ici que de passer des mesures dilatoires pour être capables d'étendre et d'étirer le sujet. Il y a d'autres projets de loi devant l'Assemblée qui méritent l'attention des commissions parlementaires. Je ne viendrai pas occuper le temps de la commission avec toutes sortes de mesures qui vont faire en sorte qu'on va s'écraser ici pendant dix ou douze heures par jour à attendre le dénouement de... Si c'est la situation, qu'on le dise dès maintenant. C'est aussi clair que cela, chacun va prendre ses responsabilités. Dans ces conditions-là, M. le Président, je ferai rapport au leader si c'est cela.

Si on veut analyser et adopter le projet de loi article par article en deuxième lecture pour être capables de voir ses vertus et ses défauts et qu'on veut effectivement corriger un certain nombre de ses défauts, soit, mais qu'on commence. Si on vise à attendre le début de l'étude du projet de loi article par article la semaine prochaine, à partir du moment où on sera en

pleine connaissance du texte sur le libre-échange soit. Mais, qu'on le dise dès maintenant de façon à ce qu'on n'ait pas à perdre de trois heures à six heures, et de huit heures à minuit. Il y a d'autres choses à faire que cela et, dans ce sens-là si c'est là la volonté du député de Lévis, qu'on le dise dès maintenant, on va régler cela tout de suite.

M. Garon: Je vous l'ai dit clairement. Je souhaite qu'on attende la semaine prochaine.

M. Côté (Charlesbourg): Mais cela signifie que si on abordait l'étude article par article en après-midi, il n'y aurait pas de progrès. On pourrait s'asseoir sur l'article 1 pendant longtemps.

M. Garon: Lequel? La semaine prochaine.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, si on revenait cet après-midi.

M. Garon: Je n'ai pas dit cela.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire le test à trois heures, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Mme la présidente, pour un mot de conclusion.

Mme Pelletier: Merci de votre temps et de votre attention et nous acceptons sûrement l'invitation du ministre des Transports pour janvier.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie l'Association du camionnage du Québec inc. pour la qualité de la présentation aux membres de cette commission. Sur ce, la commission ajourne ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 14 h 16)

(Reprise à 15 h 56)

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. Est-ce que nous avons des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Aucun remplacement ne m'a été signalé, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Je serais prêt à ce qu'on puisse discuter de manière un peu plus générale, au départ, pour tenter de répondre à certaines questions que le député de Lévis aurait et qui se dégageraient à la suite des interrogations qu'on a eues ce matin et, par la suite entamer l'article 1, dans la mesure où cela lui convient.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des discussions préliminaires, M. le député de Lévis?

M. Garon:...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous cède la parole, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais, si possible regarder, dans l'ensemble, la façon dont on pourrait fonctionner. Vous avez mentionné tout à l'heure que vous seriez disposé à ce qu'on puisse faire en sorte - j'aime autant en parler au début pour que les avocats voient comment cela peut être rédigé et si vous avez bien compris - d'indiquer, dans des mesures transitoires ou dans les derniers articles, que certains articles...

M. Côté (Charlesbourg): Entreraient en application.

M. Garon: On pourrait indiquer dans les mesures transitoires que certains articles ne seraient pas mis en vigueur, sans une commission parlementaire sur ces articles, et mentionner lesquels.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrai fournir les articles en question. On me dit qu'il y en a à peu près cinq ou six qui pourraient entrer en application ultérieurement et qui concernent l'intérêt public. À la lumière de cela, tel que je l'ai fait comme ouverture au député de Lévis, compte tenu du fait que l'Ontario va déposer, d'ici les fêtes, semble-t-il - après vérification, sur le coup de midi - son projet de loi devant la...

M. Garon: Quand?

M. Côté (Charlesbourg): Avant les fêtes, le déposer pour l'adopter après les fêtes. Il est clair dans notre esprit que ces articles, les cinq ou les six qu'on vous mentionnera tout à l'heure feront en sorte que...

M. Garon: Une alarme pour le feu, je pense.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne pourront pas être en application, tant et aussi longtemps que l'Ontario n'aura pas décidé ce qu'il fait. L'ouverture que j'ai faite au député de Lévis c'est qu'on puisse, à la lumière du projet de loi adopté par le Parlement ontarien, avoir une commission parlementaire pour voir les impacts de tout cela avant la promulgation des articles. Je suis très ouvert à cela.

M. Garon: Vous voulez dire après le libre-échange. Mais on va le savoir jeudi, normalement, pour ce qui est du libre-échange.

M. Côté (Charlesbourg): C'est forcément après le libre-échange.

M. Garon: Puis l'Ontario, pour que la commission parlementaire...

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais dire au député de Lévis: Voici les articles qui vont entrer en application le 1er janvier. Voici les articles qui seront en vigueur ultérieurement. Cela dépendra du moment où l'Ontario sera prêt. Avant même de les promulguer, on pourra avoir une commission parlementaire pour revoir la situation. Je n'ai pas de...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait indiquer qui on entendrait à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas impossible. Je pense qu'on pourrait réentendre les gens qu'on a entendus ce matin peut-être, avec les usagers aussi, quelques usagers, pour autant qu'on puisse les limiter en termes de temps pour qu'on ne passe pas une semaine ou deux semaines là-dessus. Si le principe est acquis qu'on peut les limiter dans le temps, et que c'est sur invitation, il n'y a pas de problème à cela.

M. Garon: Sur invitation. Je suppose que vous avez pensé aux deux groupes de ce matin, plus...

M. Côté (Charlesbourg): L'Association des manufacturiers canadiens, par exemple, qui a été à la base de la demande de la déréglementation. On peut faire cela.

M. Garon: Au fond, cela peut prendre à peu près une journée, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Une journée.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être une Journée. Dans une journée, on a le temps de faire le tour du jardin.

M. Garon: Si les gens sont avisés d'avance, par le fait de le dire aujourd'hui, ils savent donc que le texte du libre-échange va sortir jeudi, d'après ce qu'on a dit ce matin.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Et que le projet de loi de l'Ontario va être déposé avant Noël.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Donc, il y a aussi, possiblement, les règlements de l'Ontario qui seront peut-être connus avant l'adoption.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mais il est clair que tous ces articles ne seront pas promulgués tant qu'on n'aura pas la commission parlementaire et tant et aussi longtemps que l'Ontario n'aura pas donné la date à laquelle ils vont s'appliquer, pour faire coïncider la date d'application au Québec avec celle de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick.

Au moment où on se parle, j'ai eu un bilan de chacune des provinces. C'est peut-être une information pour M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'Alberta, c'est déréglementé.

M. Garon: Ils n'ont rien.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a un inversement du fardeau de la preuve.

M. Garon: Oui, oui. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une partie de l'essence. Pour la Saskatchewan, l'inversion du fardeau de la preuve est faite depuis le quatrième mois, donc avril 1986. Au Manitoba, c'est le statu quo. Je pense que ce n'est un secret pour personne. En Ontario, la date possible qu'on avait, c'était mars ou avril 198...

M. Garon: C'est le statu quo dans quel sens? Ils ne s'harmonisent pas?

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne s'harmonisent pas.

M. Garon: Mais eux, ils sont contre le libre-échange.

M. Côté (Charlesbourg): Le Manitoba.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Mais pour des raisons qu'on a expliquées, il y a beaucoup de sièges sociaux - neuf - de compagnies de trans-

port au Manitoba. Ce que craignait depuis le début le Manitoba, ce sont des effets négatifs quant à l'emploi chez eux.

Alors, le Nouveau-Brunswick...

M. Garon: Ah! ils trouvent que cela peut être négatif quant à l'emploi chez eux. Donc, ils ne s'harmonisent pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire en ce qui concerne les sièges sociaux en particulier.

M. Garon: Mais nous, on a toujours pensé que les libéraux tenaient aux sièges sociaux au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on n'est pas dans la même situation que le Manitoba. Le Manitoba, étant au centre du pays, a, au fil des ans, obtenu chez lui des sièges sociaux en termes de transport qui sont plus importants que ce qu'on a au Québec.

Donc, l'Ontario, selon les dernières indications qui peuvent toujours être sujettes à changement, c'est prévisible pour mars ou avril 1988. Le Nouveau-Brunswick, c'est le 1er janvier 1988. L'île-du-Prince-Édouard, l'inversion est faite depuis avril 1987.

M. Garon: Le Nouveau-Brunswick, le 1er janvier 1988?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le 1er janvier 1988 qui s'en vient.

M. Garon: Qui sera déposé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Ils s'harmonisent, ils mettent la loi en vigueur. La loi est adoptée. Ce sera en vigueur le 1er janvier 1988.

M. Garon: Elle est déposée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Au Nouveau-Brunswick?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Moi, j'ai entendu dire qu'ils attendaient de voir ce qu'on faisait pour...

M. Côté (Charlesbourg): La mise en vigueur. Effectivement, c'est que tout le monde s'attend. Dans l'état actuel des choses, bien sûr que si nous ne voulons pas procéder parce que l'Ontario ne procède pas, il en va de même pour le Nouveau-Brunswick. Alors, nos intérêts sont ceux du Nouveau-Brunswick sur le plan individuel, sur le plan provincial. À ce niveau, à partir du moment où nous procédons, le Nouveau-Brunswick va procéder. Je suis convaincu que si le Québec dit: Nous allons mettre en application un certain

nombre de mesures à partir du moment où l'Ontario le fera, le Nouveau-Brunswick va suivre. C'est clair. Mais eux, ils sont prêts pour le 1er janvier 1988. À l'île-du-Prince-Édouard, l'inversion du fardeau de la preuve est faite depuis avril 1987. À Terre-Neuve, l'inversion est prévue pour juillet 1988.

Mais on l'a dit, quant à la Colombie britannique et à Terre-Neuve, les deux extrêmes, cela a plus ou moins d'effet, le cœur étant l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick quant à nous. Alors, on est dans une situation où plusieurs provinces y sont déjà. Il reste l'Ontario qui va déposer avant les fêtes, son projet de loi qui sera éventuellement en application, selon les prévisions actuelles, en avril 1988. Dans ce contexte, la proposition du député de Lévis tient, à savoir qu'on ait une commission parlementaire avant la promulgation des articles qui seraient suspendus. On donnera tout à l'heure les articles qui le seraient. À ce moment, les effets de la signature du libre-échange seront connus. Au moins, on aura un texte.

M. Garon: Le texte sera connu.

M. Côté (Charlesbourg): Le texte sera connu. On connaîtra les effets plus tard. On pourra entendre l'ACQ, les voituriers et l'Association des manufacturiers canadiens, la même journée.

M. Garon: Cela va. Vous avez dit que le Manitoba ne s'était pas harmonisé, qu'il n'avait pas voulu s'harmoniser et qu'il y a beaucoup de compagnies de transport qui sont là.

M. Côté (Charlesbourg): Qui sont là?

M. Garon: Leur siège social.

M. Côté (Charlesbourg): Neuf au Manitoba.

M. Garon: Sur?

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

M. Boulay (Pierre): C'est neuf sièges sociaux d'importantes compagnies de camionnage. Ce sont des compagnies fédérales, d'ailleurs. Une des différences pour laquelle le Manitoba n'a pas l'intention de s'harmoniser à l'intraprovincial, c'est que les relations de transport du Manitoba, au niveau local, c'est plus nord-sud - vers Flin Flon, ce sont des petites régions éloignées - alors que, dans la plupart des autres provinces, les relations de transport dites extraprovinciales et locales sont sur le même axe est-ouest, comme en Ontario, au Québec ou dans les autres provinces.

M. Garon: À part Flin Flon, il n'y a pas beaucoup de villes importantes au Manitoba.

M. Boulay: C'est essentiellement du transport extraprovincial au Manitoba.

M. Garon: Winnipeg, Saint-Boniface.

M. Després: C'est ça. C'est essentiellement du transport extraprovincial. Alors, il reste très peu de choses au niveau local.

M. Garon: Brandon et Flin Ron.

M. Boulay: D'ailleurs, la plupart des provinces qui ont une population assez réduite, qu'ils fassent des choses différentes pour le transport intraprovincial que pour l'extraprovincial, cela a finalement peu de conséquences. Il y a 70 % du camionnage au Canada qui se fait au Québec, en Ontario et en Alberta. Pour les autres, c'est résiduel, à toutes fins utiles. Alors, qu'une province veuille faire des règles différentes, plus sévères pour le local, cela a peu de portée. Cela a une portée, par exemple, au Québec, en Ontario et en Alberta parce que ce seraient les mêmes camionneurs qui seraient sujets à des règles différentes. C'est très pénalisant. Ce matin, on les a entendus dire que ce n'est pas ce qu'ils voulaient du tout.

M. Garon: Pardon?

M. Boulay: Ce matin, on a entendu l'Association du camionnage dire que ce n'est pas du tout ce qu'ils voulaient, avoir des règles différentes pour le local et pour l'extraprovincial. Cela les pénalise, cela les mêle et c'est déjà très complexe.

M. Garon: Pour vous, l'Association du camionnage représente les gros transporteurs, les moyens, les petits ou...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, si je ne m'abuse, et si je fais erreur, on me le dira, je pense que les voituriers qui sont une jeune association représentent quand même tout près de 200 personnes. C'est déjà tout un exploit pour à peine six mois d'existence. L'ACQ représente globalement assez bien l'ensemble des transporteurs. Il y en a de gros, il y en a de moins gros. J'ai eu l'occasion d'aller au congrès de l'ACQ à quelques occasions, en particulier celui du printemps 1986 où c'était pour l'ACQ, un record d'assistance d'à peu près tous les temps face à la déréglementation. Je pense que, globalement, les gens se retrouvaient à l'intérieur de l'ACQ pour défendre leur intérêt devant la déréglementation.

M. Garon: Le record?

M. Côté (Charlesbourg): Le?

M. Garon: Le record, c'était quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Le record, ce qui

représente en termes...

M. Garon: D'assistance? C'est ce que vous avez dit. Vous avez dit que c'était un record d'assistance.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pour l'ACQ, un record de tous les temps. C'était une salle bondée à pleine capacité. Ils avaient même refusé du monde au Hilton à l'époque.

M. Garon: À Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Parce que vous étiez le conférencier?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas nécessairement. Je pense que ce n'est pas parce que le ministre actuel était conférencier, bien sûr. Il l'était l'année précédente et il y avait une bonne participation, mais pas de cette nature. C'était le même gars qui était là, sauf qu'il y avait le thème de la déréglementation qui était au cœur des préoccupations des camionneurs, davantage ça qu'autre chose.

M. Garon: Maintenant, vous m'avez remis un gros cahier. Vous avez dit que là-dedans il y avait le projet de loi, mais pas les règlements.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y a pas les règlements, bien sûr.

M. Garon: Vous aviez dit que tout était là-dedans, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Non. J'ai dit qu'à l'intérieur de la loi il y a beaucoup de choses. La réglementation se retrouve, dans bien des cas, à l'intérieur du texte de loi. C'est pour cela qu'on a tenté d'en introduire le plus possible.

M. Garon: Les pouvoirs réglementaires sont quand même importants. À l'article 79, il y a, entre autres, un grand nombre de pouvoirs réglementaires.

M. Côté (Charlesbourg): Le principal règlement qui va découler de tout cela, c'est le règlement sur les permis. Quant à d'autres règlements, il peut y en avoir quelques-uns, très limités, mais qui ont des portées beaucoup plus minimes. Le règlement Important, ce sera celui sur les permis.

M. Garon: Bien, une grande partie des choses tourne autour des permis.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il y a des textes de règlements rendus à mon bureau pour que je puisse en prendre connaissance. C'est une question de jours avant que ce soit

terminé et qu'on puisse en donner des copies au député de Lévis. Même si ce n'est pas dans la forme finale, je n'aurais même pas d'objection à ce que l'on puisse en donner, sous une forme préliminaire, au député de Lévis.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas pour faire de l'argumentation...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: ...sur les règlements. Ce n'est jamais cela, d'ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je comprends, le principal étant celui sur les permis. Demain, Je pourrai peut-être en donner une copie au député de Lévis, en tenant pour acquis que ce n'est pas la forme finale, qu'il...

M. Garon: Non, non, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): ...faudra qu'on prenne le temps de les analyser, mais cela vous donnera un peu l'esprit de cela.

M. Garon: Quand vous vous êtes entendus avec Ottawa, vous êtes-vous entendus sur un texte précis ou sur des principes?

M. Côté (Charlesbourg): Sur des principes.

M. Garon: Alors, vous avez vu leur projet de loi; vous avez fait des représentations sur leur projet de loi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, assurément par la suite. Il y a eu des choses de changées à la suite de nos revendications faites lors de multiples rencontres qui ont eu lieu avec les autorités du ministère, la Commission des transports, la Régie de l'assurance automobile, le CCATM. Et encore la semaine dernière, ils sont venus au Québec pour vérifier un certain nombre de choses sur le plan de la réglementation. Ils sont venus pendant deux jours encore la semaine dernière, au moment où nous étions à analyser le projet de loi 73, article par article, eux étaient avec les autorités du ministère pour tenter de bonifier certains de leurs règlements. Ils viennent chercher davantage d'expertise au Québec qu'ailleurs.

M. Garon: Ailleurs, il n'y en a pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il faut dire que l'expertise, dans le domaine du transport, ne se retrouve pas nécessairement au fédéral non plus, vu que c'est un pouvoir qui a été délégué aux provinces pendant de nombreuses années. C'est davantage en Ontario et au Québec qu'ils retrouvent l'expertise et que le fédéral vient consulter. Heureusement qu'ils sont venus! On a

pu corriger un certain nombre de choses, me dit-on, dans leurs règlements. C'est de bonne grâce qu'ils se sont pliés à tout cela, compte tenu de l'expérience qu'on a.

M. Garon: Quelles sont les dispositions que vous avez souhaitées et qui ont été adoptées par le gouvernement fédéral? Quels sont les points sur lesquels ils n'ont pas voulu écouter vos représentations, si c'est possible?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, il y a deux points essentiels: le test d'intérêt public, parce que le principe de l'entente de Vancouver du 25 février 1985 faisait en sorte que c'étaient les provinces qui allaient légiférer et que, par la suite, le gouvernement fédéral a légiféré lui-même, a pris l'initiative de légiférer. Au moment où le premier texte de loi a été déposé au fédéral, il n'était pas question que ce soient les provinces qui définissent le test d'Intérêt public. Par la suite, c'est un morceau qu'on est allés chercher le 26 mars et que M. Crosbie, au nom du fédéral, a accepté de donner, premièrement.

Deuxièmement, la mesure permettant au Canada de répliquer aux Américains dans la mesure où ceux-ci seraient trop voraces et un peu discriminatoires à l'égard des Canadiens, c'est nous qui l'avons fait inscrire. (16 h 15)

Troisièmement, alors que le fédéral souhaitait une période de trois ans, nous avons déterminé que ce seraient cinq ans et le fédéral s'est plié aux cinq ans. On va être capables de voir les effets à ce niveau-là.

L'autre mesure qui touche davantage le projet de loi 73 mais qui avait des effets sur la sécurité publique a été de faire payer au fédéral l'implantation du système informatique appliqué dans chacune des provinces de même que le coût d'exploitation défrayé pour cinq ans par le fédéral.

Globalement, ce sont les points sur lesquels il y a eu beaucoup de discussions et sur lesquels le fédéral s'est rendu de bonne grâce, mais avec une certaine argumentation, aux demandes du Québec.

M. Garon: Donc, vous n'avez pas eu de misère à les convaincre.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis a trop d'expérience sur le plan des relations fédérales-provinciales pour savoir que ce qu'on gagne au fédéral, on le gagne chèrement.

M. Garon: Vous avez dit qu'ils venaient chercher ici l'expertise qu'ils n'avaient pas et que c'est quasiment vous qui leur avez dit comment rédiger leur projet de loi, ou vos experts.

M. Côté (Charlesbourg): On ne leur a pas dit comment rédiger leur projet de loi. Ce qu'on

a fait, c'est d'ajouter certains éléments auxquels le Québec tenait pour une plus grande sécurité et pour faire en sorte que ce soit le plus applicable possible. Quant à la réglementation, effectivement, ils sont venus vérifier un certain nombre de choses chez nous et, l'expérience de nos légistes, l'expérience de ceux qui ont vécu l'application du transport des marchandises au Québec, a été très profitable pour leur règlement et pour eux.

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

M. Garon: Cela m'a l'air de faire le tour des questions préliminaires, je crois bien. Avez-vous autre chose?

Une voix: Non, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): J'en conclus qu'il n'y a pas d'autres remarques préliminaires.

M. Garon: Cela va pour les remarques préliminaires.

Étude détaillée

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

J'appelle maintenant l'article 1 et nous avons un amendement.

Champ d'application

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. M. le Président, à l'article 1, remplacer le paragraphe 7° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi par le suivant:

"7° au transport de véhicules à l'occasion d'un service de remorquage effectué au moyen d'une dépanneuse;"

Remplacer aussi le paragraphe 11° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi par le suivant:

"11° au transport de biens par véhicule automobile ou ensemble de véhicules routiers pour la modification duquel la Régie de l'assurance automobile du Québec a donné son approbation en vertu du paragraphe 2° de l'article 214 du Code de la sécurité routière."

M. Garon: Maintenant que cela a été déposé, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de procéder point par point?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, M. le Président, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Cela va aller plus vite de cette façon. Autrement...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Au sujet de l'amendement...

M. Garon: Si on voulait, on passerait en revue les points un par un.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! qu'on dépose l'amendement quand on y arrivera, parfait! Pas de problème!

M. Garon: Chacun, oui, pour...

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement. J'appelle maintenant le paragraphe 1°.

M. Côté (Charlesbourg): Aux entreprises de camionnage extra... Il faudrait peut-être commencer à l'article 1.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): "La présente loi s'applique aux services rémunérés de camionnage; y sont assimilés les services rémunérés de tirage de remorques et de semi-remorques.

"Elle ne s'applique pas:

"1 aux entreprises de camionnage extraprovinciales au sens de la loi de 1987 sur les transports routiers, sauf dans la mesure prévue par cette loi et ses règlements d'application".

Dans ce cas-ci, c'est un article qui n'est pas amendé... Dans ce cas-ci, au paragraphe 1°, on l'exclut parce que c'est la loi C-19 qui couvre les entreprises de camionnage extraprovinciales.

M. Garon: Extraprovinciales au sens de la jurisprudence donnée par la Cour suprême: une entreprise fédérale qui oeuvre...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le jugement Winner de 1954.

M. Garon: Quand vous dites: "Sauf dans la mesure prévue par cette loi et ses règlements d'application", à quoi vous référez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Quand vous dites: "Sauf dans la mesure prévue par cette loi et ses règlements d'application", à quoi vous référez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): À la partie III de la loi fédérale.

M. Gonthier (Gilles): La partie III de la loi fédérale précise que les entreprises de transport extraprovinciales doivent se soumettre à la législation des provinces lorsqu'elles effectuent des mouvements de transport intraprovinciaux. Donc, à ce moment-là, le projet de loi 76 s'appliquera aux entreprises de transport extraprovinciales lorsque ces entreprises voudront faire au Québec des mouvements de transport intraprovinciaux.

M. Garon: Vous vous réferez à l'article 76?

M. Gonthier: Non, au projet de loi 76.

M. Garon: Ah bon!

M. Gonthier: Le projet de loi sur le camionnage. Je vous réfère à la partie III de la loi fédérale que vous avez au début, dont on vous a donné une copie plus récente, notamment aux articles 11 et suivants qui stipulent qu'une entreprise de transport extraprovinciale qui, normalement, échappe à la législation provinciale sera assujettie à cette loi lorsqu'il s'agira de faire des mouvements de transport intraprovinciaux. Par exemple, un mouvement Montréal-Québec fait par une entreprise de transport extraprovinciale...

M. Côté (Charlesbourg): De l'Ontario.

M. Gonthier: ...de l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): De l'Ontario ou du Nouveau-Brunswick.

M. Garon: J'avais demandé le cas...

M. Côté (Charlesbourg): Ou même un transporteur du Québec qui aurait un permis fédéral.

M. Garon: J'avais demandé de rencontrer vos fonctionnaires pour un cas. Je ne sais pas s'ils peuvent répondre aujourd'hui, peut-être plus dans quelques jours. Prenons le cas où, dans le cadre du libre-échange, un barrage additionnel est fait à la Baie James, on demande de la fourniture de ciment et d'acier, des matériaux lourds en grande quantité. Les règlements sur l'achat chez nous ne pourront plus s'appliquer dans le cadre du libre-échange. Supposons qu'une compagnie américaine obtient le contrat pour la fourniture du ciment et de l'acier et que, dans sa soumission, vous demandez un prix livré et qu'elle fait un prix livré...

M. Côté (Charlesbourg): Livré par des Américains à la Baie James.

M. Garon: Elle soumissionne à un prix livré, mais comme vous n'avez pas le droit de faire de discrimination dans le cadre du libre-échange, elle dit: Livré à tel prix à la Baie James, et c'est elle qui obtient la soumission. Elle est le plus bas soumissionnaire pour les matériaux livrés à la Baie James. Est-ce que, dans ce cadre, l'entreprise pourrait prendre n'importe quelle entreprise américaine qui livrerait les matériaux des États-Unis à cet endroit et se greffer un voyage de retour, de l'Abitibi, cela pourrait être du bois de sciage, vers les États-Unis...

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

M. Garon: ...ou vers Montréal, etc., puis-elle a déjà ses camions pour aller à la Baie James.

M. Boulay: D'abord, la question à se poser: la compagnie qui fait le camionnage de cela, est-ce une compagnie qui transporte ses propres produits? Est-ce le manufacturier qui transporte ses propres produits? Si c'est oui,...

M. Garon: Cela peut être les deux cas.

M. Boulay: S'ils livrent leurs propres produits...

M. Garon: C'est une question de coût au fond. Il va prendre celui qui va...

M. Boulay: ...ce n'est sujet ni à la loi C-19 ni à cette loi. C'est simplement sujet aux conditions de sécurité routière. Si c'est, par contre, le cas qui nous intéresse ici, une compagnie de transport contre rémunération, alors vu que c'est une compagnie de transport contre rémunération qui prend des matériaux des États-Unis, une compagnie américaine, et qui s'en va les porter à la Baie James, à ce moment-là, elle fait un mouvement international et doit obtenir un permis de la Commission des transports du Québec qui est agent fédéral, dans ce cas-ci, un permis en vertu de la loi C-19. Notre loi n'est absolument pas impliquée à ce moment-ci.

Si c'est une compagnie américaine, elle fait un mouvement international, c'est la loi C-19.

M. Garon: Puis en revenant?

M. Boulay: En revenant, si elle prend des produits d'Abitibi...

M. Garon: Disons d'Abitibi.

M. Boulay: Où les apporte-t-elle?

M. Garon: A Montréal ou aux États-Unis.

M. Boulay: À Montréal? À ce moment-là, c'est un mouvement intraprovincial. Il faut qu'elle aille se chercher un permis pour faire ce mouvement encore une fois à la Commission des transports du Québec. C'est un permis en vertu de la loi C-19, mais qui est à l'image de ce qui est écrit dans notre loi provinciale.

M. Garon: Mais il n'y a rien qui peut l'empêcher à ce moment-là.

M. Boulay: C'est-à-dire qu'elle demande son permis, il y a l'inversion du fardeau de la preuve.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a quelque chose qui peut l'empêcher, mais la loi faisant en sorte que c'est plus ouvert, on peut présumer qu'il y aurait un permis, à moins que le ministre, par son article 15.2, la clause "basket", ou par ses directives, puisse faire en sorte que cela ne se passe pas. Ce n'est pas impossible. Ce n'est pas pour rien que cette donnée est là, c'est pour être capables de s'en servir si cela devait se faire au détriment des transporteurs québécois. Mais il faudra l'utiliser avec parcimonie si jamais on l'utilise.

M. Boulay: Ce qui peut être très probable aussi, c'est que cette compagnie, au lieu de prendre un voyage en Abitibi pour l'amener à Montréal, le prenne à Montréal pour l'amener aux États-Unis, plus profondément aux États-Unis, pour maximiser son millage, n'étant pas à vide.

M. Garon: Je pensais à du transport d'Abitibi parce qu'il y a du bois de l'Abitibi qui est transporté en grande quantité. Elle pourrait être dans une situation avantageuse parce qu'elle est déjà rendue là. Elle doit revenir avec son camion, de toute façon. Aussi bien charger quelque chose même si ce n'est pas cher.

Une voix: C'est ce qu'on fait.

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

M. Garon: Allez-y.

M. Côté (Charlesbourg): Vous demanderez au député d'Orford s'il a des permis pour transporter aux États-Unis.

M. Garon: Quand vous transportez des arbres de Noël aux États-Unis, parce que vous en transportez aux États-Unis... Vous revenez avec des boules!

M. Vaillancourt: Quand on fait du camionnage, il faut avoir des retours, autrement ce n'est pas payant. Pour les arbres de Noël, on n'a pas de retour parce que cela se fait trop vite, on n'a pas le temps d'aller chercher des retours. Il faut que ce soit livré avant Noël.

M. Côté (Charlesbourg): Imaginez-vous comment c'est payant les arbres de Noël. On peut revenir allèges!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 1°?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du député d'Orford, il encaisse.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 1°?

M. Garon: Quand le député de Saint-Hyacinthe a donné un chien au président de la France, je pensais qu'il voulait se lancer dans le commerce des chiens et que c'était une façon de se faire de la publicité.

Le Président (M. Saint-Roch): Je pense que c'est plus qu'interprovincial.

Des voix: Ha, ha, ha!
(16 h 30)

M. Garon: Son problème, c'est qu'il n'est pas venu. Ha, ha! Il est resté avec le chien au début. Son voyage a été remis. Ce n'est pas l'objet de notre propos. On pourrait procéder. Le premier paragraphe est correct.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est clair. On voit à quoi cela s'applique.

Le Président (M. Saint-Roch): Le 1° paragraphe est adopté, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non.

"1. La présente loi s'applique aux services rémunérés de camionnage; y sont assimilés les services rémunérés de tirage de remorques et de semi-remorques."

On continue, on passe de paragraphe en paragraphe.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: On dit:

"Elle ne s'applique pas:

"1° aux entreprises de camionnage extraprovinciales au sens de la loi de 1987 sur les transports routiers." La loi sur les transports routiers, c'est la loi C-19. "...sauf dans la mesure prévue par cette loi et ses règlements..."

C'est correct. Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, adopté. Deuxième.

M. Garon: Deuxièmement.

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

M. Côté (Charlesbourg): "2° au transport d'une matière en vrac au sens de la Loi sur les transports et de ses règlements, sauf dans la mesure prévue par la présente loi et ses règlements d'application."

C'est tout le vrac qui est exclu de l'application, on l'a toujours dit depuis le début, dans la mesure où il est intraprovincial. C'est très clair. Ce sont les artisans qu'on connaît, les membres de l'ANCAI ainsi que d'autres propriétaires de VR, qui ne sont pas touchés par cette

mesure, dans la mesure où le transport se fait à l'intérieur des limites du Québec.

M. Garon: On ne sait plus comment va marcher le camionnage en vrac. Vous avez fait des consultations.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être donner l'information au député de Lévis tout de suite. On a effectivement fait des consultations auprès des représentants de postes et sous-postes, de même qu'une enquête menée auprès de 2000 répondants, propriétaires et détenteurs de VR, qu'on a rendue publique et qui a été très largement acceptée par le milieu en termes de conclusion. Nous sommes en train de figurer ce que serait le nouveau règlement sur le transport du vrac. On s'est adjoint la collaboration d'un spécialiste de la Commission des transports du Québec. Aussitôt le dossier dont on se parle réglé, ce sera ce dossier qui, au cours du mois de janvier ou du mois de février, retiendra notre attention, pour qu'on soit capables de compléter ce dossier très rapidement. Normalement, en février, on devrait être en mesure de livrer ce dossier-là aussi.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention d'aller vers une perspective de déréglementation...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...ou de décloisonnement, dans ce secteur?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas de déréglementation dans ce secteur. C'est un secteur encore trop fragile où il doit y avoir une cohabitation encore plus évidente entre le donneur d'ouvrage et le demandeur d'ouvrage. Comme ces gens-là sont répartis sur tout le territoire du Québec, il faut s'assurer que la distribution du travail se fasse de manière équitable, un peu partout au Québec, par une instance qui aura une portée régionale. Il y a assurément encore du travail à faire dans ce domaine, le premier principe étant la loi que nous avons adoptée au printemps dernier qui fait en sorte de reconnaître le 75-25 dans une loi, puisqu'il avait été cassé devant les tribunaux, puisque c'était inclus dans des contrats, mais sans valeur légale. On l'a fait. Il nous reste maintenant à dépoussiérer le règlement, le rendre applicable pour les années quatre-vingt dix et voir tout le travail qu'on peut faire pour ces artisans.

M. Garon: Je ne veux pas passer beaucoup de temps là-dessus. Comment envisagez-vous...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne suis pas...

M. Garon: Seulement une question. Envisagez-vous de maintenir les postes et sous-postes?

M. Côté (Charlesbourg): Un certain nombre de recommandations vont m'être faites en janvier, par ceux qui travaillent au dossier actuellement, dont une personne qui s'est adjointe au groupe de travail récemment. Ce sont des décisions que j'aurai à prendre au mois de janvier quant à l'orientation que je veux donner. Je ne peux pas vous dire, à ce moment-ci, si les postes ou les sous-postes vont être maintenant les deux ou s'il y en a un qui va disparaître au profit de l'autre. Nous sommes dans cette phase et des fonctionnaires travaillent actuellement pour me faire des recommandations que j'analyserai très tôt au début du mois de janvier. En ce moment, mes préoccupations sont forcément ailleurs pour être capable de livrer autre chose. À partir du moment où janvier arrivera, on se penchera sur les recommandations qu'on va faire dans ce sens. Toutes les hypothèses sont possibles à ce moment-ci.

M. Garon: Cela marche.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 2° est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): "3° au transport visé par l'article 11 de la Loi sur les produits laitiers et leurs succédanés."

C'est le transport de produits laitiers, de produits pétroliers, de déchets, de périodiques, de véhicules dans le cadre d'un service de remorquage à l'aide d'une dépanneuse, d'engrais, lesquels étaient déjà exclus du champ d'application de l'ordonnance générale sur le camionnage à l'exception du transport d'engrais chimiques pour lequel il n'est plus jugé pertinent de délivrer des permis, compte tenu du caractère saisonnier de cette activité.

M. Garon: Vous m'avez eu là. On était au paragraphe 3° sur les produits laitiers et vous m'avez parlé de toutes sortes d'affaires. J'ai trouvé qu'il y avait une extension aux produits laitiers.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. J'étais bien parti, j'étais en train de tout vous donner en même temps.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est cela? C'est parce que l'explication ne marche pas avec les paragraphes.

M. Côté (Charlesbourg): Je viens de me faire prendre. Je pensais que les paragraphes allaient avec les explications. J'en ai donné plus que le client n'en demandait là.

M. Garon: Je suppose que vous excluez le transport visé par l'article 11.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est sur quoi l'article 11 de la loi sur les produits laitiers?

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y.

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

M. Drolet (Michel): C'est le transport de produits laitiers de la ferme à l'usine de transformation.

M. Garon: Ah! ce sont des citernes de lait.

M. Drolet: C'est ça.

M. Garon: "Et leurs succédanés"? C'est la Loi sur les produits laitiers et leurs succédanés. D'accord. Alors, ils font venir le lait des usines vers les usines de transformation. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un milieu que vous connaissez bien.

M. Garon: Je ne connais pas seulement ce milieu-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Pour y avoir oeuvré pendant neuf ans. Vous n'avez pas eu le temps de faire beaucoup d'autres choses à part cela.

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): C'était une "job" à temps plein, cela.

M. Garon: Mais j'avais le temps de m'intéresser à d'autres choses comme le Nid-de-Corbeau, les chemins de fer. Cela marche.

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

M. Camden: Qu'arrive-t-il pour le transport du lait entre les usines? C'est la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il est réglementé entre les usines. C'est de la ferme à l'usine que ce n'est pas réglementé.

M. Garon: Mais il n'y a pas beaucoup de transport de lait entre les usines. C'est plutôt

de la ferme à l'usine parce qu'ils vont se dire: Envoie le camion à tel ou tel endroit, parce que cela ne donnera rien de l'envoyer à l'usine et ensuite, de l'envoyer à une autre usine.

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

M. Camden: C'est une chose connue que le lait se transporte et transite entre les usines, d'ailleurs, sur des distances relativement grandes dans bien des cas et selon des périodes de l'année. C'est d'ailleurs connu des agriculteurs.

M. Vaillancourt: M. le Président.

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

M. Vaillancourt: Cela se fait entre les usines. Chez nous, dans la région de Coaticook, il y a des camions qui ramassent le lait sur les fermes. L'entrepôt de Coaticook a de gros bassins. Il y en a un plus gros qui fait son chargement là et va porter cela à Granby ou ailleurs. Donc, cela se fait entre les usines.

M. Côté (Charlesbourg): Mais non. Il n'y a pas d'usine à Coaticook.

M. Vaillancourt: Disons que ce n'est pas une usine, mais un entrepôt.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas une usine. C'est entre usine et usine là...

M. Vaillancourt: C'est vrai, ce n'est pas une usine.

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup d'intérêt à faire cela, sauf comme cela...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de surplus d'approvisionnement en lait, peut-être qu'il y a un transfert d'une usine à l'autre, mais cela demeure toujours du transport du lait. Ce serait du transport pour son propre compte plus souvent qu'autrement.

M. Garon: C'est ce que je pense. C'est cela. Cela ne doit pas être contre rémunération à ce moment-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 3°?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, M. le Président.

M. Garon: Cela coûte cher, faire cela. C'est le transbordement là-dedans...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le transbordement qui coûte très cher.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle le paragraphe 4°.

M. Côté (Charlesbourg): "4° au transport de produits pétroliers par véhicule citerne muni d'un compteur et d'une capacité maximale de 18 200 litres."

C'est déjà exclu de l'ordonnance.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est de la livraison à domicile.

M. Garon: C'est régi ailleurs? Ce n'est pas contre rémunération, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les produits pétroliers pour livraison à domicile.

M. Garon: C'est parce que ce ne sont pas des services rémunérés, le camion appartient à celui qui fait...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Il facture pour l'huile, cela comprend le pétrole et le camion...

M. Côté (Charlesbourg): Le camion aussi et le coût du transport.

M. Garon: Le transport est inclus. Cela marche.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 4° est adopté. J'appelle le paragraphe 5°.

M. Côté (Charlesbourg): "5° au transport de carcasses d'automobiles et de déchets, même recyclables."

M. Garon: Pourquoi est-ce exclu?

M. Côté (Charlesbourg): C'était déjà exclu. On maintient le statut qu'ils connaissent.

M. Garon: Quand vous dites que cela l'était déjà, que voulez-vous dire?

M. Côté (Charlesbourg): Par l'ordonnance.

M. Garon: L'ordonnance?

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

M. Drolet: En vertu de la Loi sur les transports, cela prend un permis pour faire du transport à la condition qu'on ait un permis qui soit prescrit par un règlement ou, dans le cas du transport général, par l'ancienne ordonnance générale sur le camionnage qui est toujours en vigueur. Or, cette ordonnance, qui couvre une multitude de commodités qui peuvent être transportées, exclut de façon expresse certaines commodités dont celle-là, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'avoir de permis pour faire ce genre de transport, à l'heure actuelle.

M. Garon: Pour les carcasses d'automobiles, je comprends, mais les déchets, ce n'est réglementé d'aucune façon?

M. Drolet: Il y a déjà eu un règlement qui a été abrogé sur le transport de déchets.

M. Garon: Pourquoi?

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

M. Boulay: Il y a eu une longue polémique là-dessus. Au fond, le règlement sur les déchets ne visait pas le caractère économique de ce type de transport, cela visait uniquement des conditions reliées à l'environnement et il y a des dispositions par rapport à l'environnement qui en tiennent compte. C'est la raison pour laquelle il n'y avait aucun critère relié au caractère économique dans la question du règlement sur les déchets. À l'époque, des pressions avaient été faites par les entrepreneurs de services sanitaires pour réglementer les déchets. Mais, au fond, il n'y avait aucune disposition à cet égard. Cela procédait, à part cela, par appel d'offres par les municipalités.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 5° est adopté. Paragraphe 6°?

M. Côté (Charlesbourg): "6° à la livraison de périodiques au consommateur, au camelot ou à un point de vente".

M. Garon: Vous êtes plus généreux que le ministre responsable des institutions financières parce que les camelots devront s'enregistrer. Les renseignements sur les compagnies, apparemment, vont couvrir les camelots. Ce sera quelque chose! C'est un ministre qui vient d'Outremont, qui est loin des camelots. Une représentation faite par le Barreau disait que c'était un peu abusif que les camelots soient obligés de faire une déclaration de renseignement sur les compagnies pour pouvoir faire affaires comme camelots. Je vous

dis cela aussi, vous êtes un homme de terrain, ce serait peut-être bon de lui parler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Une fois que la loi sera adoptée, je vais demander à mon camelot s'il a son permis. Je vais lui demander sous quel nom il fait affaires, s'il fait affaires seul ou avec son père. Il y a le père qui passe les journaux à la place du garçon. Je ne sais pas si cela va être couvert aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 6°?

M. Garon: Non, mais c'est bon quand même! C'est pour cela, quand on fait une loi, qu'il faut faire attention. Parfois, on prend plus de monde qu'on ne pense en prendre.

"À la livraison de périodiques au consommateur, au camelot ou à un point de vente", cela aussi, c'est exclu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: "La livraison de périodiques au consommateur", il n'y a pas de transport là-dedans, c'est une trottinette ou un sac sur le dos. Je ne comprends pas trop l'affaire. Il ne fait pas cela en camion. Quel est le but d'écrire cela ainsi?

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

M. Boulay: Il y en a qui transportent cela dans des "station wagons", des automobiles.

M. Garon: Quand ils apportent cela chez le camelot.

M. Boulay: Oui, au camelot. Au consommateur, il y en a qui font le tour en auto.
(16 h 45)

M. Garon: Ce n'est pas réglementé.

M. Boulay: Cela dépend. Dans les quartiers résidentiels, les gens peuvent faire cela en trottinette, mais, dans des endroits où il y a une densité de population moindre, les gens peuvent faire cela en auto.

M. Garon: Ah bon! Cela ne s'applique pas parce que ce n'est pas réglementé.

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'est pas réglementable non plus.

M. Boulay: Ce serait illusoire.

M. Garon: Quand le monde veut réglementer, vous savez... D'accord. Paragraphe 7°?

Le Président (M. Saint-Roch): Paragraphe

7°? Et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président. Remplacer le paragraphe 7° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi par le suivant:

"7° au transport de véhicules à l'occasion d'un service de remorquage effectué au moyen d'une dépanneuse."

Il a été porté à notre attention qu'en raison du libellé actuel du paragraphe 7° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi, il serait nécessaire d'être titulaire d'un permis de camionnage pour remorquer des véhicules automobiles illégalement stationnés. C'est pour cela qu'on a introduit le papillon.

M. Garon: Ce serait une bonne affaire, cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pour être capable de...

M. Garon: Le remorquage québécois à vos frais...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Moi, je me suis déjà fait poigner là-dedans sur un terrain de stationnement privé. Les gens prennent votre automobile et partent avec. Cela devrait être réglementé au plus sacrant, parce que cela n'a pas de bon sens. Avez-vous l'intention de réglementer cette affaire de remorquage? Les gens, sur les terrains privés...

M. Côté (Charlesbourg): C'est M. Marx qui a annoncé cela, compte tenu des problèmes qu'il y a eu...

M. Garon: À Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): ...en particulier à Montréal, comme ministre responsable de la Protection du consommateur, il y aura une réglementation.

M. Garon: Ils vous amènent à la fourrière la plus loin possible. Moi, je me suis déjà fait prendre sur le terrain de stationnement de Radio-Canada et on a emmené ma voiture jusqu'au boulevard Métropolitain; cela fait un petit remorquage de 70 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Radio-Canada n'était pas accueillant, ils ne fournissaient pas le stationnement?

M. Garon: Apparemment, ils ne fournissent pas le stationnement.

M. Côté (Charlesbourg): Était-ce durant la course au leadership?

M. Garon: Non. J'étais seul dans le station-

nement à part cela, il n'y avait pas un chat. Apparemment, il y avait ce gars-là qui surveillait quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): C'était peut-être dans le temps du leadership...

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): ...parce que vous aviez dit, à l'époque, que les médias favorisaient vos adversaires.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'avais dit quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Que les médias favorisaient vos adversaires.

M. Garon: Non, je n'avais pas dit "les médias".

M. Côté (Charlesbourg): Non?

M. Garon: Vous n'aviez pas écouté comme il faut.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha!

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

M. Garon: J'avais dit un média, entre autres. Mais ils sont devenus corrects après cela.

M. Côté (Charlesbourg): Après, il est trop tard.

M. Garon: Non, pas nécessairement. Vous avez entendu cela où?

M. Côté (Charlesbourg): Je suivais cela un peu, comme un homme politique intéressé à tout ce qui se passe sur le plan politique. J'ai manifesté, à notre émission de radio, la semaine dernière, quelques éléments de mon intérêt. J'ai toujours suivi cela...

M. Garon: C'est parce que vous voulez savoir ce qu'il faudrait faire et ne pas faire quand vous allez vous présenter vous-même.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Vous voulez savoir ce qu'il faut faire ou ne pas faire quand vous allez vous présenter vous-même.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas les mêmes ambitions que le député de Lévis. Je connais mes limites.

M. Garon: Je ne sais pas. Il paraît que

l'appétit vient en mangeant.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, finalement, il faut vouloir manger de cette sauce. Alors, je me contente de celle que j'ai et c'est suffisamment selon mes capacités.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, si on ne veut pas avoir une dépanneuse pour vous ramener à l'amendement, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Garon: "Au transport de véhicules à l'occasion d'un service de remorquage effectué au moyen d'une dépanneuse".

Cela veut dire que celui qui vient vous dépanner n'est pas couvert. Tout ce que vous voulez couvrir avant... Vous aviez écrit:

"Au transport de véhicules abandonnés, accidentés ou en panne". Alors, vous pensez les avoir... Cela, c'est clair aussi. Amendement adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 7° tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant le paragraphe 8°.

M. Côté (Charlesbourg): "8° au transport d'engrais naturel ou chimique et de toute substance destinée à la fertilisation ou à l'amélioration des sols."

M. Garon: C'est surprenant, vous dites:

"Au transport d'engrais naturel ou chimique et de toute substance destinée à la fertilisation ou à..."

Celui qui transporterait, par exemple, des sacs d'engrais chimique entre l'usine et les concessionnaires, est-ce qu'il serait couvert ou cela ne s'applique pas?

M. Drolet: Cela ne s'applique pas.

M. Garon: On ne s'occupe pas des engrais chimiques, d'aucune façon. Pas seulement quand on amène cela sur la terre ou sur la ferme, ce n'est couvert d'aucune façon.

M. Drolet: D'aucune façon.

M. Garon: La chaux non plus. Transport de chaux.

M. Boulay: Il y a une période pendant l'année où il y a un besoin accru. C'est la raison pour laquelle on veut déréglementer. C'est un dossier qui traîne depuis longtemps. Pendant une très courte période de l'année où on veut fertiliser les sols, on a besoin de beaucoup de transport. Si on dit que ça prend un permis pour

faire ce type de transport alors que c'est un type de transport utilisé pour une période de l'année très circonscrite, à ce moment, cela contribue à faciliter. Mais quand on dit déréglementer, tous les autres règlements s'appliquent et bien sûr, la sécurité. Quand on parle de déréglementer ou de ne pas réglementer, cela ne veut pas dire que ce n'est pas sécuritaire. Il n'est pas sujet à la loi économique.

M. Garon: Non, non. Est-ce qu'il était couvert jusqu'à maintenant?

M. Boulay: Une partie l'était. Là ce qu'on fait, on règle le cas une fois pour toutes.

M. Garon: Vous excluez les engrais naturels ou chimiques, toutes les substances destinées à la fertilisation ou à l'amélioration des sols.

M. Boulay: Cela se fait dans une période assez circonscrite dans la loi.

M. Garon: La mame va-t-elle être couverte?

M. Boulay: Elle ne l'était pas avec l'ordonnance et elle ne continuera pas de l'être non plus. Elle ne le sera pas.

M. Garon: Le ministre doit connaître la mame?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y avait dans mon coin natal le lac de la Mame qui servait à alimenter bien des cultivateurs.

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une chose qui est bien connue.

M. Garon: C'est une chose qu'il y avait en Gaspésie et qu'il n'y avait pas dans la région de Saint-Hyacinthe.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. La mame.

M. Garon: Je ne sais pas pourquoi, on parlait de la bataille de la Mame en France, c'est parce qu'il y avait beaucoup de mame dans ce coin. Bon, c'est intéressant à voir. Tout ça n'est pas couvert. Cela doit être couvert, j'imagine, par le ministère de l'Environnement pour les conditions dans lesquelles le transport a été effectué. Prenons les citernes à purin, les engrais naturels, prenons le cas d'une citerne à purin qu'il transporterait de la fosse de l'éleveur jusqu'à un terrain, ce n'est pas couvert?

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

faut voir l'esprit de la loi. C'est une loi à caractère économique dans ce cas-ci. Les autres mesures seraient normalement couvertes soit par l'Environnement ou, dans certains autres cas, couvrant le véhicule lui-même qui doit transporter les matières dangereuses, par le ministère.

M. Garon: Moi, je pose plus de questions. Ce matin, vous avez dit que j'étais jeune dans le transport. Vous allez certainement accepter de m'expliquer certaines choses puisque vous êtes plus vieux dans le transport.

M. Côté (Charlesbourg): A peine plus vieux.

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

M. Garon: Non.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Article 9. "Au tirage de maisons, de bureaux ou d'usines sur roues."

M. Garon: On arrive à quelque chose d'important.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a jamais eu de permis, de toute façon, dans ces cas.

M. Garon: Les maisons, les bureaux ou les usines sur roues. Les tirages de maisons, on connaît ça. Tirer, c'est plutôt transporter une maison, j'imagine. Les bureaux. Il n'y a pas de permis pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il n'y en a jamais eu.

M. Garon: C'est plutôt un permis d'Hydro-Québec, je suppose, pour couper les fils.

M. Vaillancourt: Un droit de passage.

M. Garon: Pardon?

M. Vaillancourt: On demandait toujours la permission au ministère des Transports pour avoir la surveillance de la Sûreté du Québec. C'est large ça.

M. Garon: Ce n'est pas du tout couvert?

M. Côté (Charlesbourg): C'est permis uniquement par le permis spécial de circulation délivré par la Régie de l'assurance automobile. Par exemple, il y a des permis spéciaux qui sont

délivrés pour le transport des roulottes, mais qui ne doivent pas excéder telle largeur, ne peuvent pas excéder telle longueur, de façon que ce soit sécuritaire. On a vu cela à plusieurs occasions. Je me souviens avoir eu des demandes spéciales de gens de Victoriaville pour une "surlargeur" de roulotte qui faisait qu'on pouvait construire des maisons en deux parties, mais plus larges que d'habitude. Il y avait un marché pour cela. Cela devait se faire dans des conditions telles que cela ne mettait pas en danger le public, la circulation sur les routes et ça relevait du Code de la sécurité routière.

M. Vaillancourt: Mais est-ce que cela va continuer à exister?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais par le code...

Une voix: Par la régie.

M. Côté (Charlesbourg): ...par la régie.

M. Garon: En vertu des autorisations que cela prend pour faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 9°, adopté. Le paragraphe 10°.

M. Côté (Charlesbourg): "Au transport ou au tirage de véhicules attelés selon la technique appelée "dos d'âne".

M. Garon: Je ne suis pas familier avec cette technique. Est-ce que vous êtes au courant de la technique?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'informe.

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

M. Boulay: Quand un camion tire un autre camion...

M. Garon: Je connaissais la technique du ventre de boeuf, mais la technique du dos d'âne...

M. Boulay: Le devant est sur l'arrière de l'autre camion.

M. Côté (Charlesbourg): Je connaissais la situation, mais je ne connaissais pas l'appellation de "dos d'âne".

M. Garon: Comment?

M. Côté (Charlesbourg): Lorsque le devant du camion est sur le derrière d'un autre et qu'il

y a uniquement les roues arrière du camion qui traînent à l'arrière, cela s'appelle le transport à dos d'âne.

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

M. Vaillancourt: Est-ce que c'était réglementé, M. le ministre, autrefois?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Le devant était accoté sur le derrière du véhicule d'en avant, c'est la technique du dos d'âne. Pour quelle raison est-ce qu'on appelle cela comme cela?

Une voix: C'est parce qu'on n'a pas trouvé d'autre nom.

M. Boulay: Je pense que c'est une traduction de l'anglais "donkey".

M. Garon: Ah oui!

Une voix: Pourquoi "donkey"?

M. Garon: Vous avez raison. Oui, "donkey", j'ai entendu cela.

M. Côté (Charlesbourg): En anglais, c'est "piggyback".

Une voix: "Piggy"?

M. Côté (Charlesbourg): "Piggyback".

M. Garon: Là, cela veut dire que c'est un anglicisme. Ah! Ah! Cela vaudrait peut-être la peine de demander cela. On le voit, entre guillemets, là-dedans, c'est une traduction littérale de l'anglais. Ce serait peut-être bon de le demander à l'Office de la langue française pour connaître le vrai terme.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que cela a été fait?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été fait.

M. Garon: Oui?

M. Vaillancourt: Il faudrait vérifier le texte anglais.

M. Garon: On ne l'a pas.

Une voix: "Piggyback".

Une voix: Il doit y en avoir ici.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été vérifié,

semble-t-il, à l'Office de la langue française. C'est notre traduction... Même notre traduction anglaise n'est pas correcte, il faudra la changer d'ici...

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): ...la fin de la commission.

M. Garon: "Piggyback", cela ne veut pas dire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Boulay: Ferroutage.

M. Garon: Je ne comprends pas.

M. Boulay: Ferroutage, du "piggyback". "Piggyback", c'est une remorque qui est sur un wagon de chemin de fer, une plate-forme de chemin de fer. C'est cela, du "piggyback".

M. Garon: Ah oui!

M. Boulay: Le terme français de "piggyback", c'est ferroutage, "fer-route-ferroutage".

M. Garon: Et le dos d'âne?

M. Boulay: C'est dos d'âne, sauf que...

M. Garon: C'est le mot anglais qui n'était pas bon.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Boulay: Oui, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est rare.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va le vérifier pour que notre traduction anglaise-

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 10?

M. Garon: J'aurais un autre terme pour décrire cette formule, mais j'aime autant ne pas la dire.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne serait pas parlementaire?

M. Garon: Il serait peut-être parlementaire, mais j'aime autant ne pas prendre de risque. Le député de Saint-Hyacinthe a sûrement une proposition à nous fournir. Puisque vous le dites...

M. Côté (Charlesbourg): On va revenir avec

la traduction... En français, c'est correct, c'est en anglais que...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 10?

M. Garon: L'article 10 me paraît correct.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 10°.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Pourquoi ne voulez-vous pas réglementer cela: le transport, le tirage d'un véhicule selon la technique appelée "dos d'âne"? Cela doit être dangereux un peu...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: ...de transporter de cette façon.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, à ce moment-là...

M. Garon: Ah! cela rentre par la sécurité, encore là.

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

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 10° est adopté.

M. Garon: Ah oui! C'est parce que vous ne considérez pas cela comme du transport.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Vous considérez cela comme une méthode de transport...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...qui a des effets sécuritaires. D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 11° et nous avons un papillon. (17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Remplacer le paragraphe 11° du deuxième alinéa de l'article 1 du projet de loi par le suivant:

"11. au transport de biens par véhicule automobile ou ensemble de véhicules routiers pour la modification duquel la Régie de l'assurance automobile du Québec a donné son approbation en vertu du paragraphe 2° de l'article 214 du Code de la sécurité routière."

Alors, c'est clair qu'il faut être conformes à ce qu'on a adopté la semaine dernière pour le code. C'est l'effet recherché. Ce sont des permis

expérimentaux dont on a discuté avec le député de Lévis lorsqu'on a adopté cet article.

M. Garon: Mais vous enlevez cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que c'est davantage utilisé par la sécurité routière que par un moyen de transport. Ce n'est pas économique, c'est une expérience. L'expérience doit davantage viser la sécurité.

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

M. Garon: Alors, c'est la régie qui va régir cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Qui va donner des permis de transport?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, mais pour fins expérimentales, tel qu'on les a discutées au moment où on a adopté l'article 214.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement du paragraphe 11° est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'ensemble de l'article 1, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Permis de camionnage

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 2.

Dispositions générales

M. Côté (Charlesbourg): "Nul ne peut offrir ou fournir un service rémunéré de camionnage, à moins d'être titulaire d'un permis de camionnage délivré par la Commission des transports du Québec."

C'est la reproduction, finalement, de l'article 36 de la Loi sur les transports actuelle et de l'article 6 de l'ordonnance générale.

M. Garon: La Loi sur les transports n'est pas affectée par cette loi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'avant le transport par camion était inclus à l'intérieur de la Loi sur le ministère des Transports; maintenant il y aura une loi pour le

transport des marchandises qui est sortie de la Loi sur le ministère des Transports.

M. Garon: Une loi sur la marchandise et une loi sur le camionnage, qui est celle-là.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le camionnage, c'est cela.

M. Garon: Qu'est-ce que la Loi sur les transports va couvrir une fois qu'on aura sorti les marchandises puis les camions?

M. Côté (Charlesbourg): Le vrac et l'autobus. Le taxi, on l'a sorti.

M. Garon: Mais si vous sortez tout, vous n'aurez plus...

M. Côté (Charlesbourg): C'est un ménage qui s'imposait. Chaque fois, on était obligés d'intervenir par la Loi sur le ministère des Transports et il y a toute une série de choses comme celles-là. Chaque chose doit être à sa place. Maintenant, ce sera plus facile et plus clair aussi pour celui qui va l'utiliser et qui en a besoin. Chaque personne qui avait à travailler avec cette loi était obligée de fouiller à l'intérieur de la loi au complet, alors qu'il y a des parties ne nous concernant pas. Il y a la Loi sur les chemins de fer, éventuellement, qui n'est pas sortie.

M. Garon: La loi sur quoi?

M. Côté (Charlesbourg): La sécurité des chemins de fer.

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

M. Vaillancourt: Est-ce que cela veut dire que ceux qui font du transport entre Sherbrooke, Montréal, Québec, n'auront pas besoin de permis de transport général?

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, cela veut dire qu'ils ont besoin d'un permis.

M. Vaillancourt: Ils vont avoir besoin d'un permis. Ce n'est pas enlevé.

M. Côté (Charlesbourg): Tous ceux qui transporteront contre rémunération.

M. Garon: En vertu de cette loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: La Loi sur le camionnage qu'on est en train d'adopter.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Cela va prendre un permis.

M. Garon: Ce sera cela la Loi sur le camionnage en général. Vous avez sorti tous les transports particuliers, les exceptions qu'on vient de mentionner, il resterait la loi sur le transport général contre rémunération et le tirage de remorques qui fera partie du camionnage général.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vaillancourt: Est-ce que cela prendra des audiences, comme dans le passé, pour avoir un permis ou si...

M. Côté (Charlesbourg): Si le député d'Orford reste avec nous, il verra le processus se dérouler au fur et à mesure des articles qui seront adoptés.

M. Vaillancourt: Ce sera plus loin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vaillancourt: D'accord. C'est parce que je veux aller trop vite.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que le député de Orford commence à envisager une nouvelle carrière.

M. Vaillancourt: Pas nécessairement.

M. Garon: Maintenant qu'il vend assez d'arbres de Noël, il peut lancer une compagnie de camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est déjà fait.

M. Garon: Cela ne m'étonnerait pas, parce qu'avec les arbres de Noël se sont greffées les couronnes maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait longtemps que le député d'Orford m'a expliqué que les couronnes, c'était aussi payant que les arbres.

M. Vaillancourt: En voulez-vous une? Je vais vous faire un cadeau.

M. Garon: Arrêtez donc! C'est beau?

M. Vaillancourt: C'est beau.

M. Garon: J'Imagine que je n'ai pas le droit d'accepter de cadeau en commission parlementaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Disons que le député de Lévis fait signe que oui de la tête.

M. Garon: Comme échantillon, le député d'Orford qui fait des couronnes, ça me ferait

plaisir de voir quel genre de couronnes il fabrique.

M. Vaillancourt: Ce serait seulement pour votre information.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2?

M. Garon: C'est certain que le ministre des Transports aimerait en avoir une aussi. Une petite.

M. Côté (Charlesbourg): Tout ce qui peut me rapprocher du député de Lévis et rapprocher le député de Lévis de moi dans ces circonstances, je suis prêt à l'accepter, M. le Président.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): "Le permis de camionnage est un document constatant l'existence d'un privilège conféré par une décision de la commission.

"Il se rapporte à un territoire correspondant à celui d'une municipalité régionale de comté constituée en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à celui d'une communauté urbaine ou régionale, à un regroupement de tels territoires prévus par règlement du gouvernement ou à tout autre territoire décrit par ce règlement."

Je pense que c'est clair. On vient de faire une limitation géographique et en se basant sur le territoire des MRC.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une correspondance là-dedans avec la loi fédérale?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Je veux parler de la notion de privilège. Je comprends bien ce que vous dites, ce n'est pas un droit, c'est un privilège que vous donnez... Ça me fait penser au permis de pêche du gouvernement fédéral. C'est un privilège, personne n'a droit à ça. On considère que le permis de camionnage n'est pas un droit mais un privilège qu'on confère. Il me semble que ce n'est pas beaucoup dans l'esprit du décloisonnement et du libre-échange. Il me semble que la notion de privilège n'est pas une notion qui s'inscrit dans le décloisonnement et le libre-échange. J'aurais pensé que vous auriez parlé d'un droit.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais peut-être donner l'explication...

M. Garon: C'est parce que je suis familier avec ces notions-là et...

M. Côté (Charlesbourg): C'est bien plus une explication...

M. Garon: ...ça donne beaucoup de droits à l'administration, ça ne donne pas beaucoup de droits au public.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a deux explications. Une première, qui relève du jugement des tribunaux quant à l'interprétation d'un droit relativement à un privilège.

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

M. Drolet: Bien qu'il y ait encore une certaine querelle doctrinale sur la question de la qualité du permis, à savoir si c'est un droit ou un privilège, il demeure que la majorité des décisions des tribunaux indique que les autorisations conférées, que ce soit pour conduire ou pour exercer certaines activités, et que l'on définit comme des permis, sont effectivement des privilèges conférés. C'est-à-dire que vous n'avez pas le droit d'obtenir nécessairement l'autorisation en question. Une fois que vous l'avez, ça vous confère le droit d'exercer certaines activités, bien sûr, mais il demeure que vous n'avez pas nécessairement le droit d'obtenir cette autorisation-là, à moins que vous ne l'assujettisiez uniquement au fait de rencontrer certaines conditions bien précises, en dehors desquelles vous ne pouvez pas l'obtenir, de sorte qu'à ce moment-là vous n'avez pas besoin quand même d'un organisme quasi judiciaire pour délivrer ce genre d'autorisation-là. Vous rencontrez les conditions et vous l'avez automatiquement.

M. Garon: Le privilège?

M. Drolet: On parle de notion de droit. C'est là-dessus que ça joue.

M. Garon: De droit? Oui, mais même si je remplis toutes les règles et les conditions, je pourrais ne pas l'avoir.

M. Drolet: Il y a toujours une discrétion de la part de l'organisme qui délivre le permis, à savoir qu'il pourrait le refuser, sauf qu'on sait très bien qu'à partir du moment où vous remplissez ces conditions-là, surtout de la façon dont le projet de loi est rédigé, dès que vous rencontrez certaines conditions établies par règlement, il faut qu'un opposant se montre et dise que c'est aller à l'encontre de l'intérêt public de délivrer ce permis. Il reste que l'organisme qui va délivrer le permis a une discrétion à exercer, à savoir si effectivement l'intérêt public est en jeu. Il a une appréciation à faire, de sorte qu'il est abusif de parler de droit à l'obtention d'un permis.

M. Garon: Sauf que la jurisprudence concernant l'intérêt public, concernant les privilèges, ne va pas dans le même sens. Vous voulez couvrir l'accotement des deux côtés du chemin.

M. Drolet: Je peux, peut-être, ajouter aux explications. Effectivement, dans la jurisprudence qui a été établie, chaque fois que vous avez une autorisation de ce genre qui peut être révoquée ou suspendue, la jurisprudence le considère comme un privilège et non pas un droit. Or, dans le présent cas, vous avez des pouvoirs...

M. Garon: Vous vous donnez tous les droits.

M. Drolet: ...de révocation et de suspension. Il y a quand même des motifs qui sont énoncés dans la loi pour lesquels vous pouvez révoquer ou suspendre un permis. Vous avez toujours le pouvoir d'appréciation d'un organisme quasi judiciaire qui est là justement pour...

M. Garon: ...une durée d'un an, je suppose.

M. Drolet: Il n'y a pas de durée déterminée.

M. Garon: Il n'y a pas de durée. Un privilège, au bon plaisir du souverain qui a eu la gentillesse de vous le donner et quand cela lui plaira de vous l'enlever, il vous l'enlèvera.

M. Drolet: C'est plutôt vu comme le cas contraire parce que le permis se trouve permanent tant que vous n'avez pas une cause à la révocation ou à la suspension de votre permis, causes qui sont précisées dans la loi.

M. Garon: Il n'y a aucune durée.

M. Drolet: La seule chose qu'apporte cet article, en fin de compte, en plus de ce qu'on connaît à l'heure actuelle des décisions des tribunaux, c'est de faire la distinction nette et précise entre la décision de la commission qui autorisera la délivrance d'un permis et le permis lui-même qui sera le document constatant la décision de l'organisme quasi judiciaire, soit la Commission des transports du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, si on fait le lien avec la loi 73, le permis pourrait être révoqué dans la mesure où il y a des causes. Un permis de conduire par exemple, est révoqué quand vos 12 points sont perdus. Il est délivré jusqu'à ce que des causes de santé fassent en sorte qu'après un examen médical on puisse rappeler le permis ou que vous ayez perdu 12 points. À l'article 38 on va voir des causes qui pourraient...

M. Garon: Il n'y a pas de durée.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Il y a un droit payable chaque année.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de droit payable chaque année.

M. Boulay: Le principe de ce projet de loi c'est que ce sera beaucoup plus facile d'entrer sur le marché du camionnage, mais cela va être beaucoup plus difficile d'y demeurer aussi. Cela va être difficile d'y demeurer parce qu'il va falloir satisfaire à de nombreuses conditions touchant à la sécurité entre autres. C'est sûr que pour la personne qui ne fera plus de camionnage, son permis sera annulé, révoqué. Un permis est associé à un individu ou à un groupe d'individus.

M. Garon: Est-ce que, avant, c'était considéré comme un privilège? Ou est-ce que c'est nouveau?

M. Drolet: En regard du camionnage, c'est peut-être un peu nouveau parce qu'il faut dire que, comme tous les permis de transport, la question ne s'est jamais posée à savoir si c'était un privilège ou un droit. Sauf qu'on avait des dispositions dans la loi et dans les règlements qui traitaient des transferts de permis. Une personne qui ne respectait plus les conditions de son permis se présentait à la Commission des transports et demandait le transfert de son permis, moyennant rémunération, à une autre personne. Cet espèce de marchandage de permis, de coût, de montant rattaché au permis, on n'aura pas cela dans le camionnage. Dans ce sens, oui, c'est nouveau.

M. Garon: Non, mais vous allez donner un pouvoir beaucoup plus grand à l'administration.

M. Drolet: À la Commission des transports qui est un organisme quasi judiciaire.
(17 h 15)

M. Garon: La personne, en ce qui concerne son permis, aura beaucoup moins de droit. C'était un droit plutôt que la constatation de l'existence d'un privilège. J'imagine que la jurisprudence qui a été établie dans ce genre de permis, dans le domaine des pêches, va valoir dans ce cas aussi puisqu'on dit que c'est un privilège. Quand on dit qu'un permis reconnaît un privilège, cela veut dire qu'on le fait disparaître quand on veut. On a été assez bon pour me le donner. C'est un peu comme Job dans l'Évangile: Dieu m'a tout donné, il m'a tout enlevé, que Son Saint Nom soit béni. Cela revient à dire ça, reconnaître un privilège.

M. Drolet: En fait, ce qui est retiré par le projet de loi 76, c'est la valeur marchande du papier qui s'appelle le permis. On ne parle pas des actifs. À l'heure actuelle, il y a des permis de transport qui ont une valeur marchande très élevée avec des actifs à peu près nuls. Cela se limite vraiment à pas grand-chose, la valeur du

matériel roulant, par exemple, alors que les permis eux-mêmes peuvent valoir plusieurs milliers de dollars. Cela dépend de quoi? Cela dépend du fait, en particulier, qu'on autorisait les transferts de permis et surtout qu'on a empêché, par une réglementation...

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est plus compliqué que cela. Je fais le rapport avec le domaine des pêches que je connais mieux. Quand j'ai vu cela, j'ai été surpris. J'aimerais voir la disposition qu'il y avait antérieurement parce que la notion de privilège est beaucoup plus... Comme vous venez de le dire, au fond vous l'avez bien expliqué, celui qui a un permis, à toutes fins utiles, n'a pas de droit. Si on le lui enlève demain matin et qu'on le donne à quelqu'un d'autre, il n'a rien à dire. Il n'a pas grand-chose à dire. Exemple, dans le domaine des pêches, quelqu'un se retire de la pêche; il n'a plus besoin de permis, il ne pêche pas. Ce n'est pas lui qui transfère son permis. C'est l'administration qui décide à qui elle va donner le permis.

Sauf que le pêcheur a son bateau. S'il vend son bateau, le permis ne suit pas. Il peut avoir beaucoup de problèmes à vendre son bateau, c'est beaucoup d'argent. Si vous avez quelqu'un qui a un permis de camionnage, qui veut vendre son camion, évidemment, il va pouvoir vendre son camion sans vendre son permis parce qu'il y a peut-être plus d'acheteurs dans ce domaine. Mais, avant, quelle était la disposition, comment était rédigée la disposition avant?

M. Drolet: Il n'y avait pas de disposition particulière. D'ailleurs, on confondait beaucoup la décision de la commission et le permis lui-même au point que les permis des camionneurs, des transporteurs généraux, c'était assez épais. C'était chacune des décisions colligées au fil des ans avec peut-être 75, 90, parfois 100 clauses dans le permis sur les mouvements de transport que vous pouviez faire ou pas. Clauses qui souvent avaient été octroyées par l'organisme qui s'appelait la Régie des transports dans le temps et, par la suite, la Commission des transports, ou encore qui avaient été achetées d'autres transporteurs.

M. Garon: Il devait quand même y avoir une définition du permis dans la loi... Le pouvoir habilitant ne disait pas...

M. Drolet: Nulle part dans la Loi sur les transports.

M. Garon: On donne un permis. Je suis un peu surpris. Cette distinction n'était pas faite aux Transports. Cela fait longtemps qu'à l'Agriculture et aux Pêches ils la font.

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne venez pas nous dire que les premiers ministres qui ont précédé M. Bourassa auraient dû vous affecter

aux Transports.

M. Garon: Vous êtes en train de ne rien dire. Je ne suis pas convaincu, par exemple, que ça donne plus de droits aux gens. Cela en donne plus à l'administration.

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

M. Drolet: Si on n'avait pas les causes de suspension ou de révocation de permis dans la loi, c'est sûr qu'on pourrait dire à ce moment-là que l'administration a la discrétion et peut faire un peu ce qu'elle veut avec les permis qu'elle délivre; sauf que là, dans la loi à la section IV, vous avez toutes les clauses de révocation et de suspension des permis, de sorte qu'une personne qui se verrait enlever ou suspendre son permis pour un motif qui n'apparaît pas dans la loi, il y a de fortes chances que cette personne conteste, et avec succès, devant les tribunaux.

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

M. Garon: Mais vous admettez, au fond - peu importe, je ne porte pas de jugement - que quelqu'un ne pourra pas transférer son permis, que son permis va être annulé et que vous allez le délivrer à quelqu'un d'autre; c'est limité à un nombre précis.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas limité à un nombre, il n'y a pas de nombre. On verra à l'article 4 la suite logique de cela. C'est que le test d'aptitude est passé par un individu. C'est pour cela que le permis ne sera pas transférable pour la simple et bonne raison que c'est l'individu qui passe le test d'aptitude et non pas la compagnie.

M. Garon: Il y a autant de permis qu'il y a de camions.

M. Côté (Charlesbourg): Par entreprise.

M. Garon: Un permis par entreprise. Il appartient à l'entreprise; il n'appartient pas au camionneur.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est un individu...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...qui fait la demande et le test d'aptitude ne peut pas être passé par le camion ni par la compagnie, parce que ce n'est personne. Le test d'aptitude... Oui?

M. Garon: Non, mais supposons que j'ai 100 camions; j'ai besoin d'un permis pour mes 100 camions, un permis pour faire du camionnage. Si j'ai seulement un camion, j'ai besoin d'un permis

aussi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Mais si je vends mon entreprise, à un moment donné, il faut que je la vende à quelqu'un qui a un permis, c'est tout, ou à quelqu'un qui va...

M. Côté (Charlesbourg): Il va aller se chercher un permis.

M. Garon: C'est cela que je veux dire, quelqu'un qui a son permis ou qui en obtient un.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Boulay: Si je peux ajouter quelque chose, la différence entre le système actuel, celui qui prévaut à l'heure où on se parle, et le système prévu dans le projet de loi, c'est que le système actuel en est un de nécessité publique. Celui qui veut avoir le permis doit faire la preuve que le service est nécessaire et requis. C'est assez onéreux à prouver. Il y a un système d'opposition; cela donne un caractère monopolistique à ce permis. C'est pour cela qu'on parlait de transiger des valeurs de permis, alors que le système vers lequel on se dirige est un système où celui qui veut un permis doit d'abord démontrer qu'il est apte, qu'il est sécuritaire, qu'il a un bon comportement.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne peut pas passer de test d'intérêt public s'il n'a pas passé le test d'aptitude. C'est une condition très claire. Dans le cas de l'intra, c'est uniquement le test d'aptitude qu'il a à passer.

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

M. Vaillancourt: Est-ce qu'il doit faire une liste de ses équipements?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

M. Desbiens: La discussion m'a éclairé.

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

Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Garon: Attendez un peu. Dans le deuxième alinéa, vous parlez d'une nouvelle base territoriale pour les permis.

M. Côté (Charlesbourg): La base des MRC.

M. Garon: Avant, c'était...

M. Drolet: Il y avait 56 façons de fonctionner. Il y avait des routes restreintes, c'est-à-dire qu'à partir de tel endroit tu pourrais te rendre à tel autre endroit en passant par tel chemin et sur tel bout de chemin tu n'avais le droit ni d'embarquer ni de débarquer des marchandises. D'autres permis qui étaient délivrés étaient des permis de rayon, c'est-à-dire que tu avais droit à une municipalité et à un rayon de 30 milles autour. Il y avait d'autres permis...

M. Côté (Charlesbourg): Un côté de rue.

M. Drolet: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): Tu avais le droit de livrer à droite mais pas à gauche ou à des chiffres pairs et non impairs.

M. Drolet: C'est très compliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Personne ne pouvait contrôler cela; cela n'a pas de bon sens.

M. Garon: Moi, si je veux avoir un permis comme cela de Québec à Montréal, je vais avoir le droit à toutes les MRC qui vont de Québec à Montréal. C'est cela que vous voulez dire ou si cela ne marchera pas comme cela?

M. Drolet: Pas nécessairement. Le territoire de base d'un permis d'un transporteur sera le territoire d'une MRC. Maintenant, comment vont s'articuler les droits autour de cela? Cela peut être, par exemple, comme ce qu'on connaît dans le camionnage en vrac. Vous pouvez, à partir de ce territoire de base, aller mener des marchandises n'importe où au Québec et les rapporter du moment que votre mouvement de transport est rattaché au territoire de base. Cela peut être cela.

M. Boulay: Autrement dit, on peut faire du transport à l'intérieur d'une MRC, si on a cette MRC, et l'exemple Québec-Montréal que vous donniez...

M. Garon: Je pensais...

M. Boulay: Bon!

M. Garon: Parce qu'on parlait de routes avant, il me semble, mais aussi de territoires...

M. Boulay: Oui.

Quelqu'un peut avoir le grand Montréal et la communauté urbaine parce qu'on parle de communautés urbaines dans le cas de Montréal et de Québec. En fait, c'est la notion économique qui se regroupe autour d'un pôle de croissance ou un pôle économique. Une personne qui aura, dans son permis, Québec et Montréal pourra faire ce qu'elle veut à l'intérieur du territoire de Montréal et à l'intérieur du territoire de Québec

et pourra faire du transport entre les deux. Si elle n'a pas Trois-Rivières, par exemple, elle ne pourra pas arrêter à Trois-Rivières, mais elle peut le demander.

M. Garon: Cela dérègle pas mal, un article comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dérègle pas mal?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. C'est le but.

M. Garon: Est-ce que les gens sont au courant de cela?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que l'industrie est pas mal au courant que c'est ce qui s'en vient. Il y a une liberté pas mal totale dans ce domaine.

M. Garon: Je comprends parce que les explications sont très claires. J'avais un peu une idée de comment cela marchait avant, sans être un expert dans le transport...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas pour rien que cela coûtait des fortunes aux gens qui allaient devant la Commission des transports, non pas en frais de la commission, mais en frais d'avocat, pour être capables d'obtenir un permis que, parfois, ils n'obtenaient pas. En plus de la preuve qui devait être faite par le demandeur.

M. Garon: Avez-vous fait une étude d'impact sur la baisse de revenus des avocats avec la mise en application de votre loi?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le groupe d'avocats qui plaident devant la Commission des transports n'est pas très nombreux. Cela aura certainement un impact, mais je me fie sur eux pour être capables de trouver des moyens pour combler les pertes potentielles. C'est déjà en marche d'ailleurs.

M. Vaillancourt: M. le Président...

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

M. Vaillancourt: ...cela veut dire qu'à l'avenir, pour obtenir un permis de transport, il s'agira de faire la preuve qu'il a l'équipement nécessaire pour faire ce transport-là et il n'aura pas besoin d'avocat auprès de la Commission des transports pour aller défendre sa cause étant donné que personne ne pourra avoir d'objection.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas nécessairement dire cela. Cela veut dire que, dans un premier temps, il devra satisfaire à un

test d'aptitudes qui relève de certaines exigences sur le plan de la sécurité, de la connaissance du métier qu'il entreprend avec toutes les conséquences, et de la connaissance du code canadien de la sécurité. Cela, c'est pour le test d'aptitudes. Quant à l'autre, c'est le test d'intérêt public qui se fera devant la Commission des transports du Québec et, dans la mesure où il y a de l'opposition, c'est à ce moment-là que la commission jugera si elle est futile ou non. Si elle ne l'est pas, il y aura audience et c'est à celui qui s'opposera dorénavant à la délivrance d'un permis, parce que cela pourrait desservir l'intérêt public, de faire la preuve que la commission ne devrait pas l'émettre. C'est un renversement du fardeau de la preuve. Finalement, cela ne veut pas dire qu'un transporteur voulant obtenir un permis n'aura pas besoin de se faire défendre par un avocat. Il y aura encore du travail pour les avocats.

M. Vaillancourt: Qu'est-ce qui va arriver pour une compagnie, par exemple? La description que vous donnez concerne un individu. Pour une compagnie, ce sont des chauffeurs multiples.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose.

M. Vaillancourt: Il faudra que les chauffeurs soient questionnés et qu'on connaisse leur capacité de conduire, etc.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la compagnie qui doit répondre et elle doit s'assurer, en engageant un conducteur, qu'il a les permis, qu'il respecte les règles, les lois, le Code de la sécurité routière.

M. Garon: C'est un peu comme quelqu'un qui veut conduire une automobile. Le permis de camionnage, au fond, donnera le droit de conduire un camion pour telles fins, contre rémunération, etc., à la condition de savoir conduire un camion, de connaître le Code de la sécurité routière de la même façon que quelqu'un qui passe un permis de conducteur d'automobile. Cela ne lui donne pas une automobile, cela lui donne un permis de conduire à la condition d'acheter une automobile et s'il connaît les règles du jeu dans le domaine de la conduite automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du permis de conduire c'est mesuré par un examen.

M. Garon: Oui, là, c'est un test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Alors que, dans ce cas-ci, c'est un test d'aptitude.

M. Garon: C'est-à-dire que conduire un camion, ce n'est pas tout à fait comme conduire une automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Vous allez faire un test écrit et un test sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, pour obtenir un permis pour conduire un camion, le gars est toujours soumis aux règles de la Régie de l'assurance automobile pour l'obtention d'un permis.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pour le permis de conduire. C'est différent d'un permis de transporteur. Pour le permis de transporteur, il devra venir faire la démonstration, par le test d'aptitude, qu'il connaît ce dans quoi il s'embarque. Par exemple, les 20 éléments du code de sécurité qu'on vous a expédié. Je pense que vous avez cela à l'intérieur.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à cela qu'il devra répondre, mais non pas par un examen. C'est par de l'information, finalement. Dans un premier temps, c'est de l'information, aviser l'individu pour savoir dans quoi il s'embarque, pour qu'il ne puisse pas plaider l'ignorance par la suite. Dans ce cas-ci, c'est à la fois au privé et au public; les deux doivent passer le test d'aptitude.

M. Garon: Au privé et au public.

M. Côté (Charlesbourg): Au public, pour celui qui fait du transport contre rémunération et, au privé, pour celui qui le fait sans rémunération; mais qui est quand même sur la route avec un camion.

M. Garon: Il ne passe pas ce test-là, ce n'est pas celui-là.

M. Côté (Charlesbourg): D'aptitude.

M. Garon: Le test d'aptitude aussi...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...mais pour avoir son permis de conduire...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le permis de...

M. Garon: ...pour l'entreprise.

M. Côté (Charlesbourg): Le permis de transporteur. Le permis de celui...

M. Garon: En vertu de quelle loi?

M. Côté (Charlesbourg): ...qui conduit, c'est

un permis de conduire qui est fait...

M. Garon: Ah oui! Là, j'ai compris. En vertu de quelle loi pour le privé?

M. Côté (Charlesbourg): La loi 73, il devra passer le test d'aptitude sur le plan de la sécurité publique.

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

M. Côté (Charlesbourg): Simplement pour tenter de faire la boucle, si le transporteur public met un camion sur la route, on dit qu'il peut y avoir des dangers; que le transporteur privé mette le même camion sur la route, il peut y avoir les mêmes dangers.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, sur le plan de la sécurité publique, c'est la même chose. Il faut que ces gens-là soient sur le même pied d'égalité. On a prolongé l'application à ces gens-là.

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

M. Desbiens: La Commission des transports a à prendre une décision. Cela revient un peu à la notion de privilège. Si le transporteur, qui veut obtenir son permis de transporteur, est en mesure de répondre aux 20 questions du test d'aptitude et qu'il y en a 10 ou 20 comme cela dans une même MRC qui veulent avoir leur permis de transporteur et que les 20 répondent bien à ces critères, qu'est-ce qui arrive?

M. Côté (Charlesbourg): Elle délivrerait 20 permis, à ce moment-là.

M. Desbiens: 20 permis de transporteur. Alors, il n'y a plus aucun... Il me semble...

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

M. Desbiens: ...que je ne peux pas avoir un permis de transporteur, actuellement, s'il y en a déjà un certain nombre. Non? Est-ce que cela n'existe pas présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Desbiens: Est-ce qu'il n'existe pas une limitation?

M. Côté (Charlesbourg): Ah non! Mais quand on parle de déréglementation, il n'est plus question de limiter. C'est que, par la suite, il y a le critère d'intérêt public. Ayant passé le test d'aptitude...

M. Desbiens: D'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): ...après cela, il reste le test d'intérêt public.

M. Desbiens: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, vous êtes un individu, il y en a dix autres comme vous dans votre MRC qui demandent un permis. Donc, vous faites la demande à la Commission des transports du Québec. Après avoir jugé de l'aptitude, elle publie la demande. À ce moment-là, il peut y avoir de l'opposition. S'il y a de l'opposition de la part d'un individu, c'est la Commission des transports qui va juger si elle est futile ou non, parce qu'il peut y avoir de l'opposition futile.

Dans la mesure où elle n'est pas futile, la commission va convoquer les parties. Au lieu de se passer ce qui se passe actuellement, que ce soit vous, demandeur d'un permis, qui ayez à faire la démonstration que cela va servir l'intérêt public de délivrer un autre permis, c'est celui qui aurait déjà un permis actuellement qui dirait: Lui, il va venir jouer dans mes plates-bandes, cela n'a pas de bon sens et cela va desservir l'intérêt public, qui devra venir faire la preuve que, vous délivrer un permis, cela desservirait l'intérêt public ou que cela irait contre l'intérêt public.

Alors, cela va se traduire par l'émission d'un peu plus de permis.

M. Desbiens: C'est donc dans ce sens-là qu'était l'explication tantôt sur la discrétion de la commission... La discrétion de la commission, c'est là qu'elle s'exerce finalement, dans son jugement à partir...

M. Côté (Charlesbourg): À partir...

M. Desbiens: ...d'une cause entendue.

M. Côté (Charlesbourg): ...d'un certain nombre d'éléments qu'on va retrouver dans les articles subséquents quant à l'intérêt public.

M. Desbiens: Merci.

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

M. Vaillancourt: M. le Président, un permis qui sera accordé à une compagnie, est-ce qu'il sera accordé pour un certain nombre de camions ou bien si elle va pouvoir en ajouter selon ses besoins?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un permis qui est donné au transporteur peu importe le nombre de camions. Le nombre d'unités fera référence davantage à la loi 73 qu'on a adoptée la semaine dernière et qui va faire en sorte qu'il y ait un

certain nombre de points d'aptitude ou d'inaptitude au dossier. Ces points vont tenir compte du nombre de camions. Par exemple, de un à cinq camions, vous avez 50 points; de 5 à 20 ou 25, ce sera 75; et plus que cela, ce sera 100 points. Il y a une classification en trois niveaux, qu'eux, tiennent compte de la flotte. De 1 à 20 camions, ce sera 50 points; de 21 à 50, ce sera 75 et 51 et plus, ce sera 100 points au dossier.

M. Vaillancourt: Maintenant, pour récapituler. Un type va avoir un permis de transport, disons qu'il a dix camions. Est-ce que chaque conducteur est obligé de passer devant la Commission des transports pour avoir un permis spécial? Ou bien si c'est son permis de chauffeur qui va faire foi de tout dans cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le permis de chauffeur s'adresse à un individu. D'accord? Le permis de chauffeur, à partir du moment où il est à l'individu, il ne faut pas le mêler avec les camions. C'est une autre affaire. Le permis de conducteur ou de chauffeur est délivré par la Régie de l'assurance automobile, alors que le permis s'adressant au transporteur, lui, sera délivré par la Commission des transports.

M. Vaillancourt: Ce qui veut dire que la compagnie de transporteurs va pouvoir engager ses chauffeurs pour autant qu'ils détiennent un permis qui a été accordé par la régie de l'assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): De la même manière que c'est fait aujourd'hui. C'est cela.

M. Vaillancourt: Il faut être bien certain. On est appelés à l'expliquer cela, nous.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Desbiens: Le ministre m'a dit tantôt...

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

M. Desbiens: ...qu'au fil des articles, on aurait les éléments qui vont démontrer sur quoi la commission va avoir à dire ou faire la preuve que c'est d'intérêt public. C'est bien ce que j'ai compris?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que vous avez compris et c'est ce que j'ai dit.

M. Desbiens: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 3?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on peut peut-être attendre le député de Lévis avant d'adopter l'article 3.

M. Desbiens: Si vous voulez, le député de Lévis va revenir dans quelques secondes.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le ministre. Je pensais que M. le député de Lévis avait délégué ses pouvoirs.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il manque de "fuel".

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 37)

(Reprise à 17 h 38)

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

Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Garon: Je demanderai au ministre s'il serait d'accord pour dire que, si on comparait cela aux quotas dans l'agriculture, qui sont des droits de produire, et si on voulait que les quotas n'aient plus de valeur, on pourrait dire, à l'avenir, que ce sont des privilèges de produire? Au fond, le ministre des Transports donne l'indication aux députés qui parfois se demandent comment il se fait que les quotas ont de la valeur ou non pour être transférés. Cela serait assez simple au fond de dire simplement que le quota est un privilège de produire plutôt qu'un droit. Qu'est-ce que vous en penseriez?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le domaine du transport, il n'y a pas de quota.

M. Garon: Il n'y a pas de volume.

M. Côté (Charlesbourg): Alors que, en agriculture, il y a effectivement des quotas.

M. Garon: Il y a aussi des limites de volume dans le domaine du transport?

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

M. Drolet: Les quotas, à l'heure actuelle, sont sur la quantité de permis.

M. Garon: Quantité de permis, premièrement. En plus, votre camion ne peut pas transporter plus que telle quantité selon le nombre d'essieux ou la prise en charge...

M. Côté (Charlesbourg): Cela reste.

M. Garon: Oui, deuxièmement. Après cela, le conducteur ne peut pas faire plus que tant d'heures, à moins qu'on remplace le conducteur pour faire marcher les camions 24 heures par jour. Il y a une certaine limitation dans le volume. Évidemment, c'est plus aléatoire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus l'aspect sécuritaire qui vient en ligne de compte.

M. Garon: Oui. De toute façon, je n'attendais pas de réponse.

Je vous demanderai simplement s'il n'y a pas d'objection à ce qu'on suspende pour le vote, mais non pas pour reprendre la discussion. Simplement, c'est une nouvelle façon de procéder par la constatation des privilèges.

M. Côté (Charlesbourg): Suspendre pour le vote, parfait

Le Président (M. Saint-Roch): La discussion étant close, nous allons suspendre l'adoption de l'article 3 pour passer...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on pourrait peut-être, dès 20 heures, voter de façon...

M. Garon: L'autre fois, on avait recommencé à la fin, pour le projet de loi 73.

M. Côté (Charlesbourg): A la fin et on ne se souvenait plus de l'essence. Parfait. Pas de problème, à la fin.

M. Garon: Je pense qu'il n'y aura pas...

Le Président (M. Saint-Roch): Les discussions sont closes. L'adoption est suspendue. J'appelle l'article 4.

M. Côté (Charlesbourg): "Le permis de camionnage est incessible."

M. Garon: Le but?

M. Côté (Charlesbourg): Le but est clair, M. le Président. Comme c'est l'individu qui vient passer le test ou qui passera le test d'aptitude, il m'apparaît évident qu'on doit adopter l'article 4.

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

M. Desbiens: C'est incessible, mais celui qui veut l'acheter.

M. Côté (Charlesbourg): Non. On ne peut pas vendre son permis à quelqu'un d'autre. À partir du moment où on abandonne, c'est fini. Il faut retourner devant la Commission des transports.

M. Desbiens: C'est fini, il faut que l'autre recommence la procédure au complet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Desbiens: Avant d'acheter...

M. Côté (Charlesbourg): Celui qui est venu démontrer l'aptitude, c'est Georges Vaillancourt, individu transporteur, qui vient, lui, passer le test d'aptitude. Ce n'est pas la compagnie, elle n'est pas capable de passer le test; ce n'est pas le camion, il n'est pas capable de passer le test. C'est l'individu responsable de ce permis qui vient dire à la commission: Oui, je suis en pleine connaissance de mes obligations quant au code canadien de sécurité. Et, dans ce sens-là, c'est lui qui est la caution de la connaissance et du permis.

M. Desbiens: Si je veux acheter la compagnie de Georges Vaillancourt, je ne pourrai pas le faire ou, si je le fais, ce sera à mes risques et périls, parce qu'il faudra que j'aille d'abord devant la commission pour obtenir un permis de transporteur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Desbiens: Si j'ai déjà un permis de transporteur, est-ce que cela entre en ligne de compte quand même?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, il faut quand même se dire que, si on était dans la situation actuelle, il y aurait beaucoup plus de risques alors que, dans la nouvelle situation, comme c'est une loi qui vise à libéraliser, à ce moment-là, l'obtention du permis sera facilitée d'autant.

M. Desbiens: Si je suis déjà un transporteur, si j'ai déjà un permis de transporteur?

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes déjà apte. Alors, c'est réglé.

M. Desbiens: Je peux l'acheter sans...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Desbiens: Donc, il devient cessible à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): Les actifs, les équipements.

M. Desbiens: Les équipements, pas le permis. D'accord.

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

M. Desbiens: Oh!

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

M. Desbiens: S'il fait affaires dans une MRC et que j'ai mon affaire dans une autre MRC, cela ne peut pas fonctionner.

M. Côté (Charlesbourg): Cela prendrait une modification...

M. Desbiens: Même si je suis transporteur et apte?

M. Côté (Charlesbourg): Cela prendrait une modification au permis, au territoire.

M. Desbiens: Avant de pouvoir l'acquérir.

M. Vaillancourt: Cela répond à ma question.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela répond à votre question, M. le député d'Orford. M. le député de Lévis.

M. Garon: Si j'ai un permis pour faire affaires dans tout le Québec, c'est possible?

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a?

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait être le cas. Vous faites l'addition des territoires des MRC.

M. Garon: Je pourrais actuellement avoir un permis pour faire du transport dans tout le Québec. Est-ce que, à ce moment-là, sur le même permis, je pourrais théoriquement acheter n'importe quelle compagnie ou même, toutes les compagnies parce que j'ai un permis de transporteur dans tout le Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Les actifs des compagnies.

M. Garon: Oui, les actifs.

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

M. Garon: Je suis qualifié comme transporteur; donc, ce n'est plus une question de nombre, mais de territoire à couvrir où j'ai le droit de faire affaires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est en vertu de l'article 3, paragraphe 2, qui se rapporte au territoire. Par exemple, si ces territoires couvrent toutes les MRC de la Gaspésie...

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là...

M. Garon: ...je pourrais théoriquement, avec le même permis, acheter toutes les compagnies...

M. Côté (Charlesbourg): Toutes les compagnies de la Gaspésie.

M. Vaillancourt: Il faut que vous fassiez la preuve que c'est un besoin.

M. Garon: Non, j'ai mon permis; je l'ai déjà faite.

M. Côté (Charlesbourg): Déjà, l'intérêt public a été...

M. Garon: J'ai déjà démontré mes aptitudes et mon intérêt public, autrement, je n'aurais pas eu mon permis. Mais une fois que j'ai mon permis, c'est une question de territoire à couvrir.

M. Vaillancourt: Mais le permis d'intérêt public, c'est pour un territoire donné?

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

M. Garon: Non, on est dans une phase de déréglementation.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends la question.

M. Garon: Je me pose des questions. Ce n'est pas pour l'embêter. Je veux voir comment cela marche.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est clair. Comme on est au début de la loi... Tantôt, on va entrer dans la mécanique. Là, on commence. On est à l'article 4. Tantôt, vous obtiendrez bien des réponses par l'adoption de certains articles qui vont donner automatiquement réponse à la question que vous posez à ce moment-ci. Au fur et à mesure que cela va se dérouler, tout le processus sera clarifié.

Si besoin est, à chacun des articles, qu'on doive revenir, je ne vois pas de problème à cela. Il faut qu'on se comprenne bien et qu'on soit capables de mesurer les effets. Il n'y a pas de problème. S'il faut revenir, on reviendra.

M. Garon: Non, il y a des raisons quand on dit "incessible". Je comprends les raisons qu'on peut donner quand on dit "incessible".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4?

M. Garon: Vous ne voulez pas qu'il y ait de spéculation sur les permis, au fond. C'est comme s'il était attaché à la personne qui qualifie l'entreprise.

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

M. Garon: Est-ce l'entreprise ou la personne qui qualifie?

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, si j'ai une compagnie incorporée, admettons, Cabano Transport ou Expeditex, est-ce la compagnie qui a le permis ou est-ce le président-directeur général? C'est accroché à une personne?

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

M. Boulay: On va le voir, probablement, dans le cadre de l'article 12 qu'une personne... Un requérant, Cabano par exemple, ce n'est pas Cabano, c'est M. Émond c'est une personne ou un officier responsable dans sa compagnie qui demande le permis.

M. Garon: Et s'il meurt?

M. Boulay: Il y a d'autres dispositions plus loin qui disent que, dans le cas de décès... Il y a des cas spéciaux qu'on prévoit dans le projet de loi, un peu plus loin aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des dispositions transitoires.

M. Boulay: Oui.

M. Garon: Le fait que le permis soit incessible...

M. Boulay: C'est un bon exemple, justement, où...

M. Garon: Bien oui, mais si la personne ne se qualifie pas...

M. Boulay: Il faut que la compagnie continue à rouler dans le cas d'un décès. Il y a deux ou trois autres cas aussi où il y a des dispositions spéciales.

M. Garon: À quel article?

M. Boulay: Bien, je parlais de l'article 12. À l'article 12, on explique le test d'aptitude et, plus loin...

M. Garon: A l'article 12, c'est le test d'aptitude, oui. À l'article 15, l'intérêt public. Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 24, on parle de l'exploitation temporaire d'un permis, au premier alinéa, premier paragraphe.

M. Garon: C'est temporaire.

M. Vaillancourt: C'est un permis temporaire. On l'attribue à la personne.

M. Garon: Je comprends leur affaire, ils l'attribuent à la personne et non pas à l'entreprise. C'est une personne physique qui qualifie l'entreprise.

Cela fait drôle, quand même, qu'une entreprise qui a peut-être 50 camions... Cela fait drôle. C'est un permis d'entreprise au fond.

C'est beaucoup plus un permis d'entreprise qu'un camionnage... On peut parler d'une entreprise...

Dans vos notes explicatives, vous parlez de références à l'article 18 de la Loi sur la transformation des produits marins.

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

M. Drolet: Le permis est délivré au nom de la personne morale qui est l'entreprise. Lorsque cette personne morale va passer pour remplir les papiers ou les tests d'aptitude, elle devra être représentée par un de ses officiers, c'est bien évident mais c'est l'entreprise qui va être titulaire du permis.

M. Garon: Ah bon! Ce n'est pas ce que je demandais, tantôt. Tantôt, j'ai demandé si c'était la personne morale ou la personne physique, j'ai compris que c'était la personne physique. Je trouvais cela curieux. Chaque fois que le requérant meurt...

M. Drolet: C'est la personne morale.

M. Garon: Si c'est la personne morale, il n'y a pas de problème.

M. Côté (Charlesbourg): 12.2°. S'il s'agit d'une personne morale, son acte constitutif, la liste de ses administrateurs et officiers, une copie de l'acte - c'est ce que M. Boulay disait tantôt - autorisant la présentation de la demande, ainsi que les nom et adresse de toute autre personne morale qui lui est affiliée;".

Une voix: Cela simplifie la tâche.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. L'article 24 répond à des situations temporaires: la dissolution de la compagnie, la liquidation.

M. Garon: C'est un changement de personnalité morale.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: À ce moment-là, doit-il y avoir réattribution du permis ou si c'est automatique?

Bien non, on dit que c'est incessible. Cela veut dire que, chaque fois que la personne morale change, c'est comme si la personne physique mourait. Cela doit recommencer avec la nouvelle. Un exemple: Moi, si je fusionne mes actifs et vos actifs, il n'y a pas de problème, je continue la personnalité morale, ce sont vos

actifs qui entrent dans mon avoir?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Mais si on se fusionne tous les deux pour former une nouvelle compagnie comme, par exemple, je ne sais pas si c'est Cabano ou Expeditex mais c'est devenu Cabano Expeditex. S'il y a une nouvelle personnalité morale, les deux permis tombent en faveur d'un nouveau permis qui est demandé.

M. Drolet: Entre temps, il pourrait y avoir l'exploitation avec l'autorisation de la commission, l'exploitation temporaire des deux permis.

M. Garon: Cela vous donne le pouvoir d'intervenir chaque fois qu'il y a cession du permis, non pas cession, mais...

M. Drolet: La cession des actifs.

M. Garon:...les actifs qui sont dans une entreprise vont dans une nouvelle entité morale.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Là, la commission peut se prononcer sur l'intérêt public. Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'aptitude.

M. Garon: C'est seulement sur l'aptitude?

M. Côté (Charlesbourg): L'exemple que donne le député de Lévis, c'est Cabano qui disparaît et Expeditex qui disparaît pour former une nouvelle entité qui portera le nom qu'elle voudra. Dans ces conditions, cela prend de nouveau le test d'aptitude et le test d'intérêt public.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4? M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Et, entre temps, les deux... par une permission spéciale de la commission peuvent continuer en vertu de la loi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, en vertu de 24.

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

M. Vaillancourt: M. le Président, cela prend un nouveau test d'aptitude. Si des personnes fusionnent deux compagnies ensemble et forment une autre compagnie, les tests d'aptitude sont assez faciles à prouver. Ce sont des personnes qui détenaient déjà un permis. Est-ce qu'il faut qu'elles recommencent tout depuis le début?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que,

finalement...

M. Garon: Cela veut dire le test d'aptitude et le test d'intérêt public?

M. Côté (Charlesbourg): D'intérêt public, oui. Peut-être que l'exemple n'est pas parfaitement analogue, mais pour un bar qui veut obtenir un permis d'alcool, une personne doit mettre son nom pour obtenir le permis. Si l'individu quitte l'établissement, il doit y avoir changement de personne responsable. Si le propriétaire du bar en question a un permis, vend son commerce et s'en va en ouvrant un autre, ailleurs, cela lui prend un nouveau permis. Il faut qu'il fasse la démarche pour obtenir un nouveau permis.

M. Vaillancourt: S'il reste dans le même territoire, la preuve des besoins est là.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est un nouvel établissement qui est là, si c'est un gars qui repart un commerce, sous un autre titre ou une autre compagnie, il faut qu'il refasse, à la fois, le test d'aptitude et celui d'intérêt public.

M. Vaillancourt: L'intérêt public est là, les compagnies étaient là. C'est ni plus ni moins qu'un changement de nom de compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est important ce pourquoi il change. Cela lui donne l'occasion de vérifier, effectivement, un certain nombre de choses qui autrement ne l'auraient pas été.

M. Vaillancourt: C'est compliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non ce n'est pas compliqué, c'est simple. C'est tellement simple qu'à un moment donné il faut se l'expliquer longtemps. Et au fur et à mesure qu'on va progresser à l'intérieur de tout cela, à l'intérieur du projet de loi... On veut tenter de répondre à l'ensemble par quatre articles...

M. Garon: Non, ce n'est pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi. On se trouve à discuter de cet article et un peu du précédent aussi...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...les articles 15 et 12, en même temps.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Tout cela va jouer ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Au fond, c'est déréglementé et, avant, c'était réglementé...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est un cadre difficile à pénétrer. Au fond, on essaie de savoir de quelle façon cela va fonctionner c'est-à-dire si ce sera aussi facile à pénétrer par le fait qu'on a un test d'aptitude. Les tests d'aptitude, normalement, ne sont pas compliqués. Une personne en affaires qui a quelques camions et qui se présente, j'imagine qu'elle va passer le test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et on va voir tantôt les conditions qui font que...

M. Garon: C'est l'intérêt public qui est plus compliqué et c'est le territoire.

M. Côté (Charlesbourg): L'intérêt public n'est pas plus compliqué. Il est beaucoup plus simple qu'il ne l'était. On va le voir aussi, tantôt, quand on va arriver à la définition du test d'intérêt public. Effectivement, vous avez raison, on essaie de régler tous les problèmes en même temps.

M. Garon: Au fond, on dit que le but de la déréglementation, cela amène la concentration. C'est que les règles limitant les territoires d'activité, limitant la concurrence et protégeant ceux qui ont déjà des permis, sont réduits au maximum, de sorte que la concentration est beaucoup plus facile. Les plus efficaces vont faire disparaître ceux qui sont moins efficaces assez facilement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'était une question d'efficacité, bien sûr, comme c'est un peu le cas aussi, aujourd'hui. Le problème est fondamental. On a une série de personnes qui, actuellement, font du transport et qui n'ont pas de permis.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, il y a une série de personnes qui font du transport sans permis.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous vous posez la question: Pourquoi ces personnes font-elles du transport sans permis au risque de se faire prendre? Aujourd'hui, pour être capable d'obtenir un permis de la Commission des transports du Québec, cela coûte une fortune. On connaît des individus à qui cela a coûté un bras, un bras et demi dans le langage du métier pour obtenir un permis après un an et demi, deux ans de débats presque interminables compte tenu du

fait qu'il faut plaider l'intérêt public.

Une voix:...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, la nécessité du service. Alors, dans ce cas, actuellement, il est clair que cela coûte très cher. La loi qu'on est à adopter devrait normalement faire en sorte que cela coûte pas mal moins cher puisque le fardeau de la preuve sera à celui qui s'opposera au permis. Donc, il devrait y avoir plus de permis.

Ceux qui, auparavant ou actuellement, font ce métier sans permis, devraient normalement aller devant la Commission des transports se chercher un permis et devenir des transporteurs qui vont respecter les lois et les règlements.

Il faut dire que certains n'ont pas intérêt à avoir des permis parce que cela peut lui permettre de transgresser toute une série d'autres lois qui, autrement, feraient appel à leur portefeuille. Il est clair que c'est la situation actuelle. Maintenant, les gens ne pourront plus plaider qu'il n'est pas possible d'avoir des permis et que cela coûte trop cher. Comme c'est libéralisé, normalement, ce sera plus facile d'obtenir le permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4? Est-ce que l'article 4 est adopté?

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

Une voix: Un peu plus loin, on va avoir d'autres éclaircissements.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 4 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Il est près de 18 heures. S'il y a consentement, nous allons ajourner nos travaux jusqu'à 20 heures, ce soir.

(Suspension de la séance à 17 h 59)

(Reprise à 20 h 31)

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 la suspension, nous en étions à l'article 5.

M. Côté (Charlesbourg): "Le permis indique: 1° le nom de son titulaire; 2° l'adresse du domicile ou du siège social de son titulaire; 3° la date de sa délivrance; 4° l'énoncé du privilège

conféré; 5° la période pendant laquelle le permis peut être exploité, le cas échéant.

Lorsque le domicile ou le siège social du titulaire est situé hors du Québec, le permis indique de plus l'adresse de son établissement au Québec ou les nom et adresse de son fondé de pouvoir."

C'est assez clair. Cela vise à avoir certaines indications sur le demandeur alors que le deuxième alinéa vise quelqu'un qu'on peut qualifier d'étranger.

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

M. Garon: Y a-t-il une disposition qui l'oblige à avoir un établissement au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas.

M. Garon: C'est indiqué: "Le permis indique de plus l'adresse de son établissement au Québec".

M. Côté (Charlesbourg): "Ou les nom et adresse de son fondé de pouvoir".

M. Garon: D'accord, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 5 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Quand vous dites "l'énoncé du privilège conféré", au fond, c'est l'étendue du...

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les privilèges dont on a discuté à l'article précédent. Si je ne m'abuse, c'est à l'article 4.

M. Garon: L'énoncé, c'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les activités autorisées au Québec.

M. Garon: Cela s'énonce comment? Est-ce seulement le territoire? Il va y avoir des limites sur quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Sur les marchandises.

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

M. Boulay: Actuellement, les permis sont libellés suivant les territoires; on parle de portions de territoire. On peut aussi conférer à un transporteur le transport de certaines marchandises. L'esprit de la réforme va faire qu'il pourra y avoir des marchandises qui seront spécifiées au permis, pas uniquement un territoire.

M. Garon: Comme quoi? Quelles sont les

marchandises?

M. Boulay: Cela peut être, par exemple, le secteur agricole, le secteur forestier.

M. Garon: Ah, oui!

M. Boulay: Dans les permis actuels, il peut y avoir des limites. On restreint les permis à certaines marchandises.

M. Garon: Qu'est-ce qui donne ouverture à cela?

M. Boulay: Il y a une ouverture dans le nouveau projet de loi...

M. Garon: Celui-là?

M. Boulay: Oui.

M. Garon: Où?

M. Boulay: On va permettre des catégories de marchandises. Au lieu d'avoir des marchandises très précises, ce sera plutôt des catégories de marchandises.

M. Garon: Mais à quel article?

M. Boulay: Cela va se retrouver principalement dans le règlement sur les permis.

M. Garon: Il y a un article?

M. Boulay: Il y a un article où on parle...

M. Garon: Les catégories de permis réfèrent à des marchandises?

M. Boulay: Cela peut référer à des marchandises.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 79?

M. Garon: 79.1. Quand il spécifie des catégories, le règlement spécifie des marchandises. Les catégories visent-elles seulement des marchandises ou autre chose?

M. Drolet: Elles peuvent viser les marchandises; elles peuvent viser, aussi, les clientèles desservies. Vous pouvez avoir un permis qui s'adresse à tout le public en général. À ce moment-là, vous pouvez transporter les marchandises que vous confie toute personne ou le public en général.

Dans d'autres cas, par exemple, cela pourrait être le cas de certaines catégories de clients où vous avez à ce moment-là une clientèle captive, il est alors précisé dans votre permis que vous pouvez transporter les marchandises de telle entreprise.

M. Garon: Dans une perspective...

M. Drolet: Actuellement, il y a des catégories...

M. Garon: Oui, mais dans...

M. Drolet: ...qui font référence au territoire, aux marchandises, à la clientèle. Il y a plusieurs éléments possibles.

M. Garon: Oui. Dans l'article qu'on a vu cet après-midi, j'ai eu le sentiment qu'on faisait plutôt référence au territoire dans le permis. Maintenant, on va continuer de faire référence aux marchandises.

M. Drolet: Il y a toujours la référence au territoire...

M. Garon: Oui.

M. Drolet: ...puisque là, c'est précisé dans la loi.

M. Garon: Cela a été élargi...

M. Drolet: Oui. Si, par exemple, vous avez des catégories de marchandises qui peuvent être transportées suivant un permis, cela va quand même toujours faire référence au territoire que vous êtes autorisé à desservir. À titre d'exemple, on pourrait faire une catégorie de transport pour des marchandises dangereuses et, à ce moment-là...

M. Garon: Oui, j'ai compris cela.

M. Drolet: ...vous avez des personnes spécialisées dans le transport de marchandises dangereuses.

M. Garon: Cela est à part, parce que les conditions sont différentes, il y a des questions de construction, de sécurité routière etc. Mais après cela, quelqu'un qui veut transporter du bois, des meubles ou des produits agricoles - on a écarté les produits laitiers - mais les produits agricoles, cela dépend. Il y aurait des catégories aussi spécifiques que cela, dans l'avenir?

M. Drolet: C'est possible en vertu de la réglementation, effectivement.

M. Garon: Là, on ne le sait pas. On n'a pas vu la nouvelle réglementation. C'est général quand on parle du pouvoir réglementaire, alors on ne sait pas si ce sera* différent de ce qu'il y a maintenant. On ne peut pas le voir à la lecture des articles.

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine: il ne faut jamais oublier que, dans cinq ans, il n'y en aura plus de...

M. Garon: ...de...?

M. Côté (Charlesbourg): ...tests d'intérêts publics. Ils disparaîtront, c'est prévu. C'est cela. Pour ce qui est du transport extraprovincial, il n'y aura uniquement que le test d'aptitude. Cela aura des effets très importants, mais cela... Nous autres, au moins, on s'est donné l'obligation de revenir devant le Parlement pour être capable de mesurer les effets de cette réglementation avant de tout faire sauter.

M. Garon: Après cela, il n'y en aura plus... Ce sera...

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau fédéral, c'est clair.

Une voix:...

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend, on verra. C'est l'expérience qui va nous le dire. Je pense que, nous, au Québec, on a fait le choix d'une vigilance qui nous a incités à la prudence. C'est un peu ce qu'on a fait à l'intérieur du projet de loi, alors qu'au gouvernement fédéral, on a décidé que, dans cinq ans, ce serait fini.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 5?

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 5 est adopté.

J'appelle l'article 6.

M. Côté (Charlesbourg): Te permis doit porter la marque d'identification de la commission ou la signature du président, d'un vice-président ou du secrétaire.

Le gouvernement peut permettre, aux conditions qu'il fixe, qu'une telle signature soit apposée au moyen d'un appareil automatique ou qu'un fac-similé de cette signature soit apposé sur les permis, ce fac-similé ayant la même valeur que la signature elle-même."

M. Garon: C'est le petit bras.

M. Côté (Charlesbourg): Le petit bras.

M. Garon: Vous servez-vous de cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Vous êtes trop méfiant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le ministre des Transports signe environ 60 000 documents par année et il les signe lui-même. Il n'a pas de petit bras qui vont signer à sa place.

M. Garon: 60 000, cela veut dire... C'est

quasiment 200 à 250 par jour. Qu'est-ce que vous signez tant que cela? Signez-vous les accusés de réception.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!... Même très souvent.

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

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, ce sont les permis spéciaux. On en délivre 700 ou 800 par année actuellement, ils doivent être signés par le ministre des Transports.

M. Garon: Cela est correct, 700 ou 800, c'est pas pire, mais 60 000, c'est une autre affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, 700 ou 800, cela fait 1/60 de ce que je signe.

M. Garon: Moi, je ne les ai jamais comptés.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 6?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des règles normales dans ce cas-là.

M. Garon: Vous êtes pire que le lieutenant-gouverneur!

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel sens?

M. Garon: Parce que 60 000 signatures, c'est beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, de ce temps-ci, on parle du petit bras de la commission.

M. Garon: J'ai compris le petit bras de la commission, oui!

M. Côté (Charlesbourg): Le petit bras du président.

M. Garon: Cela peut être le président, le vice-président ou le secrétaire.

M. Côté (Charlesbourg): Ou le secrétaire. C'est cela.

Une voix: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 6 est adopté.

J'appelle maintenant l'article 7.

M. Côté (Charlesbourg): "Le privilège conféré conformément à l'article 3 peut être modifié par une décision de la commission; elle

délivre alors un nouveau permis en remplacement de l'ancien, lequel doit lui être remis par le titulaire."

Finalement, l'explication qu'on a ici, c'est que cet article précise que tout changement aux privilèges accordés à un titulaire par une décision de la commission ne peut être apporté que par une nouvelle décision de cet organisme. Tout nouveau permis délivré consécutivement à une telle décision annule et remplace le précédent.

M. Garon: Quand on dit, ici, dans les notes explicatives: cet article précise que tout changement aux privilèges accordés à un titulaire par une décision de la commission ne peut être accordé que par une nouvelle décision de cet organisme, il faut que ce soit à la demande de quelqu'un, pas d'elle-même?

M. Côté (Charlesbourg): A la demande du titulaire du permis.

M. Garon: À la demande du titulaire du permis qui demande que son permis soit modifié. Ce n'est pas la commission, elle-même, qui va changer...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que la commission initie elle-même, ce sont des cas de révocation ou de suspension de permis, selon certaines règles qu'on va voir ultérieurement.

M. Garon: Cela marche. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 7 est adopté.

J'appelle maintenant l'article 8.

M. Côté (Charlesbourg): "Le titulaire d'un permis illisible ou endommagé doit en demander le remplacement."

M. Garon: C'est fait comment? C'est un morceau de papier ou si c'est plastifié?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu comme le permis de conduire actuel. Dans la mesure où cela devient illisible ou l'immatriculation...

M. Garon: Ah oui?

Une voix: Il n'y a plus de contrôle possible, à ce moment-là.

M. Garon: Vous n'avez pas fait des permis plastifiés?

M. Côté (Charlesbourg): ... Mais, aujourd'hui, si on avait à plastifier les permis, ça coûterait cher de plastic.

M. Garon: Mais il n'y a pas un endroit où on dit que le permis doit être affiché? Un

permis d'automobile, ce n'est pas pareil. Vous l'avez dans vos poches et tout cela. Mais il y a certains types de permis, comme un permis de restaurant, qui doivent être affichés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, un permis de taxi, par exemple.

M. Garon: Oui, cela doit être affiché.

M. Boulay: Mais, dans ce cas-ci, non. Chaque camion doit avoir un permis à l'intérieur. C'est le transporteur qui est responsable de reproduire par reprographie le document que la commission émet. La Commission des transports du Québec émet un document.

M. Garon: Ah, elle n'émet pas des duplicata du même document?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Finalement, la question qu'on pourrait se poser, c'est que... Par reprographie, cela pourrait être falsifié. Pour l'individu qui est arrêté par la police, alors, il y a vérification automatique par l'informatique. À ce moment-là, il y a conformité ou non-conformité. Alors, la personne peut toujours être... Pensons à une firme de transport de 2000 unités. Cela veut dire que cela prendrait 2000 copies de permis. Si elle change le permis, il faut recommencer.

Par ces conditions, on vise que toute compagnie ait le permis de tout véhicule qu'elle confie à une personne. Alors, par reprographie, on peut le démontrer à l'agent qui se présentera pour vérification, ou au mandataire.

M. Garon: Ils mettent ça dans le camion?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça ou au mandataire. Sur le plan de l'informatique, il y a possibilité de vérifier.

M. Garon: ...pour une feuille de papier... Est-ce qu'il doit être à la vue ou quelque chose, non?
(20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement. Il faut qu'il soit à la disposition du mandataire qui aura à exécuter un certain nombre de vérifications. Par règlement, on ajouterait l'obligation d'avoir sur la porte, comme actuellement, le numéro du permis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 8 est adopté. Article 9?

M. Côté (Charlesbourg): "Sur déclaration qu'un permis est illisible ou endommagé, a été détruit, perdu ou volé, la commission en effectue le remplacement sur paiement des frais fixés par règlement du gouvernement." C'est le complé-

ment. "Illisible" mais aussi "volé, perdu ou détruit", celui-ci est remplacé.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 9 est adopté. Article 10?

Délivrance du permis

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

Cette disposition énonce les conditions d'entrée dans l'industrie du camionnage contre rémunération. Ainsi, outre le fait que le requérant doive remplir les exigences établies par les lois et les règlements, deux étapes sont prévues afin d'avoir accès à l'industrie: une étape obligatoire, communément appelée le "test d'aptitudes", qui est suffisante en soi pour obtenir un permis dans la mesure où il n'y a pas d'opposition et une étape additionnelle de test d'intérêt public lorsqu'il y a opposition; cette opposition pouvant, comme on le verra plus loin, mener à la tenue d'une audience publique. Mais ce n'est pas automatique. Il faut nécessairement qu'il y ait opposition pour qu'il y ait audience publique. Il faudra aussi que la commission juge que l'opposition n'est pas futile.

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

M. Côté (Charlesbourg): On en avait discuté avec le député de Lévis. C'est un élément de la loi C-19. La Commission des transports du Québec est le mandataire du gouvernement fédéral pour exercer ce droit ou ce privilège de l'article 8 de la loi fédérale.

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

M. Garon: C'est l'intérêt public. Le fardeau de la preuve est à celui qui s'oppose.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Je le vois, les explications sont correctes. Je comprends comment cela fonctionne. Disons que c'est un vote en suspens...

M. Côté (Charlesbourg): On prendra le vote à la fin, là-dessus.

M. Garon: Oui, parce que j'aurai toutes les explications pour avoir un vote cohérent, etc.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je comprends qu'il restera le vote à prendre à l'article 10.

Le Président (M. Saint-Roch): Les discussions sont terminées. L'article est laissé en suspens pour adoption.

J'appelle maintenant l'article 11.

M. Côté (Charlesbourg): "Pour obtenir un permis, le requérant ne doit pas: 1° être titulaire d'un permis de camionnage faisant l'objet d'une suspension; 2° avoir été titulaire d'un permis de camionnage ayant fait l'objet d'une révocation au cours des deux dernières années."

En termes clairs, si des permis ont fait l'objet de suspension ou de révocation et qu'une demande était instituée devant la Commission des transports, celle-ci déciderait de ne pas donner de permis à partir du fait que des permis sont déjà suspendus ou révoqués et s'ils le sont, ils le sont pour cause, forcément.

Tout cela pour vous dire que l'attitude démontrée au moment d'entrer dans l'industrie doit toujours être démontrée et toujours être présente. Si, en cours de route, quelqu'un ne satisfait plus à l'aptitude, cela pourrait être un permis révoqué. À ce moment-là, les deux années sont importantes.

M. Garon: Est-ce un permis autre que celui qui fait l'objet d'une suspension ou celui qui a été révoqué? C'est pas mal général. Si, par exemple, quelqu'un qui a eu des permis dans le domaine alimentaire lesquels pour une raison ou une autre ont été révoqués - dans le domaine alimentaire cela prend des normes sanitaires, etc., - et qu'il demande un permis dans le domaine du bois, par exemple, cela ne demande pas les mêmes qualifications dans le domaine alimentaire que dans le domaine du bois?

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe si c'est l'alimentation ou le bois, c'est un permis de camionnage. Les conditions sont les mêmes pour l'aptitude.

M. Garon: Oui, l'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à certains autres éléments de salubrité ou de ces choses-là, il y a des éléments qui relèvent d'autres juridictions et d'autres compétences, soit celle de l'environnement, soit celle du Code de sécurité routière.

M. Garon: Vous ne dites pas en quoi son permis a été modifié. Vous dites qu'il a été modifié, point. Il a été suspendu ou il a été révoqué? Il aurait pu être suspendu, par exemple,

pour des questions qui ne sont pas pertinentes au camionnage lui-même, plutôt qu'à d'autres dispositions dans le cadre du camionnage qu'il n'aurait pas respectées.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors à la section IV on a les raisons pour lesquelles un permis peut être révoqué ou suspendu. Alors, ce n'est pas à n'importe quelle condition qu'il peut être révoqué ou suspendu.

M. Garon: Quel article?

M. Côté (Charlesbourg): Regardons à titre d'exemple l'article 35: "La commission peut suspendre ou révoquer un permis si elle juge que son titulaire: 1° 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." Alors ce sera dans des cas très précis.

M. Garon: Est-ce qu'un permis peut être suspendu ou révoqué par quelqu'un d'autre que la commission?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pour d'autres raisons?

M. Côté (Charlesbourg): La seule qui a l'autorité de le défaire, c'est celle qui le fait, c'est la commission.

M. Garon: La régie ne peut pas?

M. Côté (Charlesbourg): Non. La régie, sur sa table de points d'inaptitude, ce sont des pénalités, des amendes de 5000 \$, 10 000 \$, 20 000 \$, 40 000 \$ et 40 000 \$ à répétition. On verra un papillon à l'article 26.1.

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

M. Drolet: Le seul autre recours où on prévoit qu'un type cessera d'avoir son permis, hors les cas de révocation et de suspension, c'est prévu par un papillon qui serait apporté. C'est le titulaire du permis de camionnage qui cessera ses activités et qui devra retourner son permis. À ce moment-là, comme il ne s'agit pas d'une suspension ou d'une révocation, s'il le retourne, trois mois après, il pourra en redemander un autre. Le cas d'une suspension ou d'une révocation est vraiment le cas où un titulaire de permis de camionnage s'est rendu coupable d'infraction à la loi ou encore a obtenu le permis sous de fausses représentations où on l'empêche d'obtenir un nouveau permis en dedans de deux ans.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 11 est adopté. Article 12?

M. Côté (Charlesbourg): "Le requérant d'un permis de camionnage doit établir qu'il possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis en fournissant à la commission, à l'aide de la formule de demande prescrite par celle-ci, les renseignements et les documents suivants:". C'est le test d'aptitudes. Premièrement...

M. Garon: Y a-t-il moyen de le lire au complet?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour ensuite procéder par...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On reviendra par la suite, par éléments.

M. Garon: D'accord. Cela ira plus vite.

M. Côté (Charlesbourg): "1° son nom et celui de son fondé de pouvoir, s'il y a lieu, l'adresse de son domicile ou de son siège social et, s'il y a lieu, l'adresse de son établissement au Québec ou celle de son fondé de pouvoir;

"2° s'il s'agit d'une personne morale, son acte constitutif, la liste de ses administrateurs et officiers, une copie de l'acte autorisant la présentation de la demande, ainsi que les nom et adresse de toute autre personne morale qui lui est affiliée.

"3° les nom et adresse de son représentant autorisé;

"4° une copie de tout permis, dont il est titulaire, l'autorisant à fournir un service rémunéré de camionnage;

"5° une description des services fournis au moment de la demande, autrement qu'en vertu du permis visé au paragraphe 4°, ainsi que le nombre et le type de véhicules routiers dont il dispose pour ce faire, à titre de propriétaire ou locataire;

"6° une déclaration de toute faillite du requérant ou de l'un de ses administrateurs ou officiers en cours ou survenue dans les cinq années précédant la demande, à laquelle doit être jointe une copie du jugement de libération, s'il en est;

"7° une description de l'expérience acquise en matière de camionnage ou dans un secteur connexe;

"8° une attestation d'assurance couvrant tous les dommages matériels, y compris ceux que pourraient subir les biens transportés accompagnés d'un engagement de l'assureur à aviser la commission en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction de la couverture ou un certificat délivré par un assureur attestant que le requérant est assurable en regard de tels dommages;

"9° une description complète des services

proposés, notamment les territoires qui seront desservis, les biens qui seront transportés de même que le nombre et le type de véhicules qui seront utilisés;

"10° tout autre renseignement ou document destiné à établir son aptitude et prescrit par règlement du gouvernement.

De plus, la Régie de l'assurance automobile du Québec doit avoir attesté auprès de la commission que le requérant: 1° n'est pas 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; 2° a été informé des règles contenues dans ce titre, des règlements qui y sont visés et, le cas échéant, des règles relatives au transport des matières dangereuses. Les renseignements et les documents fournis par le requérant en vertu du présent article sont publics."

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons au premier paragraphe.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des amendements ou bien si...

M. Côté (Charlesbourg): C'est tout simplement, qu'après le deuxième alinéa, au point 1, on a parlé de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et de la Loi sur l'assurance automobile, vous vous souviendrez que, vendredi dernier, on a amendé le titre de la loi. Il faut le rendre conforme.

Le Président (M. Saint-Roch): Cette modification est au paragraphe 1.

M. Garon: Je voudrais lire les notes explicatives parce qu'on les a eues juste avant le début des travaux de la commission. Cela ne sera pas long.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux lire les notes explicatives, si vous voulez.

M. Garon: D'accord, oui. C'est aussi bien.

(21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Cet article s'inspire largement d'un texte du comité permanent sur les transports routiers du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le CCATM. Il prévoit que le requérant d'un permis de camionnage devra se soumettre à un test d'aptitudes. Ce test, qui sera administré par la commission, porte principalement sur l'identification du demandeur, sa capacité d'offrir des services de camionnage adéquats et la description des services qu'il se propose d'offrir. La Régie de l'assurance automobile du Québec devra, pour sa part, attester auprès de la commission que le requérant a une connaissance suffisante des règles de sécurité routière, y compris celles concernant le transport des matières dangereuses

et que son comportement antérieur, à cet égard, est irréprochable. Le tout, selon les prescriptions de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile. C'est donc le projet de loi 73 dont nous avons adopté les articles, la semaine dernière.

On permettra ainsi à la commission de s'appuyer sur l'expertise de la régie en ce qui a trait au profil routier du requérant et à son degré de sensibilisation aux règles de sécurité routière. Cette approche a l'avantage d'assujettir les entreprises de camionnage public aux mêmes règles que les entreprises de camionnage privé. Elle permet également d'informer tant les entreprises de camionnage extra-provincial que local des règles de sécurité et des conséquences de les transgresser.

Afin qu'un éventuel opposant puisse prendre connaissance des diverses informations à caractère nominatif obtenues par la commission en application de cet article, son dernier paragraphe déclare publics les renseignements et documents fournis par le requérant.

M. Garon: Nous commençons après...

Le Président (M. Saint-Roch): Nous en sommes maintenant au paragraphe 1°.

M. Garon: On va passer les articles un par un.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est votre choix.

M. Garon: Cela va aller plus vite. D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1° est adopté. Paragraphe 2°?

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Attendez un peu. Pourquoi demandez-vous les nom et adresse de "toute personne morale qui lui est affiliée"?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Au paragraphe 3°, ce sont "les nom et adresse de son représentant autorisé".

M. Garon: Non, on est au paragraphe 2°?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Je pensais que le paragraphe 2° était adopté.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi. Est-ce que le député de Lévis pourrait répéter sa question?

M. Garon: "Les nom et adresse de toute personne morale qui lui est affiliée". Toutes les compagnies...

M. Côté (Charlesbourg): C'est finalement pour éviter que quelqu'un puisse se cacher derrière le voile corporatif.

M. Garon: D'accord. Adopté.

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

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: L'expérience, là... Quand un permis est accordé à toute compagnie ou titulaire autorisé à fournir un service rémunéré de camionnage, y a-t-il des compagnies qui ont plus de permis ou qui ont un grand nombre de permis?

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'état actuel de ce projet de loi, à partir du moment où il sera en vigueur, les transporteurs n'auront droit qu'à un seul permis. Dans ce cas, quand on parle de "tout permis", cela pourrait être un permis de l'Ontario, un permis du Nouveau-Brunswick ou d'autres provinces.

M. Garon: Ah oui? Je pensais que c'étaient des permis de marchandises et que les gens pouvaient avoir plusieurs permis pour des marchandises différentes. Quand vous parlez des catégories de permis...

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

M. Drolet: Effectivement, cela peut être les deux cas. Cela peut être un permis du Québec qu'il détient déjà l'autorisant à transporter certaines marchandises particulières. À ce moment-là, sa demande de permis pour d'autres marchandises constituera une demande de modification du permis existant pour lequel il lui faudra remettre son permis à la commission qui lui en délivrera un nouveau.

M. Garon: Il y a un seul permis avec plusieurs conditions...

M. Drolet: Cela pourrait être un seul permis.

M. Garon: ...plusieurs catégories ou plusieurs territoires, mais il n'y aurait pas plusieurs permis.

M. Côté (Charlesbourg): De ce que je peux comprendre, il y aurait au Québec un seul permis.

M. Drolet: Mais l'information demandée au paragraphe 4 couvre autant les permis qu'il détient à l'extérieur du Québec si c'est un transporteur de l'Ontario ou des États-Unis. Ce qui va permettre quand même à la commission de connaître quels services il est autorisé à fournir à partir d'une autre province ou des États-Unis.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions au paragraphe 4°?

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Description des services fournis au moment de la demande, autrement qu'en vertu du permis utilisé au paragraphe 4°. Cela comprend quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Compte propre. Sears, par exemple, a sa propre flotte. C'est du transport qui pourrait être exempté.

M. Garon: Exempté en vertu de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): En vertu de l'article 1 qu'on a adopté précédemment.

M. Garon: Ah oui, qui n'est pas couvert par la loi. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 6°? Y a-t-il des interventions?

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 6° vise la solvabilité.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Cela vise l'expérience du transporteur, de celui qui est requérant.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le paragraphe 8°?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'attestation d'assurance dont on a augmenté finalement de 50 000 \$ à 1 000 000 \$. Il y a 2 000 000 \$ pour le transport de matières dangereuses.

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est le territoire qu'il veut desservir plus les matières qu'il veut transporter, donc l'objet du permis.

M. Garon: "...les biens transportés de même que le nombre et le type de véhicules qui seront utilisés". Pourquoi demandez-vous le nombre et le type de véhicules qui seront utilisés?

M. Côté (Charlesbourg): C'est important. Finalement, si vous dites: On va donner le service de la MRC de Desjardins à Montréal et qu'on veut faire cela avec un camion, cela va donner une idée de l'ampleur du service qu'ils vont donner. Si, en fin de compte, c'est 10, 20 ou 100 camions, ce n'est pas pareil.

M. Garon: Est-ce qu'il va devoir toujours garder le nombre de véhicules à date ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, là où il devra le faire, c'est à l'égard du Code de la sécurité par la vérification mécanique, la vérification du véhicule avant départ, etc., pour la table de points d'inaptitude du transporteur.

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

M. Garon: Comment sont décrits les services proposés?

M. Côté (Charlesbourg): Les services proposés, cela...?

M. Garon: Comment sont-ils décrits? À quoi vous attendez-vous comme description?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est dans la formule de la commission, où il y aura un certain nombre de questions auxquelles il faudra répondre, le plus simplement du monde possible. On sait que des formules, c'est toujours compliqué. Le plus simplement possible sur le service qui sera donné de Lévis à Montréal...

M. Garon: Oui, mais c'est tout cela. Vous avez dit que des territoires seraient desservis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, des territoires. Ce sera le territoire de la MRC; dans le cas de Lévis, c'est Desjardins.

M. Garon: Je ne comprends pas les services proposés parce que... Ah bon, c'est notamment... Oui. Cela veut dire que, normalement, vous allez couvrir tel territoire pour tel type de biens.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Rémillard (Louis): M. le député...

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

président, on vous cède la parole.

M. Rémillard (Louis): Merci. Dans la formule que nous entendons proposer au requérant, nous allons, dans la mesure du possible, tenter de faciliter cette description-là. Je dois d'abord dire que la formule s'inspire de celle de l'Ontario; on essaie d'avoir des formules à peu près identiques. Elles s'inspirent aussi des dispositions du règlement fédéral parce que le règlement fédéral a certains impératifs, notamment au plan de l'assurance et de la sécurité.

(21 h 15)

Lorsqu'on arrivera à la description des services, notamment les territoires, on proposera à celui qui la remplira de nous indiquer, soit que c'est toute la province de Québec, soit que c'est une MRC en particulier, une communauté urbaine, le territoire au nord d'un parallèle donné, je présume que c'est le territoire de la Baie James. Il y a une autre description territoriale qui m'échappe maintenant.

On va indiquer sur la formule un choix au requérant et, à l'endos, on va indiquer que telle MRC correspond à tel numéro et ainsi de suite. Alors, il l'écrira avec des numéros, et, toujours pour compléter la description du territoire, il pourra dire à l'intérieur, ou de, à ou tel tel territoire, ainsi de suite. C'est la même chose pour les biens; il y a un code qui va identifier par deux chiffres une série de produits, de manière qu'il indique ce qu'il a l'intention de transporter, les véhicules et le nombre de la même manière. On va lui faciliter les choses de cette manière-là.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 9 est adopté. J'appelle le paragraphe 10.

M. Garon: Qu'est-ce que le gouvernement par règlement pourrait demander d'autre?

M. Rémillard (Louis): Je ne veux pas intervenir tout le temps, mais, vous savez, quand on donne la parole à un avocat, c'est parti.

On pourrait concevoir, à la limite, que le gouvernement du Québec juge à propos d'obliger les requérants à fournir soit des affidavits ou ce qu'on appelle en anglais des "support documents", c'est-à-dire des documents émanant de requérants de service attestant que celui qui veut faire le transport est compétent, qu'ils en ont besoin, et ainsi de suite. C'est un peu des documents de support.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Nous passons maintenant au premier sous-paragraphe de 10 et nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "Remplacer, dans le

paragraphe 1° du deuxième alinéa de l'article 12 du projet de loi les mots "Loi modifiant le Code de la sécurité routière et la Loi sur l'assurance automobile" par les mots "Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives".

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Attendez un peu. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle le deuxième paragraphe du paragraphe 10°.

M. Garon: Vous dites que le requérant à la régie doit avoir attesté, auprès de la commission, qu'il a été informé. Qu'est-ce que cela peut bien faire que la régie vienne attester que quelqu'un a été informé des règles contenues en ce titre? Pour quel titre? Je voudrais savoir quel titre. "...des règlements qui y sont visés et, le cas échéant, des règles relatives au transport de matières dangereuses".

M. Côté (Charlesbourg): Dans un premier temps, vous vous souviendrez qu'en 1973 on a adopté toutes les mesures du Code canadien de la sécurité. C'est la matière grise du test d'aptitudes. Alors, on dit ici que l'individu a été informé des règles contenues dans ce titre, le titre VIII, qui fait que ce sont ces règles dont il doit être informé. Quand on parle du test d'aptitudes, dans les tableaux qu'on a distribués, c'est 20 points particuliers au niveau du Code canadien quant à l'information de l'individu qui entreprend ou qui poursuit une carrière. Ce sont ces normes qui ont été distribuées.

M. Garon: Il n'est pas supposé les connaître? Pourquoi...

M. Côté (Charlesbourg): Un individu pourrait se retrouver, dans la situation actuelle, faire du transport et ne pas les connaître. On a réfléchi tout haut et on s'est dit: Si on veut prendre les mesures de sécurité par la loi 73 et faire en sorte que ce ne soient pas les citoyens qui circulent sur les routes du Québec qui soient un peu les victimes de la déréglementation, il faut informer ceux qui, demain, vont devenir, en vertu de la nouvelle loi, des transporteurs dans tout le Québec. Il faut les informer des obligations qu'ils ont et en particulier des obligations relatives à la sécurité routière et, en particulier en ce qui a trait au Code canadien de la sécurité. C'est extrêmement important. Il y a aussi le fait qu'un transporteur, dorénavant, aura des

points d'inaptitude et qu'il y a des conséquences au bout de la ligne. Comme il y a des nouveautés puisque la table de points d'inaptitude pour un transporteur c'est 9, c'est nouveau à ce moment-là et les gens seront bien conscientisés dans quoi ils s'embarquent. Personne ne pourra éventuellement plaider l'ignorance.

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

M. Garon: Cela fait curieux, c'est parce que le requérant doit avoir été informé par la régie du droit, des règles de droit qu'il vise. Cela fait drôle. C'est un pauvre diable et il est censé connaître tout le droit qui s'applique à lui. Les transporteurs qui vont avoir 50 camions ou 100 camions vont...

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas un test de connaissances, c'est un test de sensibilisation. Si c'était un test de connaissances, ce serait sanctionné par un examen comme celui qui est titulaire d'un permis de conduire. À ce moment-là, c'est l'examen qui fait que tu tasses la rampe ou pas. Mais cela, ce n'est pas un test de sensibilisation c'est un test de connaissances par un examen. Alors, dans ce cas-ci, les normes contenues à l'intérieur de C-19 et des règlements, c'est un test d'aptitudes auquel il faut sensibiliser les gens.

Évidemment, lorsqu'on en a discuté à plusieurs reprises, on s'est dit: Il faut faire tout ce que la régie peut faire pour former des gens. Au-delà de cela, on dit: Le moyen qu'on connaît en ce qui a trait au permis de conduire, c'est de passer l'examen, on ne peut pas s'embarquer dans un exercice comme celui-là. Avec le code on a dit: Parfait, on va mettre davantage d'accent sur la formation, sur l'éducation des gens et on a déjà le concours assuré des associations de transporteurs comme l'ACQ et d'autres personnes, d'autres organismes qui vont nous aider à former l'individu et les sensibiliser à leurs responsabilités.

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

M. Garon: La régie peut-elle attester auprès de la commission que le requérant était informé?

M. Côté (Charlesbourg): Par la séance de formation, par la séance de sensibilisation, où les gens vont être convoqués à une rencontre où vous allez dire: Voici maintenant vos obligations et la commission pourra attester avoir rencontré l'individu qui est le requérant.

M. Garon: Ce n'est pas très contraignant.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'autrement on est obligés d'embarquer dans une règle où on doit passer des examens, mais je pense que la

démonstration est faite, aujourd'hui, dans le cas des permis de conduire. On n'apprend pas le Code de la sécurité routière, oh apprend des réponses à certaines questions qui pourraient être posées à l'examen. Alors, on n'a pas une connaissance globale du Code de la sécurité routière pour ce que le Code de la sécurité routière contient, mais davantage orienté vers des questions qui, éventuellement, pourraient être posées.

M. Garon: Ah, oui! Mais, à ce moment-là, vous pourriez dire la même chose pour tous les étudiants qui passent des examens qu'ils s'orientent en fonction des questions qui peuvent leur être posées.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Cela ne veut rien dire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est davantage en fonction de la connaissance de la matière, mais c'est un autre débat dont on aura peut-être l'occasion de se parler lorsqu'on abordera les cours de conduite automobile. Il y a peut-être quelques petits problèmes, là. Finalement, l'examen est sur la route. C'est M. Drolet qui m'a fait part de cela et il a définitivement raison. L'examen qui est à passer, c'est sur la route. Tu ne pourras pas, sur la route, plaider l'ignorance et c'est pour cela qu'on dit: Parfait! Sensibilisons l'individu qui va devenir transporteur demain à ses obligations en faisant ce qu'on n'a jamais fait, une séance de formation et d'information de l'individu, avant même qu'il prenne la route. Quand il sera sur la route, bien sûr, il aura à respecter le code, comme chauffeur et, comme transporteur, certaines mesures du code. Cela nous apparaît très clair.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas très contraignant. Entre vous et moi, c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Cela va l'être dans l'exercice. C'est l'exercice, avec les points d'inaptitude, qui vont faire en sorte que l'individu qui n'aurait pas pris au sérieux...

M. Garon: Voyez-vous, quelqu'un qui veut conduire une automobile, on lui fait passer des tests, on lui fait passer des examens, et tout cela. Là, c'est une compagnie qui vient passer un test d'aptitude. Tout ce qu'elle donne, c'est son nom, son siège social. Elle donne des adresses, elle donne...

M. Côté (Charlesbourg): Des assurances.

M. Garon: ...des permis, une assurance...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: ...mais elle n'est pas obligée de

savoir comment cela fonctionne.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Un instant!

M. Garon: C'est ce que vous nous avez dit. Elle devait savoir comment cela fonctionne, mais on voit que c'est seulement qu'il faut l'avoir informée.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut distinguer deux choses. Il faut faire la distinction entre celui qui va conduire le camion, qui a déjà passé au préalable des tests comme chauffeur, premièrement... Deuxièmement, demain matin, vous seriez la personne qui demande un permis pour votre compagnie, pour 1200 camions, vous ne conduirez pas les 1200 camions, vous n'en conduirez pas un. C'est le conducteur qui va être sur la route.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à lui, le conducteur aura des obligations...

M. Garon: Il y a les obligations du transporteur.

M. Côté (Charlesbourg): Le transporteur a des obligations et c'est pour cela que, dans cette période de sensibilisation, il y a ces mesures très claires qui sont expliquées à l'individu. C'est au-delà de ce qu'on fait actuellement. Actuellement, un individu peut aller à la Commission de transport du Québec, demander un permis et ne pas connaître un traître pouce de ce qu'est le Code de la sécurité routière. Il est transporteur demain matin et on ne fait pas de formation. Dans ce cas-ci, on fait de la formation. On sensibilise l'individu à ses responsabilités. Demain, à partir du moment où quelqu'un qui a un permis de conduire conduira pour lui son véhicule qui devrait être en bonne condition, et mettez-en... C'est aller plus loin que ce qu'on connaît maintenant et c'est dans l'esprit de C-19 aussi, il ne faut pas l'oublier.

M. Garon: C'est à quel article, C-19?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans les règlements, C-19. Ils ont d'ailleurs été modifiés, dans certains cas, la semaine dernière, lors de la visite à Québec, pour inclure le deuxième élément.

M. Garon: Moi, je suis un camionneur qui demande ces permis. Il va falloir que je passe des examens. Je ne serai pas juste informé et, ensuite, on me donnera mon permis. Quand c'est le transporteur qui a besoin d'un permis de camionnage, il n'a plus besoin de passer des examens.

M. Côté (Charlesbourg): Le transporteur, en

fin de compte, peut être une personne qui n'ira jamais sur la route.

M. Garon: Je comprends cela, mais ce n'est pas pour passer le permis d'un camionneur, cela; c'est un permis de camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un permis de camionnage et...

M. Garon: Pour l'informer de toutes sortes de règles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Les règles sont dans le Code de la sécurité routière et, à ce moment-là, il doit les respecter. Elles sont ici, le code...

M. Garon: Et vous ne l'obligez pas à passer d'examen, pour voir s'il les connaît?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est, le test d'aptitude, à ce moment-là? Sur quoi porte le test d'aptitude?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il n'y a plus aucun contenu au test d'aptitude, à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a le contenu de la connaissance et de la sensibilisation des éléments qui sont là, de l'assurance...

M. Garon: Où sont-ils?

M. Côté (Charlesbourg): ...d'aujourd'hui.

M. Garon: La connaissance des éléments qui sont là. Vous ne lui demandez rien de cela. Vous lui demandez son nom, son adresse et le nom de son représentant.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Il ne faut pas se méprendre. C'est à l'intérieur de la loi 73 qu'on a adoptée. Vous vous souvenez que, quand on a adopté l'article 519.1, si je ne m'abuse, jusqu'à 519.62 - 62 articles, est-ce que c'est cela? C'est cela, 62 articles - on les a adoptés ensemble, la semaine dernière. C'est le code canadien de la sécurité.

M. Garon: Est-ce qu'il avait un examen à passer là-dessus ou s'il était juste informé?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas d'examen. Cela fait partie du Code de la sécurité routière. L'individu qui demande un permis devant la commission doit passer un test d'aptitude et le test d'aptitude demande les noms...

M. Garon: C'est un euphémisme, on lui

demande son nom.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas seulement...

M. Garon: C'est une grande aptitude, donner son nom.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas seulement le nom. Écoutez!

M. Garon: Quoi? En quoi est-ce un test de... Je comprends qu'"aptitude", cela veut dire "capacité", être apte.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Un test...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais...

M. Garon: ...c'est pour montrer qu'on est apte.

M. Côté (Charlesbourg): ...on vient de...

M. Garon: Qu'est-ce qu'il a à déclarer là-dedans pour montrer qu'il est apte?

M. Côté (Charlesbourg): On vient de les passer, il y en a dix: solvabilité, assurances...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, écoutez, 1 000 000 \$ demain matin, il faut que quelqu'un paie cela, 1 000 000 \$ d'assurances ou 2 000 000 \$ pour matières dangereuses. Là, on en arrive à l'élément du Code canadien de la sécurité où il doit y avoir une connaissance de ce code.
(21 h 30)

M. Garon: Pour être apte, il faut avoir l'argent pour payer.

M. Côté (Charlesbourg): Non, plus que cela parce que finalement...

M. Garon: Ce n'est pas un test d'aptitude, c'est un euphémisme un test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Non. En fin de compte, il y a un élément qui dit que l'on ne doit pas avoir une déclaration de faillite du requérant ou de l'un des administrateurs ou officiers, au cours des cinq dernières années. Le véritable test d'aptitude sera sur la route avec la table de points d'inaptitude qui est sentencée par des amendes assez importantes.

M. Garon: Des gens nous ont bien dit, à midi, que juste informer ce n'était pas assez. Il faut mentionner cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les voituriers - c'est le message que j'ai compris à tout le moins - c'était, pour eux, d'être davantage supportés dans la conversion d'un voiturier artisan à un voiturier entrepreneur ou c'est de passer de ce qui est artisanal à devenir un entrepreneur, donc un gestionnaire. C'est davantage dans ce sens-là qu'ils ont demandé d'être... Ne vous en faites pas, les voituriers les connaissent les règles du Code de la sécurité routière. Ils les connaissent pas mal parce qu'ils les vivent tous les jours. Ce n'est pas là-dessus qu'ils ont demandé de l'aide, ce matin. Ils disent: On a toujours été habitués d'avoir le volant dans les mains, la transmission, puis de faire des heures. Il y a de l'argent qui rentre dans le compte de banque, puis il y a de l'argent qui en sort. On dit: On devient maintenant entrepreneur. Ce que l'on veut, c'est de l'appui pour être capables de devenir entrepreneurs en termes d'encadrement. C'est davantage le message que j'ai compris ce matin. Le ministère des Transports va leur apporter un appui assez exceptionnel dans cette démarche.

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

M. Garon: Pourquoi appelez-vous cela des...? C'est de l'impropriété de termes quand on dit: "possède les aptitudes requises pour exploiter ce permis". C'est plutôt: remplit les conditions requises pour exploiter ce permis, parce que ce n'est pas un test d'aptitude. Les mots veulent dire quelque chose en français. Vous dites: "possède les aptitudes requises."

Le Président (M. Saint-Roch): C'est au premier alinéa de l'article 12.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 9.2 du gouvernement fédéral: "Les critères d'aptitudes du demandeur visés à l'alinéa 1 doivent comprendre les éléments relatifs à la sécurité ou assurance. Ils peuvent comprendre les éléments relatifs au cautionnement ou à toute autre exigence concernant l'aptitude du demandeur à être un titulaire de licence."

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

M. Garon: Je n'ai jamais vu cela jusqu'à maintenant. "De plus, la Régie de l'assurance automobile du Québec doit avoir attesté auprès de la commission que le requérant a été informé des règles contenues dans ce titre, des règlements qui y sont visés et, le cas échéant, des règles relatives au transport de matières dangereuses." Il est informé de cela. Comment allez-vous faire pour satisfaire...?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'à ce moment-ci, la régie n'aura pas à juger si elle est satisfaite de la connaissance...

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): ...du transporteur.

M. Garon: Cela aurait été l'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Ce n'est pas l'objectif du projet de loi C-19.

M. Garon: L'aptitude à passer l'examen.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. La régie aura à dire: Oui effectivement un individu X requérant de permis qui s'est présenté à la Régie de l'assurance automobile...

M. Garon: Puis il a pris le papier.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas seulement pris le papier, parce que l'on veut aller définitivement plus loin que cela. Il a reçu la formation ou l'information à telle date, telle heure, pendant tant de temps sur le Code canadien de la sécurité routière et les éléments qui le concernent. À partir de cela, c'est fait.

M. Garon: Oui, mais on est plus exigeant que cela pour n'importe quel citoyen. Si vous achetez une carabine pour aller à la chasse, on vous donne un cours et on vous fait passer des examens. Ils ne sont peut-être pas compliqués, mais on vous fait passer des examens pour voir si vous êtes apte; vous savez, votre permis de chasse, il y a une petite perdrix dessus. Il faut passer un examen pour le maniement des armes à feu pour prouver qu'on est capable... Cela ne veut pas dire que celui qui passe les examens est capable beaucoup, mais, en tout cas, il tire. Il a un petit permis pour avoir le droit de chasser. C'est un test d'aptitudes pas très fort sur le maniement **des** armes à feu. C'est bien fait, regardez bien, c'est bon. C'est écrit: "Cette carte constitue la preuve que vous avez réussi un cours de sécurité dans le maniement des armes à feu. Elle n'est pas un permis, mais elle autorise son titulaire à obtenir le permis de chasse désiré. Nous suggérons fortement que le porteur..." etc. La carte est la propriété du ministère à part cela. Donc, un test d'aptitudes a été passé parce que quelqu'un qui a suivi un cours a passé un examen pour montrer qu'il était capable de manier une arme à feu sans se tirer ou tirer sur ses voisins.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Lévis a choisi le bon terme: passer un examen.

M. Garon: Un test d'aptitude, habituellement...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, quand on regarde l'article 9.2, il n'est pas question d'un examen, mais il est question, dans les critères d'aptitude, d'une connaissance de ce à quoi les gens devront se conformer. Il y aura une séance de formation de la part du demandeur, donnée par la Régie de l'assurance automobile, pour être capable de certifier que les gens ont reçu effectivement la formation et l'information les visant et qu'ils doivent transmettre à chacun de leurs chauffeurs ou à chacune des personnes visées par le transport.

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

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Le deuxième paragraphe est adopté sur division. Est-ce que l'ensemble...

M. Garon: Il en reste un autre.

Une voix: Le troisième alinéa.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté sur division?

M. Garon: Sur division. On est rendu au suivant.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis veut entendre les commentaires sur le dernier alinéa qui est le suivant: "Les renseignements et les documents fournis par le requérant, en vertu du présent article, sont publics."

M. Côté (Charlesbourg): C'est public.

M. Garon: Cela veut dire que la Loi sur l'accès à l'information ne les couvre pas. Donc, on peut aller les... Est-ce que c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des documents qui peuvent être publics. Demain matin, dans la mesure où quelqu'un veut s'opposer, il faut au moins qu'il ait accès à un minimum de documents pour être capable de s'opposer. C'est un peu dans ce sens.

M. Garon: Est-ce que cela veut dire qu'ils ne sont pas couverts par la loi sur l'accès à l'information et que toute personne peut, en demandant une copie, les connaître et être au courant des renseignements et des documents fournis **par** le requérant, en vertu du présent article?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Cela mène directement à un test d'intérêt public, par la suite. Et, dans la mesure où il y a le test d'intérêt public, cela doit être...

M. Garon: Je ne le sais plus. Les mots n'ont pas l'air de dire vraiment ce qu'ils disent. Une séance d'information devient un test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas uniquement la séance d'information qui devient un test d'aptitude. C'est une série d'autres mesures sur la solvabilité, sur l'assurabilité. C'est l'ensemble, finalement, qui répond à la condition d'aptitude.

M. Garon: Si c'est un camionneur qui veut avoir son permis de camionneur, il va falloir qu'il montre qu'il sait conduire un camion. Il va falloir qu'il montre qu'il connaît les règles. Il n'y aura pas seulement une séance d'information pour l'informer et, ensuite, on va lui dire: On considère que vous êtes Informé, c'est parfait, vous pouvez partir, allez-y avec votre camion.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il y a une différence entre...

M. Garon: Il aura un test d'aptitude à passer, et un vrai. Tandis que le patron n'aura pas besoin d'en passer, il aura juste besoin d'être informé.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a quand même une distinction très nette entre celui qui conduit et celui qui demande un permis pour une compagnie et qui ne conduira peut-être jamais.

M. Garon: Il serait peut-être bon qu'il connaisse ses devoirs.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il va véritablement les connaître par... Actuellement, ce n'est même pas fait. Actuellement, un individu peut avoir un permis de transporteur et ne rien connaître de ces obligations-là.

M. Garon: Sauf qu'auparavant, pour l'obtenir, c'était assez compliqué, il fallait qu'il connaisse quelque chose pour l'avoir. Tandis que là, il va pouvoir l'avoir sans rien connaître ou à peu près. Les exigences...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...seront à peu près nulles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'individu qui ne sera pas passé par la Régie de l'assurance automobile pour le test d'aptitude, donc pour les connaissances de sensibilisation des normes minimales du Code canadien de sécurité et des règles, les exigences du Code de la sécurité routière, s'il n'a pas passé là, il ne passera pas. Il va falloir qu'il passe là.

M. Garon: Passé quoi?

M. Côté (Charlesbourg): ...qu'il passe à la

régie pour être informé de ses devoirs, de ses obligations.

M. Garon: Une séance d'information.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre de tout cela, c'est dans la pratique, à partir du moment où les camions vont rouler sur la route, que le transporteur va subir le test quotidiennement, chaque demi-heure, chaque heure, chaque minute, sur la route.

M. Garon: Le camionneur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais le camionneur qui le fait pour un transporteur. Et le camionneur, lui, a passé les tests du Code de la sécurité routière, l'examen dont on parle. Est-ce que, pour autant, test signifie examen?

M. Garon: Oui, mais est-ce que le transporteur a passé un examen pour connaître toutes ses obligations par rapport à ses camionneurs, par rapport à toutes les règles dont vous avez parlé? Il n'aura passé aucun examen là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, parce qu'il n'est pas conducteur.

M. Garon: Il est au-dessus de cela. Il n'est pas normal que tous les employés devront être qualifiés, mais que le patron aura un fondé de pouvoir ou il aura... On a dit: "La liste des administrateurs et officiers, son représentant autorisé, son fondé de pouvoirs, s'il est ailleurs..." Mais il n'aura rien à passer, lui. À ce moment-là, toutes les obligations reposent sur le petit, mais celui qui est en charge du petit n'a aucun examen à passer.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas... Cela dépend un peu comment on voit cela. Dans mon livre...

M. Garon: Les gens nous disaient aujourd'hui qu'ils craignaient justement que les gens ne soient pas au courant de leurs responsabilités.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, mais cela l'est; c'est le cas actuellement pour certains transporteurs qui n'ont même pas l'obligation de connaître le Code de la sécurité routière. Alors que, dans ce cas-ci, on franchit un pas en obligeant les gens à venir se former et ce ne sera pas de la petite bière. J'invite le député pour qu'on aille ensemble passer le premier test d'aptitude.

M. Garon: Bien, je ne pourrais pas le passer parce qu'il va falloir que je donne un indice d'assurance ou des choses comme cela. Sauf que si j'avais à remplir... Voyez-vous, l'article 1, si je remplis les formules, je suis capable de donner

mon nom.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais le député de Lévis...

M. Garon: Je pourrais vous donner aussi l'adresse de mon domicile, de mon siège social et l'adresse de mon établissement au Québec. Si je suis une personne morale, je n'ai qu'à dire mon acte constitutif, ce n'est pas bien compliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Le député de Lévis charrie là.

M. Garon: Non, non, je lis les articles qu'il y a là, je suis capable de remplir tout cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais je parlais du code; je parlais d'aller ensemble à la Régie pour voir comment va se dérouler la formation qui sera donnée aux gens qui vont demander un permis demain matin; je suis prêt... On verra cela ensemble. On va aller se mêler à une "gang" de gars qui vont le demander. On va voir comment cela se passe. La Régie de l'assurance automobile du Québec s'est fait un nom à travers tout le Canada pour son sérieux sur le plan de la sécurité routière, sur la qualité du travail fait jusqu'à maintenant. Ce ne sera pas différent dans ce cas-là, puisque c'est elle qui est le porteur de ballon en ce qui concerne la sécurité routière et quant aux exigences du Code canadien de la sécurité. On est même en avance sur plusieurs autres provinces du Canada et même en avant de l'Ontario - ce qui n'est pas peu dire - qui est partie avant nous, sur tout ce mécanisme-là. Dieu sait qu'elle a joué un rôle très important dans l'organisme canadien qui a planifié un certain nombre de choses.

Quant à moi, au niveau de la Régie, les gens m'assurent que ce travail va nous permettre de faire bien du chemin. D'ailleurs, l'ACQ, que nous avons entendue ce matin, a bien dit qu'elle était parfaitement d'accord avec le projet de loi 73. Le projet de loi 73, c'est tout ce qu'il y a là, pour 62 articles à l'intérieur de l'article 519. (21 h 45)

M. Garon: Mais ils ne passent pas d'examen sur les 62 articles.

M. Côté (Charlesbourg): L'examen se fera quotidiennement sur les routes du Québec, du Canada.

M. Garon: Le camionneur aussi a tout cela quotidiennement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Mais il passe un examen en plus. On veut voir s'il connaît les règles.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais en sa qualité de chauffeur.

M. Garon: Oui, en qualité de transporteur, il s'agit d'être informé par la Régie sans passer aucun examen.

M. Côté (Charlesbourg): Il passe des examens relatifs à sa qualité de chauffeur. Il ne passe pas un examen sur la mécanique. Il passe un examen sur la connaissance du Code de sécurité routière relatif à son rôle de chauffeur. C'est très important. C'est son devoir et ses obligations.

Dans le cas du transporteur, encore une fois, il ne faut pas oublier qu'il peut ne jamais conduire un camion.

M. Garon: On ne lui pose pas de question sur la mécanique, mais ils doivent passer un petit test de camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): De conduite.

M. Garon: Oui, de conduite justement, mais avec toutes les vitesses, monter des côtes et tout cela, il va falloir qu'il montre qu'il sait comment conduire parce qu'il aura un petit problème.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Un gars peut ne connaître strictement rien à la mécanique et être capable de changer la transmission. Aujourd'hui, avec tous les mécanismes qu'ils ont, c'est sur l'automatisme, les gars sont capables de conduire cela assez aisément. Il était peut-être bien illusoire de penser qu'un gars qui conduit comme cela et qui fait 150 000 kilomètres par année ne connaisse pas la mécanique un peu. Mais il n'y a pas de test pour savoir s'il connaît effectivement la mécanique. Il y a un test pour savoir s'il est capable de changer, sur le plan pratique, s'il est capable de reculer et d'avancer et, dans ce sens-là, il n'y a pas de test sur les connaissances mécaniques.

M. Garon: Un pilote d'avion ne passe pas de test non plus sur la mécanique, mais il faut quand même qu'il ait une idée de ce qui se passe.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, s'il a des problèmes dans les airs, il ne sortira pas sur l'aile pour aller réparer le moteur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est un peu la même chose dans un camion. S'il descend une côte et que les freins manquent...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...il ne sortira pas sur l'aile pour se prendre après les poteaux. C'est aussi dangereux un camion chargé avec 50 000 ou 60 000 livres qui descend une côte.

M. Côté (Charlesbourg): On a été à l'école tous les deux. Je vous demanderai, M. le député de Lévis, vous qui avez fait des études universitaires, vous rappelez-vous un peu les tests que vous avez passés à l'université?

M. Garon: Certains. Pas tous, mais certains.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes aussi compétent aujourd'hui que vous l'étiez au moment où vous avez passé les tests, peut-être encore davantage, mais c'est à l'usage.

M. Garon: Je ne passerais peut-être pas le test

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je ne passerais peut-être pas le test et aucun d'entre nous ne serait capable de le passer aujourd'hui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais c'est pour dire qu'un test, c'est la photographie des connaissances d'un moment...

M. Garon: Un test, c'est pour montrer l'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): La photographie d'un moment, point.

M. Garon: En passant un test, on passe un test d'aptitude. Mais une séance d'information ne mesure pas l'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais cela fait prendre conscience à celui qui va être un transporteur demain, qui va avoir des responsabilités de transporteur, qu'il a, en tant que transporteur, des obligations qui, dans la mesure où elles ne sont pas respectées, seront sanctionnées, à partir des articles 519.1 à 519.62 du Code de la sécurité routière, et qu'il ne pourra pas, à la suite de cela, plaider l'ignorance. Même si nul n'est censé ignorer la loi, on s'est dit: On va aller un petit peu plus loin que cela et on va les former et leur dire: Voici vos obligations, messieurs. Ce qu'on ne fait pas maintenant

M. Garon: Pourquoi n'avez-vous pas dit, à ce moment-là: Le requérant d'un permis de camionnage doit établir qu'il a rempli les conditions requises pour exploiter ce permis en fournissant... Là, vous avez dit qu'il y avait un test d'aptitudes et il n'y en a pas. C'est à cela que je m'oppose. C'est utiliser des...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que la distinction entre ce que vous pensez et ce qu'on pense, c'est que, pour vous, un test doit être nécessairement sanctionné par un examen.

M. Garon: Un test, c'est... Avez-vous la définition du dictionnaire?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que cela fait nécessairement...

M. Garon: Un test, cela veut dire quelque chose. Les mots veulent dire quelque chose en français.

Une **voix:** Au fédéral, il n'y en a pas. Il n'y a pas d'examen.

M. Garon: Le fédéral n'est pas un modèle. Les trois quarts du temps, le français est mal traduit et incompréhensible. C'est du créole fédéral. Je suis à peu près convaincu que, quand ils se relisent en français, ils ne se comprennent pas et qu'il faut qu'ils aillent voir le texte anglais pour comprendre.

Avez-vous un dictionnaire? Est-ce qu'on pourrait avoir du secrétaire la définition de "test" ou "aptitude"? Aptitude... ça ne parle pas de test, par exemple. Il parle de capacité acquise, certificat d'aptitude professionnelle. C'est à peu près ce qui se rattache le plus à ce qui convient là. Les aptitudes, la capacité acquise, le certificat d'aptitude professionnelle.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que nécessairement les capacités acquises doivent être sanctionnées par un test, c'est-à-dire un examen, comme vous le souhaitez? Pas sûr.

M. Garon: il parle d'un certificat d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Un certificat peut être obtenu sans qu'on passe nécessairement un examen.

M. Garon: Le député de Dubuc, qui a été professeur...

Le **Président** (M. Saint-Roch): Nous en sommes au dernier alinéa du paragraphe 10° de l'article 12.

M. Garon: Aptitude intellectuelle, la capacité, les capacités.

M. Côté (Charlesbourg): Quoi donc?

M. Garon: Possède les capacités requises. En tout cas... Adopté.

L'autre avant on aurait dû dire "sur division", le deuxième.

"Les renseignements et documents fournis par le requérant sont publics". Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Le dernier alinéa étant adopté, est-ce que l'ensemble de l'article 12 est adopté, tel qu'amendé?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle maintenant l'article 13.

M. Côté (Charlesbourg): "Le requérant d'un permis de camionnage peut remplacer un renseignement ou document visé au premier alinéa de l'article 12 par celui que prescrit le gouvernement par règlement."

On dit, par cet article, qu'il est prévu que le gouvernement pourra, par règlement, autoriser le requérant d'un permis de camionnage à fournir en lieu et place d'un renseignement ou document exigé à l'article 12, une information permettant d'y avoir accès par un autre moyen administratif. Exemple: croisement de fichiers informatiques.

M. le Président, Me Drolet va nous illustrer ça d'un exemple.

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

M. Drolet: Cela pourrait permettre, par règlement, de demander au requérant de fournir un numéro du registre des associations et des entreprises où il sera possible d'obtenir la liste des administrateurs. Par conséquent, on ne sera pas obligés de demander la liste des administrateurs d'une entreprise de camionnage. Par un simple croisement de fichiers informatiques, on pourra obtenir les informations voulues à condition, cependant, que le requérant nous donne le numéro de son inscription au registre.

M. Garon: Cela veut dire qu'il faut que le registre soit à jour.

M. Drolet: Il est prévu, je pense, dans le projet de loi 54, que ce registre des associations et des entreprises doit être régulièrement maintenu à jour.

M. Garon: La loi n'est pas adoptée.

M. Drolet: Non mais ça va venir.

M. Garon: La loi est juste déposée.

M. Drolet: Donc, on prévoit immédiatement qu'il sera possible de changer les informations...

M. Garon: Je ne pense pas qu'il soit question de ça dans la loi. Je pense qu'il y a 600 articles dans cette loi, la Loi sur le registre des entreprises. C'est une grosse loi. On peut renverser un renseignement. Ce n'est peut-être pas la même chose que fournir un renseignement, s'il vous donne le droit d'aller le chercher.

M. Drolet: Pardon?

M. Garon: Ce n'est pas la même chose que donner un renseignement soi-même. Je vous donne l'autorisation d'aller le chercher, mais si vous allez le chercher...

M. Drolet: À ce moment-là, supposons qu'on parte du registre des entreprises, il faudra que le requérant fournisse le numéro. À moins qu'il ne préfère fournir sa liste d'administrateurs, il fournira cette liste, sauf qu'on lui dira qu'en fournissant un simple numéro d'enregistrement...

M. Garon: Ces affaires-là ne sont pas toujours à jour.

M. Drolet: ...il ne sera pas obligé de fournir la liste des administrateurs. Là, on verra, à la pratique, d'après les...

M. Garon: On adopte des lois sans arrêt pour faire revivre des compagnies qui sont disparues pendant douze, treize ou quatorze ans parce qu'elles ne se sont pas donné la peine de remplir le registre.

M. Drolet: C'est, je pense, l'un des défauts que veut corriger la Loi sur le registre des entreprises et des associations.

M. Garon: Oui, c'est-à-dire qu'elle veut le corriger... Si les gens ne fournissent pas les renseignements, elle ne peut pas...

M. Drolet: Il n'y a pas une procédure d'épuration des fichiers dans ce projet de loi?

M. Garon: Oui, sauf que si vous ne donnez pas les renseignements ou si vous laissez traîner des vieux renseignements, cela ne changera pas. C'est un peu comme le ministre qui est prudent et qui dit qu'il signe lui-même les documents. Je ne suis pas contre cela, je fais la même chose. Mais il y en a d'autres qui ont parfois un petit bras et qui font signer tout le monde. Après, ils ne savent pas quoi au juste ils ont signé. Le petit bras ne lit pas les documents, lui. Il fait juste graffier une signature. Alors quand on commente ces affaires-là... Finalement, celui qui remplit une formule... En tout cas, c'est seulement cela que vous avez en vue. Il n'y a pas autre chose que le registre des entreprises.

Est-ce que ce sont des recommandations faites par les nouveaux avocats qui rédigent les lois au ministère de la Justice? Est-ce que ce sont eux qui recommandent des dispositions comme celle-là?

Une voix: Il y en a du ministère, aussi.

M. Garon: Non, non, je sais cela. Mais je sais aussi qu'il y a des avocats au ministère de la Justice qui recommandent toute sorte de nouvelles formules, mais il y a beaucoup de ces nouvelles formules que l'usage du temps n'a pas encore éprouvées.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, il y a un exemple additionnel d'un transporteur américain.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À 12.4, "une copie de tout permis, dont il est titulaire, l'autorisant à fournir un service rémunéré de camionnage". L'exemple de l'Américain qui donnerait le numéro de permis et, à partir de cela, il aurait possibilité d'accéder à de l'information. Alors, c'est une vérification.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 13?

M. Garon: Je ne sais pas si le député de Matapédia pourrait nous éclairer là-dessus?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 13?

M. Garon: Non, mais je ne vois pas trop l'utilité de cela non plus "par celui que prescrit le gouvernement par règlement". Je trouve que cela déresponsabilise les gens. De fournir des renseignements soi-même, les signer plutôt que de donner les autorisations de fouiller dans des papiers...

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, tant au ministère qu'à la Commission de transports, on nous dit l'utilité de cet article; ce n'est pas la pratique qu'ont ces gens. Il ne semble pas y avoir d'abus en ce sens-là. Ce n'est certainement pas la seule loi qui est comme cela. (22 heures)

M. Garon: Il n'y en a pas beaucoup, je n'en connais pas moi. C'est la première fois que je vois une telle disposition.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, l'objectif de tout cela c'est, bien sûr, d'aider le requérant. Ce n'est pas pour nuire à personne, mais davantage faciliter l'accès à certains documents qui pourraient faciliter l'obtention du permis comme... Dans un des articles précédents, on a parlé de solvabilité et qu'il fallait fournir le jugement de libération de faillite.

M. Garon: ...arguments là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 13 est adopté. J'appelle l'article 14 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer le deuxième alinéa de l'article 14 du projet de loi par le suivant. Toutefois, la commission doit convoquer une telle audience publique."

M. Garon: Pouvez-vous nous dire quel bout

est changé, sans qu'on les mette un à côté de l'autre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il faudra, au moins, le lire et le déposer M. le député.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Alors: Toutefois, la commission doit convoquer une telle audience publique lorsque la personne intéressée qui s'oppose à la délivrance du permis démontre, à la satisfaction de la commission, que l'exploitation du permis demandé affectera les services qu'elle fournit à des usagers, en vertu de son permis, à un point tel que cette exploitation serait susceptible de nuire à l'intérêt public. Cependant, la baisse d'achalandage et de revenus que pourrait lui causer l'exploitation du permis demandé ne doit pas être considérée comme susceptible de nuire à l'intérêt public."

Alors, en ce qui concerne les choses changées, à la troisième ligne on parle de "démontre" et dans la dernière ligne "susceptible de nuire à l'intérêt public". La modification proposée vise à s'assurer de l'uniformité des expressions utilisées de manière à éviter des débats d'interprétation inutiles en regard de ce qui pourrait être considéré comme "contraire à l'intérêt public" par rapport à ce que serait "susceptible de nuire à l'intérêt public". M. le Président, au lieu de "démontre" c'était "allègue".

M. Garon: Vous marquez "à la satisfaction de la commission" plutôt "qu'avec motifs à l'appui". C'est pour la satisfaction de la commission.

M. Côté (Charlesbourg): En harmonisation avec le texte fédéral. On est passé au comité de législation là-dessus, le comité de législation a apprécié notre rédaction qui voulait davantage dire des choses que celle du fédéral.

M. Garon: Ils aimaient mieux la vôtre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et, il l'a changée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est-à-dire que ce n'est pas lui, c'est nous qui l'avons changée et on a sensibilisé le comité de législation à la clarté de notre texte par rapport à celui du fédéral. Effectivement, on a dit: Oui, on va le clarifier et, dans ce cas-ci, on l'a clarifié.

M. Garon: La preuve, ce n'est pas "à la satisfaction de la commission". Oui, mais la commission peut se satisfaire de très peu. Elle peut se satisfaire d'une affirmation, c'est large. Quand on dit: Avec preuve à l'appui, cela prend des preuves.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, dans ce cas-ci, c'est écrit: "jugée suffisante par l'office". Alors, l'office dans ce cas-ci, c'est la commission de transports, dans le texte fédéral à 83 de la Loi sur les transports.

M. Garon: Oui, jugée suffisante par l'office. Il faut qu'il y en ait une, tandis que là, la satisfaction de la commission, je ne suis pas capable de prouver grand-chose.

Une voix: C'est une expression française pour traduire une preuve *prima facie* ou une preuve, comme c'est mal traduit ici, jugée suffisante par l'office. C'est ce que nous recommande les experts en législation.

M. Garon: Je les connais ces experts, je les ai vus à l'oeuvre et je vous dirai bien franchement que je n'ai pas toujours accepté leurs formules qui m'apparaissent souvent vagues, générales et pas très précises.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'avantage, dans tout cela, de ne pas être... Le député de Lévis est avocat aussi en plus, n'est-ce pas?

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis est avocat en plus. J'ai l'avantage de ne pas l'être. Alors, je laisse le débat...

M. Garon: C'est une grave lacune. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'est une grave lacune.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, parce que nos traditions parlementaires ont été faites pour les avocats.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): On voit la...

M. Garon: Vous savez qu'il n'y a rien de pire que des non-avocats pour faire des avocasseries.

M. Côté (Charlesbourg): Ah non, au contraire. Je me regarde...

M. Garon: Dans votre parti, cela discute moins. Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): On a vu cela en fin de semaine que, dans d'autres, cela discutait.

M. Garon: Souvent, on recommande des formules comme cela qui sont très générales. Ce n'est pas très précis ces formules, alors que...

C'est un pouvoir, à toutes fins utiles, discrétionnaire, au fond, qui est donné à la commission. Quelqu'un qui veut se plaindre de cela, ne peut pas se plaindre de grand-chose parce qu'on dit "à la satisfaction de la commission". La commission n'a qu'à dire: J'ai été satisfaite. Il n'a rien dit mais j'ai été satisfaite quand même. C'est un peu général. Quand on dit qu'il doit prouver, c'est une autre affaire.

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

M. Drolet: Par contre, cela peut être, je pense, une garantie d'autre part pour la personne qui s'opposera. Elle aura plus de chance, à ce moment-là, d'obtenir la tenue d'une audience publique si la commission interprète de manière large. Si elle est satisfaite de motifs qui ne sont pas très élaborés, tant mieux, puisqu'à ce moment-là, elle va dire à l'opposant: Nous allons en audience publique vérifier le fond des allégués, pour s'assurer qu'effectivement, la délivrance du permis serait contraire à l'Intérêt public, puisque nous en sommes uniquement à la décision de la commission de tenir ou non une audience publique à la face même du dossier, à savoir si la commission est satisfaite des motifs de l'opposant ou du soutien de son opposition, si ces motifs sont suffisamment sérieux pour qu'il y ait tenue d'une audience publique, de manière à approfondir davantage la notion d'Intérêt public en regard du permis qui pourrait être délivré. C'est cela.

Alors, plus la commission interprétera de manière libérale cette disposition, plus il y aura possibilité d'obtenir des audiences publiques où les parties seront appelées à débattre leur point de vue avant que la commission rende une décision. Ce n'est pas nécessairement... Cela m'apparaît être une garantie judiciaire beaucoup plus qu'autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la situation actuelle, on sait que cela coûte énormément cher pour quelqu'un qui veut être capable de passer au travers et qu'il y a effectivement de l'argumentation futile. Ce que l'on veut tenter d'éliminer par cela, c'est que l'on pourrait, malgré le fait qu'il y ait l'inversion du fardeau de la preuve, se retrouver devant la situation où effectivement il y a de l'opposition futile, de l'opposition pour s'opposer. Alors, ce que l'on dit à la commission, c'est: On vous donne les pouvoirs de juger si cette argumentation est futile ou si elle ne l'est pas, mais en tenant pour acquis que ceux qui auront à exercer ce pouvoir ont du jugement.

M. Garon: Pensez-vous que le mot "démontrer", faire une démonstration - démontre veut dire faire une démonstration - est aussi fort que prouver ou preuve à l'appui?

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis

a utilisé le dictionnaire tantôt. On va lui mettre cela: Établir la vérité d'une manière évidente et rigoureuse. À part cela, c'est le **Petit Robert**.

M. Garon: C'est parce qu'il est petit. Je me méfie du **Petit Robert**. Ha, ha, ha! J'aimerais mieux le gros Larousse.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Garon: Qui sème à tout vent.

M. Côté (Charlesbourg): On continue: "Démontrer par des arguments convaincants, par des preuves indiscutables. Fournir une preuve de, faire ressortir, établir, indiquer, montrer, prouver, révéler."

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

M. Garon: Mais "démontre, à la satisfaction de la commission..." Je vais vous poser une question. Quand on dit, à la fin de ce paragraphe: "Cependant, la baisse d'achalandage et de revenus que pourrait lui causer l'exploitation du permis demandé ne doit pas être considérée comme susceptible de nuire à l'intérêt public", alors qu'on disait avant: "Ne doit pas être considérée comme contraire à l'intérêt public", pensez-vous que "susceptible de nuire à l'intérêt public" et "contraire à l'intérêt public", c'est aussi fort l'un que l'autre?

M. Drolet: En fait, justement, la modification proposée veut éviter les problèmes d'interprétation. Déjà, dans le premier alinéa de l'article 14, on emploie l'expression "serait susceptible de nuire à l'intérêt public". Dans la loi fédérale, le projet de loi C-19 - c'est maintenant une loi - on emploie aussi l'expression "la demande de licence est susceptible de nuire à l'intérêt public". C'est sûr que, dans la première rédaction du deuxième alinéa de l'article 14, alors qu'on emploie l'expression "considérée comme contraire à l'intérêt public", on risque d'avoir des interprétations différentes de celles qu'on aura en vertu de la loi fédérale et de ce qu'on aura même en vertu du premier alinéa et c'est le but de l'amendement qui est proposé, d'éviter ces querelles d'interprétation.

M. Garon: Au fond, vous voulez avoir une plus grande marge de manoeuvre pour évaluer l'intérêt public.

M. Drolet: Il n'y a pas grand choix, avec la loi fédérale où, justement, lorsque la commission devra délivrer des permis de transport, elle devra se fonder sur le critère de l'intérêt public quant à savoir si le permis qui sera exploité est susceptible de nuire ou non à l'intérêt public. Mais, à ce moment-là, si nous avons des dispositions qui ne sont pas identiques dans la loi

provinciale, on risque d'avoir des interprétations différentes ou, à tout le moins, des querelles d'interprétation inutiles et peut-être très longues devant la Commission des transports.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites. Mais "susceptible de nuire à l'intérêt public", cela veut dire qui peut nuire à l'intérêt public et "contraire à l'intérêt public", cela m'apparaît plus fort que "susceptible de nuire". Mais je comprends que cela va donner une plus grande marge de manoeuvre pour refuser des demandes.

M. Drolet: Et surtout pour ordonner la tenue d'audiences publiques.

M. Garon: C'est cela.

M. Drolet: C'est cela, l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, c'est l'opposition qui pourrait être futile.

Une voix: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la commission qui va apprécier si l'Opposition est futile ou non et qui va enclencher le processus d'auditions.

M. Garon: Ah oui.

(22 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Mais le test d'intérêt public, on l'a à l'article suivant, à l'article 15. On va rentrer dans la viande...

M. Garon: Ah non! Ce n'est pas cela, c'est parce que je remarque que vous donnez un pouvoir plus grand à la commission.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on se colle dans le sens de la loi C-19.

M. Garon: Oui, excepté que cela veut dire que la commission aura beaucoup plus de marge de manoeuvre avec votre amendement que dans le texte qui était là avant, dans mon esprit.

M. Drolet: Je peux y aller, M. le Président.

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

M. Garon: Avant, vous n'étiez pas complètement harmonisés.

M. Drolet: Si on indiquait...

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Drolet: ...les mots "contraire à l'intérêt public", au lieu de "susceptible de nuire à l'intérêt public", cela voudrait dire que la Commission des transports du Québec restreindrait encore davantage le nombre de cas qui pourraient aller en audience publique, de sorte

que, pour un opposant, il est peut-être préférable justement que la commission ait moins de pouvoir sur le fait qu'elle puisse ordonner ou non d'aller en audience publique. Pour un opposant, plus il y aura d'audiences publiques facilement, mieux ce sera. Là, il est sûr que la commission a un pouvoir discrétionnaire d'apprécier si les motifs sont suffisants lorsqu'on invoque le fait que cela pourrait être susceptible de nuire à l'intérêt public, sauf que cela joue en faveur de celui qui fait l'opposition.

M. Garon: Sauf que la notion d'intérêt public ne peut pas être complètement arbitraire, autrement, les tribunaux vont la rejeter. Si ma mémoire est bonne, la jurisprudence là-dessus était que si l'encadrement est trop indéfini, les tribunaux ne reconnaîtront pas ces critères d'intérêt public.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 15, on va voir le test d'intérêt public qui est encadré.

M. Garon: C'est très important parce que les gens qui nous ont vus parlaient justement des critères de l'article 15 qui leur semblent assez ou pas assez rigoureux devant la concurrence américaine. C'est ce qu'ils nous ont mentionné aujourd'hui, un encadrement des critères d'intérêt public. Bon.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Attendez un peu. On a amendé seulement le deuxième paragraphe.

Le Président (M. Saint-Roch): Je croyais, M. le député de Lévis, que beaucoup des interventions avaient porté sur le premier...

M. Garon: Non, on n'a pas parlé de l'article. On a seulement...

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'amendement...

M. Garon: On a commencé par l'amendement, on n'a rien fait sur l'article, on n'a pas regardé l'article du tout. Mais il est évident que ce qu'on a lu sur le deuxième alinéa... Je vais lire le premier pour... Alors, c'est le fardeau de la preuve, l'inversion du fardeau de la preuve, ce à quoi s'opposent les citoyens qui sont venus.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas compris cela, moi.

M. Garon: Moi, j'ai compris cela qu'ils...

M. Côté (Charlesbourg): ...qu'ils s'opposaient à l'inversion du fardeau de la preuve?

M. Garon: Bien, ils s'opposaient... Ils aimaient mieux le fardeau de la preuve tel qu'il était auparavant.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je comprends, mais là, ils défendaient leurs intérêts. Il faut bien comprendre ce jeu-là. L'ACQ représente et défend ses membres. Donc, pour des membres qui sont actuellement détenteurs de permis, c'est un peu normal. Mais je n'ai pas compris qu'ils étaient contre l'inversion du fardeau de la preuve.

M. Garon: Si vous voulez le mettre en suspens pour le vote.

Le Président (M. Saint-Roch): D'accord, L'article 14 est...

M. Garon: Cela va aller plus vite au fond.

Le Président (M. Saint-Roch): Les discussions sont maintenant closes. L'adoption étant suspendue, j'appelle l'article 15.

M. Côté (Charlesbourg): On me rappelle qu'effectivement, ce matin, l'ACQ a dit qu'elle ne voulait pas deux régimes.

M. Garon: Elle ne voulait pas...

M. Côté (Charlesbourg): Deux régimes.

M. Garon: Ce n'est pas ce qu'elle a dit.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on a parlé de la situation, à savoir, si on se retrouvait avec un projet de loi qui ne serait pas adopté, est-ce qu'on pourrait se retrouver avec un projet de loi qui ne serait pas adopté, est-ce qu'on pourrait se retrouver avec un ou deux régimes? Ils ont souhaité que ce soit harmonisé pour qu'on puisse procéder. Alors, l'article 15?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui. Article 15?

L'intérêt public

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'elle apprécie l'intérêt public pour décider d'une opposition, la commission doit:

"1° privilégier les intérêts des usagers des services de camionnage, qu'ils soient fournis par le requérant ou non, en tenant compte des facteurs suivants:

"a) la possibilité d'avoir accès à des services de camionnage adéquats, partout au Québec, quelle que soit l'importance démographique du territoire à desservir;

"b) la possibilité de bénéficier d'un éventail

de services et de prix et même de nouveaux services de camionnage;

"c) l'amélioration de la capacité de l'industrie du camionnage de s'adapter aux besoins divers des usagers;

"d) l'incitation à la productivité et à l'efficacité des usagers;

"e) le maintien des coûts de camionnage au plus bas niveau possible, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie;

"f) le maintien du marché à un niveau de concurrence et de concentration raisonnable, ainsi que la limitation des risques d'abus;

"g) l'élimination de toute discrimination dans les prix et les services;

"h) la protection de la stabilité, de la fiabilité et de la viabilité de l'industrie du camionnage et de son infrastructure;

"i) la capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats;

"j) la promotion du développement économique et social du Québec, y compris celui de l'emploi et de la productivité dans tous les secteurs de l'industrie;

"k) tout autre facteur complémentaire que la commission estime propre à privilégier les intérêts des usagers;

"2° s'assurer de l'application des textes relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage."

M. Garon: Lisez-vous vos commentaires?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux les lire. C'est quand même un article central et très important du projet de loi.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cet article, qui s'inspire de l'article 8 de la loi de 1987 sur les transports routiers et d'un extrait du texte de la CCATM cité plus avant, concrétise la notion d'intérêt public. On sait, en effet, qu'après avoir convoqué des parties en audience publique, la commission aura, dans le cadre de celles-ci, à évaluer puis à délibérer quant au bien-fondé d'une opposition. Pour ce faire, elle devra, en tenant compte de différents facteurs à caractère économique conformes aux lignes directrices émises par les représentants fédéraux et des provinces de la CCATM, prendre en considération les intérêts des usagers des services de camionnage.

M. Garon: La CCATM, qu'est-ce que c'est?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la Conférence canadienne des administrateurs des transports motorisés.

La commission aura, au surplus, la discrétion de considérer tout autre facteur complémentaire de nature à privilégier les intérêts des usagers, cela ayant l'avantage de lui permettre

d'évaluer, dans l'avenir, une situation qui ne pourrait être complètement appréciée à la lumière des critères qui sont ici proposés. Dans son appréciation de l'opposition, la commission devra enfin s'assurer de l'application des textes relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage.

En définissant législativement ce que l'on entend par intérêt public, on peut penser qu'il en résultera une plus grande équité de traitement dans les dossiers faisant l'objet d'examen par la commission, équité entre les transporteurs locaux et extra-provinciaux et équité, également, entre les demandes de nature similaire présentées par nos transporteurs locaux.

Précisons enfin qu'alors que, sous l'ancienne loi, il incombait au requérant de prouver la nécessité publique du service qu'il proposait, avec la loi actuelle, il revient à l'opposant de faire valoir auprès de la commission que le service proposé est susceptible de nuire à l'intérêt public. Il y a donc inversion du fardeau de la preuve. Ainsi, dans le cas où l'opposition est rejetée à la suite des délibérations de la commission, le requérant se voit délivrer un permis. Dans le cas contraire, c'est-à-dire, si l'opposant réussit à prouver que le nouveau service est susceptible de nuire à l'intérêt public, le requérant se verra refuser la délivrance du permis.

M. Garon: Est-ce qu'on peut suspendre deux minutes?

Le Président (M. Saint-Roch): La commission va suspendre ses travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 25)

(Reprise à 22 h 31)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 15. Est-ce qu'il y a d'autres interventions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Je pense que, idéalement, ce serait peut-être mieux de passer les paragraphes un par un.

Une voix: Un par un, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Un par un. Alors, est-ce que vous voulez avoir le premier alinéa ou si nous allons au premier paragraphe?

M. Garon: Oui. Commençons à les "éclairer" un par un.

Le Président (M. Saint-Roch): Comme vous voulez. Le paragraphe 1°?

M. Garon: C'en est un gros. Pardon?

Une voix: C'est le paragraphe 1°.

M. Garon: C'est le plus gros. Il est plus gros que l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, l'article. À partir du moment où on a passé les articles 12, 13, 14 et 15, on a passé les plus gros articles du projet de loi, à mon avis.

M. Garon: Mais l'article 15, vous avez dit que c'était pour cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les dispositions se trouvent...

M. Côté (Charlesbourg): Au fédéral.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Au fédéral.

M. Garon: Et vous, ce n'est pas pour cinq ans, c'est pour tout le temps?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que nous, nous serions obligés de revenir devant le Parlement pour faire disparaître le test d'intérêt public.

M. Garon: C'est-à-dire que vous n'avez indiqué cela nulle part?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas nécessaire. Alors qu'eux ont inscrit dans la loi qu'au bout de cinq ans, cela disparaissait.

M. Garon: À quel article?

M. Côté (Charlesbourg): C'est à l'article 34 de la loi fédérale, il est bien dit: "Sous réserve des autres dispositions du présent article, les paragraphes 8°, les paragraphes 3° à 5° et les alinéas 9, la à d, cessent d'avoir effet cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception de l'article 26.

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

M. Garon: Ce ne sera pas long. "La commission doit..." Il y a le premier paragraphe, après cela il y a a, b, c.

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

M. Garon: "La commission doit: "1° privilégier les intérêts des usagers..." Ce sont des expéditeurs.

M. Côté (Charlesbourg): Des expéditeurs.

M. Garon: "...des services de camionnage"...

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement la même chose qu'il y a au fédéral, mais c'est davantage balisé au Québec. Ce qui va un peu dans le sens des souhaits du député de Lévis, du moins ce qu'on en a perçu.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez perçu de mes souhaits? Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le premier paragraphe est adopté. Sous-paragraphe a?

M. Garon: Quand vous dites: "quelle que soit l'importance démographique du territoire à desservir", que voulez-vous dire?

M. Côté (Charlesbourg): Qu'il est aussi important de desservir Rivière-à-la-Martre, avec 300 citoyens en Gaspésie, que de desservir Matane, qui en a 12 000.

M. Garon: En tenant compte des services offerts en fonction de la population?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Sous-paragraphe b?

M. Garon: Comment allez-vous pouvoir évaluer "la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix et même de nouveaux services de camionnage"? Au fond, c'est la concurrence, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la concurrence, mais il y a des gens qui sont prêts à payer plus cher pour avoir une meilleure qualité de service. Dans la situation actuelle, si vous avez le choix entre deux menuisiers: le premier qui va vous coûter 17 \$ l'heure et l'autre qui vous en coûtera 27 \$ ou 28 \$, probablement que, finalement, de par votre expérience, si vous avez employé les deux, vous direz: Je préfère payer celui à 27 \$, parce que j'ai une garantie de la qualité du service qu'il va m'offrir...

M. Garon: Je n'aurai pas le choix.

M. Côté (Charlesbourg): Vous auriez le choix de prendre celui à 17 \$, mais la qualité du service ne sera peut-être pas la même.

M. Garon: Non, je n'aurai pas le choix à cause du décret. Je ne voudrais pas me faire poigner.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je donne l'exemple d'un menuisier, mais, finalement, dans ce cas-ci, au plan du camionnage, il n'y a pas de salaire établi.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était que pour donner un exemple en termes de qualité de service.

M. Garon: Mais comment la commission va-t-elle pouvoir évaluer la "possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix et même d'un nouveau service de camionnage"? Elle pourra estimer qu'il y a des prix et des services trop chers et qu'il pourrait y avoir des services à meilleur marché, est-ce bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): En aucun temps, la commission ne va se prononcer sur les tarifs.

M. Garon: C'est ce qui est marqué: "la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix..." Il va falloir qu'il y ait des prix plus élevés et moins élevés, si c'est un éventail de prix et de services. C'est le rapport qualité-prix, c'est le rapport service-prix. Ce sont des prix différents pour différents services.

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

M. Rémillard (Louis): Je voudrais vous donner comme exemple, M. le député, un article que j'ai lu, il y a quelques jours, au sujet d'un service qui est fourni maintenant par une compagnie de l'Ontario et qui s'appelle la Compagnie Frederic. Cette compagnie s'est procuré l'équipement qui lui permet de suivre ses camions partout en Amérique du Nord. Ces camions émettent un signal qui est capté par un satellite qui tourne autour de la terre. Le signal est envoyé au siège social. Ils ont des ordinateurs qui leur permettent de suivre leurs camions et de savoir à 1/16e de mille exactement où est chacun de leurs camions en Amérique du Nord. Ceci permet évidemment de fournir un service d'une qualité exceptionnelle pour des gens qui ne veulent pas avoir d'inventaire. Ils veulent avoir leur marchandise tel jour, à telle heure, etc. Le répartiteur peut envoyer un camion à tel endroit pour prendre un chargement et le livrer ailleurs, etc.

Cela me paraît peut-être un exemple de service nouveau avec des prix évidemment qui vont être supérieurs à celui qui livre quand bon lui semble et puis un peu n'importe comment. Je donne ça comme exemple.

M. Garon: C'est parce que vous regardez... Ce qu'on étudie... Ce que je comprends mal là-dedans c'est: "...en tenant compte des facteurs suivants: la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix et même de nouveaux services de camionnage;". Est-ce quand la possibilité est jugée souhaitable ou est-ce qu'on veut plutôt parler de la nécessité de bénéficier d'un éventail de services et de prix. Que ce soit possible, ça veut dire que...

M. Rémillard (Louis): C'est disponible. Possibilité de bénéficier...

M. Garon: Cela existe.

M. Rémillard (Louis): ...c'est que le service est disponible. Dans l'exemple que je vous donne, le service est disponible et il sera amélioré - si le satellite est parti il y a trois jours et qu'il tourne à l'heure où on se parle - il sera encore meilleur. C'est un service disponible. Donc, il y a une disponibilité pour un client de bénéficier d'un éventail de services et de prix d'un nouveau service de camionnage dans ce sens-là.

M. Garon: Donc, quelqu'un pourrait s'opposer en disant que les services sont déjà là.

M. Rémillard (Louis): Ou encore, moi je fournis un service tel que mes concurrents ne peuvent pas le fournir. Alors, à la commission, vous devez privilégier les intérêts des usagers parce que, moi, je fournis ou j'offre un service que personne ne peut offrir ou qu'on ne retrouve pas ce service de livraison à heure fixe ou à heure donnée et ainsi de suite.

M. Garon: Mais là il s'agit d'un nouveau service.

M. Rémillard (Louis): C'est ça. Cela serait un nouveau service.

M. Garon: Mais que veut dire "la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix"? Qu'il y ait une concurrence suffisante ou... "...en tenant compte de la possibilité de bénéficier..." C'est drôlement rédigé, "...la commission doit privilégier les intérêts des usagers des services de camionnage, qu'ils soient déjà fournis par le requérant ou non, en tenant compte des facteurs suivants: la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix...". Qu'est-ce que ça veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): Comme l'a dit Me Drolet, ce sont des objectifs à atteindre.

M. Garon: Oui, je comprends ça, mais je ne comprends pas l'objectif. Je comprends que ce sont des objectifs à atteindre. Mais je ne comprends pas ce qu'on veut dire par ça. À moins qu'on veuille dire une plus grande concurrence. Mais je ne suis pas sûr. C'est drôlement dit.

M. Drolet: C'est qu'en regard de chaque demande de permis et de l'opposition qui est faite...

M. Garon: Oui.

M. Drolet: ...la commission va devoir tenir compte, quand elle va apprécier l'intérêt public...

Est-ce qu'il est possible, en donnant le permis ou en le refusant, qu'on bénéficie d'un éventail de services et de prix ou de nouveaux services de camionnage?

M. Garon: Le nouveau service, j'ai compris ça. C'est un service qui n'existe pas. On offre un service additionnel comme l'a mentionné Me Rémillard. Le nouveau service, je comprends ça.

Mais c'est la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix. Qu'est-ce qu'on veut dire?

M. Drolet: Avoir un éventail de services et de prix, c'est un objectif à atteindre. Et, en regard de ça...

M. Garon: Est-ce que ça veut dire une plus grande concurrence? Est-ce que ça veut dire des prix de volume ou des prix de quoi?

M. Drolet: Si vous avez un éventail de services, c'est que vous avez un choix de services pour le requérant.

M. Garon: Vous voulez dire qu'il y en a plus qu'un qui...

M. Drolet: Si vous avez un éventail de prix, vous avez un choix. Donc, à partir du moment où le requérant du service a des choix, à ce moment-là, c'est avantageux pour lui. S'il n'y a pas de choix, s'il y a un prix et un service et qu'il n'a pas de choix, qu'il n'y a pas d'autre choix qui s'offre, est-ce que vraiment, à ce moment-là l'intérêt public est bien servi?

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais peut-être dû le faire au départ. À l'intérieur du cahier, dans la partie où c'est marqué C-19, après la loi fédérale, il y a le Conseil canadien des administrateurs de transport motorisé. Ça c'est la réunion des dix provinces qui se sont rencontrées et qui se sont entendues sur un texte. À la page 2, vous retrouvez le test d'intérêt public avec certains éléments qu'on a ajoutés et qu'on verra et qui est essentiellement peut-être mieux rédigé en français chez nous que là. Mais c'est l'entente qui a été conclue par les dix provinces au chapitre du test d'intérêt public qui a été défini à la réunion de septembre, à Montréal. Cela donne certaines explications, le contexte à tout le moins.
(22 h 45)

M. Garon: C'est bien ce que je pensais. Cela a été rédigé en anglais, mal traduit en français et vous essayez de vous ajuster à cela.

M. Rémillard (Louis): Ma compréhension est la suivante. Lorsque la commission doit prendre une telle décision, la première chose dont elle doit tenir compte, comme l'article l'indique, c'est de privilégier les intérêts des usagers. Et, lorsqu'on a à faire cette évaluation, on doit

notamment tenir compte de la possibilité de bénéficier d'un éventail de services et de prix. Autrement dit, est-ce que les usagers peuvent, à l'époque où la demande est faite, bénéficier d'un éventail de services et de prix? Est-ce qu'ils ont un choix où si c'est une clientèle captive, en ce sens qu'ils n'ont pas l'avantage d'avoir un éventail de services et de prix fournis par plusieurs? S'il n'y a qu'un seul service et qu'un seul prix, à ce moment-là, la commission devrait, à mon avis, permettre l'accès au marché parce qu'elle doit privilégier les intérêts des usagers. C'est un élément parmi tant d'autres dont elle doit tenir compte. Or s'il n'y a aucun éventail de services et de prix, elle doit dire: Oh! Un instant! Dans l'intérêt des usagers, je devrais peut-être permettre l'accès au marché de ce requérant ou de ce demandeur. En contrepartie, s'il y a beaucoup de services et beaucoup de prix, peut-être que je pourrais mettre cet élément de côté et en considérer d'autres, s'il y a lieu. C'est ma compréhension de cette phrase. Maintenant, il reste à l'opposant à faire la preuve.

M. Garon: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le sous-paragraphe b est adopté. Sous-paragraphe c.

M. Garon: C'est drôlement dit: "l'amélioration de la capacité de l'industrie...". Qu'est qu'on veut dire? C'est drôlement dit. L'industrie rend des services ou elle n'en rend pas. On dit que l'amélioration... Si le fait de l'accepter ou de ne pas l'accepter améliore la capacité de l'industrie de s'adapter aux besoins divers des usagers, cela revient un peu à de nouveaux services.

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

M. Rémillard (Louis): Comme vous dites, c'est un peu dans la même ligne de pensée. C'est un peu redondant, ces choses-là, d'une certaine manière.

M. Garon: Essayez de mettre ce qui était là, à b. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Sous-paragraphe d?

M. Garon: Demandez à M. Ryan si, dans un cours de français, on va s'exercer là-dessus. Je ne blâme pas vos avocats, ce n'est pas cela.

M. Rémillard (Louis): Je comprends.

M. Garon: Mais ils sont pris avec des rédactions de textes de l'entente auxquelles ils essaient de coller...

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, cela a été le problème du comité de législation,

lorsqu'on s'est assis pour être capables de voir à... Au comité de législation, il y avait des interrogations, de la même manière qu'on en a aujourd'hui. Finalement, on est obligé de se coller le plus possible au texte fédéral. C'est un peu ce qui nous a causé certains embêtements.

M. Garon: d!

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Non, attendez un peu! "l'incitation à la productivité et à l'efficacité des usagers.". Je pensais que c'était la productivité et l'efficacité des camions, mais c'est "des usagers". Qu'est-ce que cela veut dire, concrètement?

M. Rémillard (Louis): Dans le texte ayant servi de base, à la page 2, on voit qu'on doit tenir compte des effets de l'exploitation de l'entreprise sur la productivité et l'efficacité des usagers. Oui, comme on me le souffle, le contrôle de l'inventaire est peut-être un excellent exemple en ce sens qu'on incite les usagers à une meilleure productivité, à une meilleure efficacité.

M. Garon: C'est-à-dire qu'ils auront besoin de faire un meilleur service, ils auront des inventaires moins élevés. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le sous-paragraphe e?

M. Garon: "e) le maintien des coûts du camionnage au plus bas niveau possible, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie." Cela équivalait un peu à ce que les camionneurs disaient ce matin, dans le fond, "le maintien des coûts du camionnage au plus bas niveau possible", cela peut être par des gens qui offrent leurs services en travaillant jour et nuit, à bas tarif, avec une concurrence qui va au-delà de la sécurité.

M. Côté (Charlesbourg): Par contre, je ne suis pas pleinement convaincu que l'application de tout cela, avec les dents et les exigences qu'on a mis dans le Code de la sécurité routière, va faire baisser sensiblement les coûts.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait vrai dans la mesure où on ne se serait pas balisé dans le code, en termes d'exigences. Comme ces mesures-là s'appliquent à tous ceux qui circuleront sur les routes du Québec, peu importe si ce sont des Américains, des gens de l'Ontario ou du Nouveau-Brunswick ou des Québécois, cela va s'appliquer de manière égale à tout le monde. À partir de cela...

M. Garon: Oui, mais là, dans l'application concrète... Vous me disiez, ce matin, que des camions qui n'ont pas de permis peuvent fonctionner quand même parce que la surveillance n'est pas assez forte, au fond. C'est pour cela que des camions se promènent sans permis. Vous dites: Un grand nombre de camions se promènent sans permis. Alors, si des camions peuvent se promener sans permis, comment pensez-vous pouvoir contrôler à un point tel que la sécurité routière soit parfaitement appliquée, non seulement en sachant s'il a un permis ou non, mais en surveillant son livre, son registre de voyages.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je veux dire là-dessus, au député de Lévis...

M. Garon: Parce que surveiller le permis, cela doit être bien plus simple que de surveiller le livre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ce que je veux dire là-dessus au député de Lévis, c'est qu'on a quand même renforcé les mesures de surveillance au cours des dernières années sur le plan routier. On a mis un peu plus de force pour ce qui est de nos pesées. On a implanté une vérification mécanique un peu plus intensive. Avec l'arrivée de cette loi, on donne des pouvoirs additionnels aux peseurs qui deviennent agents de la paix dans l'exercice de leur devoir comme peseurs. Pour ce qui est de la vérification mécanique, il y a plus de gens de la Régie de l'assurance automobile qui seront sur le terrain et plus de gens de la Commission des transports aussi. Donc, c'est une meilleure concertation entre la Commission des transports, la Régie de l'assurance automobile, le ministère des Transports et aussi, sur le plan des effectifs policiers. Loin de moi l'idée de penser que, demain, ce sera une surveillance parfaite et qu'on sera capables de tout contrôler, je ne pense pas.

L'Association du camionnage du Québec nous a dit, depuis déjà deux ans: Il faut accentuer les efforts du contrôle routier. C'est ce qu'on a fait, mais on a fait que des gens qui ne se parlaient pas avant se parlent. On les a mis ensemble...

M. Garon: Qui a dit cela?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Qui vous a dit cela?

M. Côté (Charlesbourg): L'Association du camionnage du Québec, pour tenter d'éliminer ceux qui pratiquaient, qui faisaient du trafic, du camionnage contre rémunération sans permis.

il reste encore un cran à franchir, celui d'avoir plus de policiers sur les routes du Québec pour être capable de contrôler cet aspect. Cela s'en vient. Je pense qu'il y a maintenant une collaboration plus harmonieuse entre les dif-

férents intervenants. L'été dernier et le printemps dernier, on a fait des blitz sur les routes du Québec qui ont donné des résultats assez probants. Il s'agit de continuer dans ce sens-là. Je ne veux pas prétendre que, demain ou dans un an, ce sera parfait parce que ce ne sera jamais parfait. Mais on tend à mettre en application plus de mesures et à donner un meilleur contrôle. C'est dans ce sens-là qu'on progresse.

Il faut dire que, sur le plan des corps policiers municipaux, avec la possibilité pour eux d'avoir certaines amendes dans la municipalité, il y a des corps policiers municipaux qui font beaucoup plus de travail maintenant qu'auparavant en matière de sécurité routière. C'est une série de mesures qui vont dans ce sens-là.

M. Rémillard (Louis): Si vous me permettez, M. le député, je crois que ces critères doivent être pris les uns par rapport aux autres en ce sens que, lorsqu'on lit e, on ne doit pas perdre de vue, à mon sens, les suivants, c'est-à-dire la protection de la stabilité, de la fiabilité et de la viabilité de l'industrie; le suivant: la capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats. Je ne pense pas que la commission serait justifiée de se restreindre à l'étude d'un seul critère et de perdre les autres de vue. Je pense que ces critères doivent s'apprécier les uns par rapport aux autres. On ne doit pas mettre l'accent exclusivement sur un, c'est-à-dire privilégier, au détriment de la stabilité, etc., de l'industrie, le maintien des coûts de camionnage au niveau le plus bas possible. Je crois que c'est un ensemble de critères qui devront être appréciés les uns par rapport aux autres par la commission lorsqu'elle aura à déterminer les intérêts des usagers.

M. Garon: Quand les gens sont venus ce matin, ils nous ont parlé un peu d'avoir un genre de bail, avec un prix...

M. Côté (Charlesbourg): ...un contrat...

M. Garon: ...un contrat avec les normes minimums pour ne pas justement qu'on abuse du camionneur qui est dans une position de négociation pas nécessairement privilégiée, alors que, là, on dit: "...qu'il maintient les coûts de camionnage au plus bas niveau possible..." Je vais vous dire une chose, si je prends un exemple très concret dans le domaine agricole - le député de Lotbinière est parti - l'objectif, c'est de réussir à faire en sorte que les prix des produits agricoles soient maintenus au plus bas niveau possible. Je vais vous dire une affaire, il y aurait un rugissement dans le décor. Les gars diraient: Oui, mais on veut faire face à nos coûts de production. Les cultivateurs disent dans leurs mots ce que les camionneurs nous ont dit ce matin, qu'ils veulent avoir leur coût de production. Ils nous ont dit: Le coût de production, pour nous, quand on travaille tant d'heures par jour avec un

camion qui a telle grosseur, avec les primes d'assurance et tout cela, on ne peut pas arriver en bas de tant - ils nous ont donné un prix, je ne me rappelle pas - au kilomètre. Là, on ne dit pas: le maintien d'un prix raisonnable, mais on dit: le plus bas possible. Cela veut dire...

M. Rémillard (Louis): L'article ne s'applique pas à ces messieurs, M. le député. A l'article 19 qu'on voit un peu plus loin, on dit: "L'article 15 ne s'applique pas lorsque la demande de permis a pour objet les services de remorquage fournis par une personne physique qui, avec son tracteur, tire la remorque et la semi-remorque d'un expéditeur." La commission n'aura pas à appliquer, dans ces cas-là, le test que nous sommes en train d'étudier. Ces gens-là négocient leurs conditions de travail avec leur client. On ne publiera pas ces demandes; elles ne seront pas soumises au test de l'intérêt public. Ces gens-là vont devoir remplir le test d'aptitudes, prouver qu'ils sont assurés, etc. Mais à partir de là, les dispositions que nous sommes à étudier... C'est-à-dire que les articles 14 et 15 ne s'appliquent pas à eux; il leur appartient de négocier les meilleures conditions possible avec ceux qui requièrent leurs services. Je comprends que cela ne réponde pas tout à fait à votre question, mais il faut se méfier de penser que l'article 15 s'applique à ces gens-là, il ne s'applique pas à ces gens-là.

M. Garon: Non, mais si le niveau de concurrence établit des prix à un tel niveau, ils ne pourront pas y aller en haut de ce niveau parce que cela fait référence à la substitution et cela va s'appliquer à eux indirectement, même si cela ne s'applique pas directement. Si, en dehors de la sous-traitance, ils sont capables d'arriver à un prix de camionnage à tel niveau, il n'y aura pas de sous-traitance; donc, l'article 18 ne pourra pas s'appliquer. Qui va faire des contrats de sous-traitance à un niveau plus élevé que le prix qu'il peut avoir sans sous-traitance? À toutes fins utiles, cela ne s'appliquera pas. C'est parce que les objectifs sont un peu contradictoires.

(23 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que l'objectif est clair, c'est une déréglementation économique qui vise à favoriser des usagers. On a essayé de favoriser les usagers en tenant compte des transporteurs, mais en fin de compte, cela ne passe pas la rampe parce qu'un texte fédéral est là et il dit: Ce ne sont pas les transporteurs, ce sont les usagers. Alors, on est collés avec, il est là et on doit composer avec et vivre avec, on doit, autant que possible, s'harmoniser.

Je pense qu'avec le texte qu'on a actuellement, on est allé chercher tout ce que l'on pouvait en termes de latitude à l'intérieur du corridor, un maximum de garanties pour tenter d'aider le transporteur et ce qui se retrouve à

l'intérieur du Code de la sécurité routière, c'est selon la volonté des transporteurs d'être capables de se baliser au moins sur ce niveau-là.

M. Garon: Mais là, vous n'harmonisez pas, vous allez beaucoup plus loin que le texte fédéral. Le texte fédéral dit: Les coûts de transport. Ici, vous dites: "Le maintien des coûts de camionnage au plus bas niveau possible." On disait que c'était un facteur.

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire quoi, les coûts de transport, d'après vous?

M. Garon: Qu'on tient compte des coûts.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: On ne dit pas qu'on tient compte des coûts. On dit: "Le maintien des prix des coûts du camionnage au plus bas niveau possible."

M. Côté (Charlesbourg): On tient compte des coûts de transport parce qu'à la base, c'est l'usager qui doit en bénéficier. On doit privilégier l'usager.

M. Garon: Oui. Je comprends cela, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces conditions, la logique veut que ce soit au prix le plus bas possible, parce que, si on privilégie l'usager en mettant au prix le plus élevé possible, je ne suis pas sûr que c'est ce qui est visé par la loi.

M. Garon: Mais votre critère va beaucoup plus loin que l'entente. Tantôt, vous avez essayé de coller au point d'avoir des formules pas très françaises, mais, dans ce cas-ci, vous ne collez pas. L'article 2 dit: Des coûts du transport et vous dites:

"Le maintien des coûts du camionnage au plus bas niveau possible, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie."

Est-ce au détriment de la main-d'oeuvre, au détriment de la rentabilité de l'industrie? Il faut que l'industrie ait des conditions telles qu'elle ne rencontre plus les coûts d'exploitation. Les coûts les plus bas possible, cela peut vouloir dire en bas du prix coûtant. Si le prix auquel on arrive est en bas du prix coûtant, c'est le plus bas possible. Cela n'a pas de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des éléments importants, mais si on reliait les sous-paragraphe e et h:

"h) la protection de la stabilité, de la fiabilité et de la viabilité de l'industrie du camionnage et de son infrastructure."

Cela réconcilie un peu vos...

M. Garon: Oui, mais je ne suis pas certain qu'on va l'appliquer dans ce sens-là.

M. Côté (Charlesbourg): "i) la capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats."

C'est globalement. Si on prend seulement un élément, cela ne marche pas. Il faut prendre...

M. Garon: C'est ce que les gars disaient ce matin. Quand ils me paraient, ils disaient: C'est l'expéditeur souvent qui dit: Trouve-moi qui tu voudras; fais cela comme tu voudras. Je ne veux rien savoir.

M. Côté (Charlesbourg): C'est fini cela.

M. Garon: Il est 17 heures. Je veux que ce soit rendu... - On est, disons, à Gaspé. - Je veux que telle charge de poisson soit rendue à Montréal demain matin à 6 heures.

Alors, cela veut dire que le gars doit s'en aller charger...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...et conduire toute la nuit, le plus vite possible.

M. Côté (Charlesbourg): La distinction, ce qui était très évident ce matin chez les voituriers, c'est qu'ils ne font pas affaire avec des expéditeurs. Ce que j'ai compris ce matin, c'est qu'ils ne font pas affaire avec des expéditeurs.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Ils font affaire avec des transporteurs.

M. Garon: Des transporteurs, mais qui sont pris dans un étai et l'expéditeur dit au transporteur: C'est toi mon transporteur? Si tu ne veux pas que j'en prenne un autre, fais la "job".

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'expéditeur qui les exploite, c'est le transporteur.

M. Garon: Parce que lui-même se fait exploiter par l'expéditeur qui lui demande des choses impossibles.

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement.

M. Garon: Ils avaient l'air d'acquiescer tous les deux, j'ai remarqué, à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai compris, c'est que, dans le cas, de l'ACQ, ils disent: Oui, c'est une situation qui existe, mais ce ne sont pas nécessairement les transporteurs, au sens de l'ACQ, ce sont peut-être davantage des gens qui font cela pour faire de l'argent entre les deux. C'est davantage cela. Ce sont davantage les intermédiaires que l'on visait.

M. Garon: L'intermédiaire, c'est qui?

M. Côté (Charlesbourg): ils n'ont pas trop voulu nous le dire. Les intermédiaires se sont réservés le droit...

M. Garon: Avez-vous compris?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que j'ai compris ce qu'ils voulaient me dire, mais je vais attendre de les rencontrer pour être bien sûr que j'ai bien compris.

M. Garon: C'est parce que vous n'êtes pas sûr d'avoir compris, que vous ne voulez pas le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis veut que je lui donne certains détails, je lui en donnerai en dehors du micro...

M. Garon: Mais oui, mais là...

M. Côté (Charlesbourg): ...pour être sûr que j'ai bien compris, mais effectivement, je pense avoir bien compris.

M. Garon: J'ai bien plus de chances que vous soyez sûr d'avoir bien compris si vous le dites dans le micro.

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

M. Garon: Je pense que c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on prend e avec h et i...

M. Garon: Vous ne pensez pas que le maintien des coûts de camionnage devrait être au coût de production, au coût que cela coûte...

M. Côté (Charlesbourg): C'est...

M. Garon: ...plutôt qu'au coût le plus bas possible? Le plus bas possible, cela peut être en dessous... Cela n'a quasiment pas de bon sens. Cela peut être de la concurrence déloyale même. Un article comme cela...

M. Côté (Charlesbourg): Mais...

M. Garon: ...vise directement la concurrence déloyale, je pense. Cela veut dire que je vais vous demander un prix, et je vais être régulier, en dessous du prix coûtant pour vous faire débarquer du secteur.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Deux choses. D'abord, on ne peut pas présumer que le coût, pour un transporteur, que le coût d'Expéditex, par exemple, sera le même que celui de Transport Guilbault. Lequel des deux fait davan-

tage référence à...

M. Garon: Je vous dirais que ce serait le coût qui n'est pas en dessous du coût réel.

M. Côté (Charlesbourg): Mais qui détermine le coût réel?

M. Garon: Le coût réel, c'est le coût d'utilisation d'un camion. Quand les gens disaient: On est obligé de prendre des dépréciations plus fortes, de changer de camion pour pouvoir prendre des dépréciations plus fortes pour pouvoir justifier notre coût. C'est parce que là, ils sont en dessous du coût réel.

M. Côté (Charlesbourg): Mais cela signifie au bout de la liste que...

M. Garon: Cela amène des abus.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je comprends le problème que soulève le député de Lévis.

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi. Je vais être bien franc avec vous. J'ai vécu cela dans d'autres domaines. C'est qu'il y a des gens qui ne sont pas en position de négociation et il y a des gens qui sont en position de négociation. Par exemple, je suis un transporteur dans un domaine où je suis assez fort et par ailleurs, j'ai un gros client. Je ne veux pas perdre mon gros client. C'est peut-être un client considérable et... Je vais vous donner un exemple plus simple. Dans le domaine des abattoirs, j'ai connu des gens qui, lorsqu'ils faisaient affaire avec leur clientèle normale et régionale, arrivaient. Quand ils se mettaient à faire affaire avec les grandes chaînes, au début, ils arrivaient. Mais quand la grande chaîne devenait leur client, elle fixait le prix et le gars faisait faillite. Je peux vous nommer des abattoirs qui ont fait faillite parce qu'ils ont fait affaire avec les chaînes et qu'ils se sont trop spécialisés avec ces chaînes. Une fois qu'ils étaient pris, la chaîne disait: Moi, je paie tel prix.

Je vois le député de Lotbinière qui est là et qui pourrait nommer un certain nombre d'abattoirs qui se sont fait serrer comme cela. Arrêtez de vendre seulement aux grandes chaînes, ils vont vous serrer de telle façon que vous allez être obligés de vendre en dessous du prix coûtant et vous n'arriverez pas.

Quand un transporteur - j'imagine que c'est la même chose - est dans une position telle qu'il s'est de plus en plus développé avec un gros client, celui-ci est dans une position pour dire: Je vous dis le prix que je paie, c'est tant pour tel et tel volume. Et l'autre est obligé de serrer un peu partout pour garder son client. Il est obligé de serrer un peu partout, dans les employés, et d'avoir des conditions de vie qui n'ont pas de bon sens. C'est un peu cela.

Dans le libre-échange ou le décroisement, le danger c'est que le seul critère est l'efficacité. Mais l'efficacité poussée au bout, ce n'est plus du monde qu'on a, ce sont des esclaves. Ce n'est plus...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je pourrais proposer au député de Lévis qu'on passe peut-être...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...aux autres critères, quitte à suspendre temporairement celui-là et y revenir.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis soulève des points qui vont nous forcer un peu à réfléchir sur la portée et voir s'il n'y a pas des possibilités d'avoir certains adoucissements, quant au libellé, quitte à consulter nos gens pour qu'ils travaillent un peu là-dessus. Je comprends le sens de l'intervention.

M. Garon: Même quand on regarde la loi sur les enquêtes sur les coalitions, sauf que cela n'est pratiquement pas prouvable, tu n'as pas le droit de vendre en dessous de ton coût parce que cela peut être une façon de faire une concurrence déloyale. Mais là, le camionneur peut être placé dans une situation où il est obligé d'aller en dessous de son coût. Comme on dit que la loi vise à cela...

Le Président (M. Saint-Roch): D'accord. Le sous-paragraphe e est en suspens, j'appelle le sous-paragraphe f.

M. Garon: C'est un objectif qui est meilleur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On dit: "Le maintien du marché à un niveau de concurrence et de concentration raisonnable."

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon dans les sous-paragraphe f, h et i...

M. Garon: C'est cela, les deux mots vont ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: S'il y a concurrence, il ne peut pas y avoir trop grande concentration.

M. Côté (Charlesbourg): Mais les sous-paragraphe f, h et j sont dans le même sens et paraissent plus équilibrés comme critères.

M. Garon: ...ainsi que la limitation des

risques d'abus." Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, le sous-paragraphe f est adopté. Sous-paragraphe g?

M. Garon: "L'élimination de toute discrimination dans les prix et les services." C'est correct cela aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le sous-paragraphe h?

M. Côté (Charlesbourg): "La protection de la stabilité, de la fiabilité et de la viabilité de l'industrie du camionnage et de son infrastructure." Cela me paraît un critère de protection pour l'industrie du camionnage.

M. Garon: "Protection de la stabilité". C'est stable.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'ACQ qui a insisté pour cet élément-là. Je pense que cela...

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Cela va avec le critère régional aussi.

M. Côté (Charlesbourg): "La capacité du requérant de fournir des services de camionnage adéquats."

M. Garon: Mais là, ce n'est plus seulement le test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est le test d'intérêt public. Celui d'aptitude, on l'a passé. Cela, c'est le test d'intérêt public.

M. Garon: "La capacité... de fournir des services de camionnage adéquats."

Qu'est-ce que cela veut dire "des services de camionnage adéquats"? J'essaie de comprendre.

M. Rémillard (Louis): Si vous me permettez, M. le député, ce qu'on a un peu à l'idée, du moins à la commission, c'est l'exemple suivant: celui qui demande tout le Québec, transport général, et qui se révèle avoir deux camions. Un opposant pourrait dire que ça n'a aucun sens commun de demander un tel permis. Manifestement, il n'a pas ce qu'il faut pour donner le service. Alors, restreignez-le. Tenez compte de son incapacité manifeste à fournir le service

qu'il demande.

M. Garon: Je vous pose la question suivante! Je ne suis pas assez familier. Est-ce qu'il pourrait demander le permis pour tout le Québec, même s'il n'a que deux camions, parce qu'il veut travailler dans tout le Québec?

M. Rémillard (Louis): Théoriquement, oui.

M. Garon: Mais sans assurer les services de tout le monde. Tirer son épingle du jeu avec deux camions dans l'ensemble du Québec.

M. Rémillard (Louis): Oui, mais je veux dire que quelqu'un pourrait s'opposer avec le motif que, justement, manifestement, il n'a pas la capacité suffisante pour fournir le service pour lequel il demande un permis. Alors, on doit toujours privilégier les intérêts des usagers et on dit: Monsieur, vraiment, là, vous offrez un service que vous n'êtes pas capable de fournir. Alors cela constituerait, à mon sens du moins, un élément dont on devrait tenir compte pour rejeter la demande s'il y avait lieu.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas la capacité financière.

M. Rémillard (Louis): La capacité financière...

M. Garon: Ce n'est pas cela qu'on disait. On donnait un exemple de quelqu'un qui, avec deux camions, demanderait un permis pour tout le Québec. Il n'est pas capable de desservir tout le Québec. Mais est-ce que je pourrais, avec deux camions, demander un permis pour tout le Québec, parce que je dis que je veux faire du camionnage dans tout le Québec. C'est évident que ce n'est pas moi le camionneur du Québec, mais je veux pouvoir faire affaire partout. Est-ce que, dans une perspective de déréglementation, on permettrait cela, oui ou non?

M. Rémillard (Louis): C'est sûr que je vais vous répondre que, s'il n'y a pas d'opposition, oui. Parce que nous n'aurions rien pour refuser une telle demande. Par contre, s'il y avait une opposition de quelqu'un qui a déjà un permis et qui s'y opposerait justement en disant: Vous rendez un mauvais service aux usagers parce que vous leur laissez entendre que tel camionneur peut fournir le service alors que, dans les faits, il est manifeste qu'il n'est pas capable de le faire, il s'opposerait en disant: Vous ne privilégiez pas les intérêts des usagers en accordant un tel permis.

M. Garon: Sauf qu'au bout de cinq ans, au fédéral, il n'y aura plus un tel critère.

M. Rémillard (Louis): Ah oui, c'est sûr.

M. Garon: Ce sera le test d'aptitude, point.

M. Rémillard (Louis): Absolument.

M. Garon: Remplir les conditions d'aptitude, point. Après cela, j'ai mon permis pour faire affaire.

Une voix: Au fédéral.

M. Rémillard (Louis): Absolument.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va.

M. Garon: C'est du stock.

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

M. Garon: Adopté.

(23 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle le sous-paragraphe j.

M. Garon: "La promotion du développement économique et social du Québec, y compris celui de l'emploi et de la productivité dans tous les..."

Qu'est-ce que cela veut dire? Cela vient mettre en vigueur quelle section de votre entente?

M. Rémillard (Louis): Je dirais, M. le député, que cela veut dire, à mon sens, que si on nous fait la preuve que l'entrée sur le marché de telle compagnie de transport est excellente pour les intérêts des usagers parce qu'elle va couper les prix et donner un bon service, mais que cela peut avoir en contrepartie, comme conséquence, si vous voulez, de nuire au développement économique du Québec ou à l'emploi en ce sens que cela va entraîner la fermeture de localités ou de terminus ou d'autres conséquences du genre, à ce moment-là, ce serait un élément dont on devrait tenir compte, même si les intérêts des usagers étaient privilégiés par l'arrivée sur le marché d'un tel transporteur.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant le sous-paragraphe k.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la clause "basket". C'est ma clause.

M. Garon: C'est la clause "basket"?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: J'avais cru comprendre ce matin que la clause "basket" devait protéger les camionneurs! "Propre à privilégier les intérêts des usagers."

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut tout dire.

M. Garon: Cela ne veut rien dire aussi.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas...

M. Garon: C'est un peu comme le gars qui a le cornet, mais pas la crème glacée. Il a le cornet pouvant contenir de la crème glacée, mais il n'a pas de crème glacée dedans.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce qu'on a en fait, on s'est donné une soupape pour être capables effectivement de s'en servir dans des situations assez difficiles.

M. Garon: Bien non, c'est le contraire.

M. Côté (Charlesbourg): En plus du deuxième paragraphe...

M. Garon: Cela va permettre de les tordre un peu plus.

M. Côté (Charlesbourg): Les camionneurs?

M. Garon: Bien oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas...

M. Garon: "Tout autre facteur complémentaire que la commission estime propre à privilégier les intérêts des usagers."

Les intérêts des usagers, ce sont ceux des expéditeurs. Cela veut dire que c'est pour tordre un peu plus les camionneurs.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'intention de celui qui a apporté la clause "basket".

M. Garon: Je ne vois rien d'autre, vous ne les aimez donc bien pas les camionneurs!

M. Côté (Charlesbourg): Non, je les aime bien, j'essaie de les défendre; d'ailleurs, la plus belle preuve, c'est le paragraphe 2°.

M. Garon: Paragraphe 2°?

M. Côté (Charlesbourg): Quand on lit le paragraphe: "2" s'assurer de l'application des textes relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage." À 2°...

M. Garon: Je ne vois pas ce que cela veut dire, le paragraphe 2°.

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que, demain matin, si on se rendait compte que...

M. Garon: "...la politique du gouvernement en matière de camionnage."

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, ce que je vous dis, dans la mesure où on se rendrait compte à un certain moment qu'il y a des problèmes très importants et que l'industrie québécoise est en train de se faire bouffer, le gouvernement pourrait intervenir par décret et donner des orientations dans ce sens-là qui devraient être considérées par la commission.

M. Garon: Cela ne dit pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): "S'assurer de l'application des textes relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage."

M. Garon: Oui, mais les textes viennent d'où? Comment sont-ils énoncés?

M. Côté (Charlesbourg): Par décret, venant de la volonté gouvernementale.

M. Garon: Où est-ce marqué?

M. Côté (Charlesbourg): Bien "du gouvernement", qui est-ce? Ce n'est pas le voisin.

M. Garon: Oui, mais on ne dit pas comment. "S'assurer de l'application des textes..." Je n'ai jamais vu cela, une rédaction comme cela. "S'assurer de l'application des textes relatifs..."

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai dit. c'est: Donnez-moi là-dedans la possibilité d'intervenir et de donner des directives, à un moment donné, à la Commission des transports s'il y a des choses qui ne fonctionnent pas, en regard d'une politique gouvernementale. On m'a dit que l'on faisait cela par décret.

M. Garon: C'est du "make-up".

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'est du "make-up".

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas du "make-up". Je préfère voir cela au naturel. Du "make-up", je n'en mets pas. Je ne suis pas intéressé à en mettre.

M. Garon: C'est du fard.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Même du fard. Prenez tous les qualificatifs qu'il y a, de Lise Watier ou... Mettez tous les qualificatifs que vous voudrez, mais ce n'est pas cela du tout. Le fédéral se l'est donné aussi.

M. Garon: Hein?

M. Côté (Charlesbourg): Le fédéral se l'est donné aussi.

M. Garon: Oui, mais cela ne veut pas dire grand-chose, le fédéral... Je vais vous dire une affaire. Parfois, il y a des mots qui ne veulent rien dire. Ils sont là pour la galerie, pour faire croire au monde qu'il y a quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, dans ce cas-ci, ce n'était pas une situation de faire croire. C'est une situation qui est bien réelle où on veut se donner...

M. Garon: C'est pour faire voir.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est une situation réelle où on se donne le pouvoir d'intervenir. On ne peut pas intervenir n'importe comment et n'importe quand, mais on veut intervenir pour être capables de protéger certains acquis dans le domaine du transport, en particulier des transporteurs, s'il y avait des situations qui se produisaient et qu'on n'aurait pas prévues.

M. Garon: C'est fort en démon, ce cas-là.

Tout autre facteur complémentaire que la commission estime propre à privilégier les intérêts des usagers."

C'est quoi les intérêts des usagers?

M. Côté (Charlesbourg): Les intérêts des usagers, c'est d'être desservis par un transport par camion dans une région. Par exemple, prenons l'usine de Chandler. C'est un coin que vous connaissez bien.

M. Garon: Laquelle?

M. Côté (Charlesbourg): De Chandler. Je ne parle pas de l'usine de Newport, mais de celle de Chandler.

M. Garon: L'usine de papier, de bois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, de bois.

M. Garon: Puis?

M. Côté (Charlesbourg): Elle est en Gaspésie, elle n'est pas à la porte.

M. Garon: Ce n'est pas loin la Gaspésie aujourd'hui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais dans le sens du transport et à partir du principe que, demain matin, le gouvernement fédéral...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...déciderait d'arrêter le chemin de fer, d'abandonner la ligne. Ce n'est pas impossible. Il s'en parle un peu même. Il y a l'intérêt de l'usager, de la papeterie, de pouvoir expédier son papier. Il est clair, quand

c'est une grosse entreprise comme celle-là, que les camionneurs vont se garrocher pour être capables de la desservir mais cela pourrait vouloir dire effectivement des choses semblables. C'est la clause "basket" où le gouvernement peut se permettre de faire un certain nombre de choses. C'est à la commission aussi d'apprécier...

M. Garon: C'est la commission...

M. Côté (Charlesbourg): ...le paragraphe 2° étant...

M. Garon: On est au sous-paragraphe k, là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Dans le paragraphe 2°, le gouvernement pouvait intervenir. Au sous-paragraphe k, c'est la commission.

M. Garon: Oui, mais je vous dis que c'est fort en démon. Je vais vous dire une chose: si vous mettiez une clause semblable dans le domaine des produits agricoles, vous auriez une révolution dans la cabane. Parce que, si on met toutes les clauses ensemble, cela fait que... Fournir au meilleur prix possible, ils font cela en République dominicaine avec les coupeurs de canne à sucre qui gagnent 0,25 \$ par jour, du lever au coucher du soleil.

M. Côté (Charlesbourg): Là, vous pariez du sous-paragraphe e et nous allons proposer des adoucissements.

M. Garon: Non, de k.

M. Côté (Charlesbourg): On l'a suspendu celui-là.

M. Garon: Oui, mais l'autre va dans le même sens.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas dans mon livre.

M. Garon: En tout cas, le sous-paragraphe k est adopté sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Le sous-paragraphe k étant adopté sur division, j'appelle le paragraphe 2°?

M. Garon: "2° s'assurer de l'application des textes - quels textes? - relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage."

Parfois, on a vu des articles où il y avait des énoncés de directives, des énoncés de politique, mais là, je n'ai rien vu dans ce sens dans le projet de loi. On dit:

"S'assurer de l'application des textes relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage."

L'énoncé de politique pourrait être... On a

des lois dans lesquelles il faut que le gouvernement énonce sa politique tous les ans, tous les deux ans ou tous les trois ans, pour faire approuver des plans de développement ou toutes sortes de choses, mais là, on dit: "S'assurer de l'application des textes..."

M. Côté (Charlesbourg): "...relatifs à la politique du gouvernement en matière de camionnage." Au lieu des textes...

M. Garon: Ce n'est pas cela. Une politique, il faut que cela s'annonce d'une certaine manière.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela s'annonce par décret, cela s'annonce par...

M. Garon: Mais là, il faut... J'ai vu des projets de loi, par exemple... Remarquez bien que c'est difficile à appliquer.

M. Côté (Charlesbourg): Mais l'idée derrière tout cela étant que le gouvernement puisse énoncer...

M. Garon: Donner une orientation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Donner des orientations, des politiques et que la commission applique ces... Alors, c'est comment? C'est par décret? C'est par énoncé? C'est par une déclaration ministérielle? Si on commence...

M. Garon: Habituellement, c'est écrit dans le projet de loi. Le gouvernement choisit de quelle façon il va annoncer ses politiques, s'il veut se référer à une politique. J'ai vu des projets de loi déjà, dans lesquels le gouvernement devait approuver un plan de développement ou avoir des énoncés de politique, mais il fallait que ce soit déposé à l'Assemblée nationale. Il faut que les gens en prennent connaissance parce que...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On me précise ici que le gouvernement parle toujours par décret, alors que le ministre peut faire une déclaration ministérielle. Le gouvernement parle toujours par décret. Alors, dans ce cas-ci, ce serait par décret

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 2° est adopté sur division. Est-ce que nous sommes prêts à revenir au sous-paragraphe e?

M. Côté (Charlesbourg): Au sous-paragraphe e, M. le député de Lévis, si on remplaçait - c'est une tentative, si vous en avez une meilleure, on pourrait la regarder - les mots "au plus bas niveau possible" par "le maintien des coûts de camionnage à un niveau raisonnable?"

"Le maintien des coûts de camionnage à un niveau raisonnable, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie."

M. Garon: C'est meilleur?

M. Côté (Charlesbourg): C'est meilleur. Est-ce que ce serait acceptable? On va le déposer si c'est acceptable pour vous.

M. Garon: Cela n'a pas besoin d'être acceptable, vous êtes le gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): On veut essayer de traduire dans nos mots ce qu'on a conclu du député de Lévis et ce que l'on partage. Alors, est-ce que, dans ce cas-ci, cela correspondrait un peu au sens?

M. Garon: Cela a plus de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. M. le Président:

"Remplacer le sous-paragraphe e du paragraphe 1" de l'article 15 du projet de loi par le suivant:

"e) le maintien des coûts de camionnage à un niveau raisonnable, l'utilisation optimale des équipements et l'économie d'énergie."

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

M. Garon: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'ensemble de l'article 15, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: J'aimerais voir cet article-là aussi suspendu pour le vote.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, les discussions sont closes à l'article 15 qui est suspendu pour l'adoption.

M. Garon: Ce n'est pas pour revenir sur le débat, c'est pour avoir une attitude cohérente dans tout cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 16.

M. Côté (Charlesbourg): "Les paragraphes 5°, 6°, 7° et 8° du premier alinéa de l'article 12 ne s'appliquent pas au requérant dont le domicile ou le siège social est situé hors du Québec et qui produit, avec sa demande de permis, un certificat délivré par l'autorité compétente du lieu de son domicile ou de son siège social attestant qu'il possède les aptitudes requises pour y exploiter un permis de camionnage, à la condition qu'un accord soit intervenu à cet effet en vertu de l'article 93 et que le permis demandé n'exige pas des aptitudes différentes de celles pour lesquelles il s'est déjà qualifié.

Dans le commentaire, on dit que cet article prévoit qu'un transporteur étranger peut, sur la base d'une entente de réciprocité conclue en vertu de l'article 93, être exempté de certaines exigences du test d'aptitude. Il n'aura pas, ainsi, à démontrer sa capacité de fournir des services proposés autrement qu'en versant au dossier une copie de tout permis dont il est titulaire ailleurs qu'au Québec, cette capacité ayant antérieurement fait l'objet d'une évaluation par les autorités responsables de la juridiction partie à l'entente. Il devra cependant fournir les renseignements permettant de l'identifier adéquatement, de même que les informations sur les services qu'il offre.

Alors, si on signe, demain matin, une entente avec l'État de New York, j'imagine qu'à l'intérieur de l'entente, les critères qu'on exige de nos camionneurs seront les critères que l'on exigera des camionneurs américains de l'État de New York. C'est dans ce sens et ayant répondu aux critères de l'État de New York, qu'ils répondraient ainsi aux critères du Québec. C'est ce qu'on considérerait. L'Ontario aussi. (23 h 30)

M. Garon: Attendez donc une seconde.

M. Côté (Charlesbourg): On se comprend bien. Cela s'applique uniquement quand une entente est signée.

M. Garon: Oui, j'ai compris cela. Je voulais seulement aller voir l'article 93.

M. Côté (Charlesbourg): C'est celle qui prévoit l'entente.

M. Garon: Oui, mais c'est seulement au Canada. Je ne sais pas si c'est assez large dans le cas du libre-échange. Je pense que 93 devrait peut-être...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Le ministère des Transports peut, conformément à la loi, conclure avec tout gouvernement, l'un de ses ministères ou tout organisme au Canada, un accord relatif à l'application de la présente loi.

M. Garon: Est-ce tout gouvernement au Canada ou tout gouvernement n'importe où? Je ne le sais pas. S'il y avait un accord de récipro-

cité entre le Canada et les États-Unis, ce serait bon.

M. Côté (Charlesbourg): En effet, le député de Lévis a une très bonne mémoire. Il y a effectivement une distinction entre ce qu'on a dans le Code de la sécurité routière où on n'a pas "au Canada", alors qu'on l'avait introduit à l'intérieur du texte ici. Au moment où on arrivera là, par un papillon, on fera disparaître "au Canada" pour être conforme à l'article 629 du Code de la sécurité routière qui est à peu près semblable. Je peux vous le lire si vous le voulez.

M. Garon: Envoyez donc, oui.

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports peut, conformément à la loi, conclure avec tout gouvernement, l'un de ses ministères ou tout organisme, un accord relatif à une matière visée au présent code". On fera l'ajustement nécessaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 16?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 17 et nous avons un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): Ajouter, à la fin de l'article 17 du projet de loi, l'alinéa suivant: "De plus, le paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 12 ne s'applique pas à une demande de permis au voyage."

M. Garon: Le paragraphe 2 de l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): La modification proposée a pour but de faciliter l'obtention d'un permis au voyage dont la demande origine souvent d'un coin de la frontière ou est arrêté le véhicule d'un transporteur étranger.

M. Garon: Selon le fédéral ou si c'est de...

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

M. Garon: Quand les gens demandent des permis au voyage, on dit que c'est pour des situations d'urgence seulement, des demandes ponctuelles. Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Rémillard (Louis): Si c'est Pink Floyd qui vient à Montréal et qui doit transporter 60 caisses de son dans je ne sais combien de camions, les gens arrivent à la frontière et demandent un permis au voyage pour entrer.

M. Garon: De son? Ah! Des caisses de son

pour un spectacle.

M. Rémillard (Louis): Je dis des caisses de son, parce qu'on m'a donné cela comme exemple, à un moment donné.

M. Garon: Je pensais que c'était du son pour faire du pain.

M. Rémillard (Louis): Non, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai compris quand quelqu'un a dit: Madonna. D'accord. C'est spécial, je comprends, dans un cas comme celui-là...

Une voix: On ne parle pas de Madonna.

M. Rémillard (Louis): Par définition, c'est un permis qui a été accordé très peu fréquemment. Évidemment, lorsque la commission se rendra à l'évidence qu'on en a fréquemment, elle leur dira d'obtenir un permis régulier. C'est pour ces cas-là.

M. Garon: D'accord.

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 maintenant à l'article 17, te) qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 17 est adopté tel qu'amendé. J'appelle maintenant l'article 18.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 15 ne s'applique pas lorsque la demande de permis a pour objet des services de camionnage fournis en sous-traitance pour un titulaire de permis de camionnage dans l'exploitation de son permis selon les conditions établies par règlement du gouvernement, s'il en est."

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

M. Rémillard (Louis): M. le député, pour une meilleure compréhension de cet article et du précédent, je vous suggère de lire l'article 47 qui édicte, en d'autres termes, que ces demandes ne sont pas publiées.

M. Garon: Article 47.

M. Rémillard (Louis): Oui. L'article 47 édicte que l'article 46 qui précède, c'est celui

qui impose la publication. Lorsque la demande concerne un service prévu aux articles 17 à 20, il n'y a pas de publication dans un journal.

M. Garon: Au fond, cela revient à dire que le transporteur principal, qui demande des services de sous-traitance, agit sur son permis général...

M. Rémillard (Louis): Absolument.

M. Garon: ...qu'il a déjà obtenu...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...d'intérêt public.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Il a besoin de camionneurs additionnels temporairement pour des fins spécifiques.

M. Rémillard (Louis): Absolument.

M. Garon: D'accord.

M. Rémillard (Louis): C'est ce qu'on appelle des permis comptoir, si vous voulez. Ils sont délivrés sur vue de la requête pour permis, mais ils ne sont pas publiés.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 18 est adopté?

M. Garon: L'article 18 est adopté, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 19.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 15 ne s'applique pas lorsque la demande de permis a pour objet des services de remorquage fournis par une personne physique qui, avec son tracteur, tire la remorque ou la semi-remorque d'un expéditeur."

M. Garon: Pourquoi? Il tire la remorque? Non, il fournit seulement le tracteur. Mais n'est-il pas couvert? Il est considéré comme quelqu'un qui...

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

M. Boulay: C'est considéré comme du transport privé d'une part, puis d'autre part, cela permet aux voituriers, les personnes qui ont été représentées par M. Miller, de se trouver une "job", de se sortir, jusqu'à un certain point, de l'exploitation dans laquelle ils se trouvent. Ces gens-là peuvent faire du transport pour un expéditeur, ils peuvent s'associer à un expéditeur, ils peuvent tirer les remorques au moyen du tracteur qu'ils ont eux-mêmes.

M. Garon: Je vous demanderais une question. Comme pourriez-vous fonctionner avec tout cela... non c'est vrai, cela couvre les deux, l'article 73 couvre les deux, privé et public?

M. Boulay: Oui.

M. Garon: Cela veut dire que quelqu'un qui fait les deux, du public et du privé, cela entre dans le cadre de son registre.

Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 19 est adopté, j'appelle l'article 20 et nous allons procéder paragraphe par paragraphe et nous aurons un papillon au paragraphe 6.

J'appelle l'article 20, paragraphe 1.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on en fait d'abord la lecture, M. le Président, et on revient par la suite.

Le Président (M. Saint-Roch): S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 15 ne s'applique pas au transport:

"1° de périodiques non visés au paragraphe 6° de l'article 1 ;

"2° d'animaux vivants;

"3° de fruits et de légumes, de produits de l'horticulture et de produits originant de la ferme;

"4° d'arbres de Noël naturels;

"5° de mousse de tourbe;

"6° de véhicules routiers neufs ou usagés;

"7° effectué par la filiale d'une entreprise pour le compte de cette entreprise ou d'autres filiales de celle-ci.

"Pour l'application du présent article, une entreprise est considérée comme la filiale d'une autre lorsque plus de 50 % de ses actions votantes sont détenues par cette autre entreprise.

M. Garon: Que sont vos amendements, là-dedans?

Le Président (M. Saint-Roch): Les paragraphes 6° et 7° sont remplacés par un nouveau qui se lirait comme ceci: "effectué par la filiale d'une entreprise pour le compte de cette entreprise ou d'autres filiales de celle-ci".

M. Garon: En fait, vous amendez le paragraphe 6°, tout simplement

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Oui, c'est une façon de faire l'amendement. Pourquoi avez-vous décidé d'éliminer les véhicules routiers neufs et usagés?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais tenter d'expliquer cela au député de Lévis. Au lendemain de la publication du projet de loi, on a eu des représentations de la part des entreprises et elles nous ont finalement convaincus de faire ce que nous faisons maintenant, de leur soumettre...

M. Garon: Ah! ce sont les commentaires qu'ils n'ont pas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Elles ont fait des représentations partout pour être soumises au test d'intérêt public, afin de protéger des emplois des Québécois qui travaillent pour des entreprises qui ne sont pas québécoises, actuellement. Dans la mesure où ce serait autrement, donc, accessible à tout le monde, il pourrait y avoir des compagnies de l'extérieur qui viendraient à nouveau le faire, mais avec des employés de l'extérieur du Québec. Ce qu'on vise à protéger par cet article-là, ce sont les emplois du Québec des personnes qui effectuent ce transport-là pour le compte d'une compagnie qui n'est pas québécoise.
(23 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont plusieurs personnes qui sont dans ce transport, MacCallum et d'autres de ce genre, sont venues faire des représentations. C'est pour cela qu'on l'a changé.

M. Garon: Ils voudraient embarquer là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je pense qu'ils voudraient en faire plus eux-mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il faut comprendre que le transport des automobiles neuves...

M. Garon: On me dit que seule Honda le faisait faire par les camionneurs québécois. Est-ce vrai?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire Hyundai. Il y a Hyundai éventuellement qui, à Bromont, pourrait le faire. Actuellement, il faut dire que les automobiles sont fabriquées en Ontario. Donc, les gens du Québec pourraient davantage avoir ce transport-là.

Dans la situation actuelle, ce ne sont pas des propriétaires du Québec, mais ce sont des Québécois qui font le transport et ils y gagnent leur vie, passablement. Le danger de ne pas soumettre à l'intérêt public serait que d'autres personnes, de l'extérieur, pourraient effectivement venir chercher des permis et faire le transport avec des gens autres que des Québécois. Cela protège les emplois des Québécois.

M. Garon: Je vais vous poser une question.

Ce n'est pas tout à fait ce qu'on m'a dit. Je ne nie pas ce que vous dites là. Les compagnies qui faisaient transporter des automobiles au Québec prenaient des transporteurs américains et très peu de Québécois. Elles souhaitaient briser le monopole pour pouvoir elles-mêmes faire du transport. On m'a dit qu'il y en avait une. Il me semble que j'avais compris Honda, mais c'est peut-être Hyundai. Ça ne peut être Hyundai, elle ne manufacture pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Prenons un exemple. Un gars s'est battu pendant treize ans pour obtenir un permis de la Commission des transports. Initialement, il avait un engagement d'une compagnie qui allait effectivement lui faire transporter des autos. Il a obtenu le permis et il est en train de crever parce que pas une compagnie ne lui donne de transport. Actuellement, notre permis c'est de concessionnaire, transport de concessionnaire. Il faut comprendre que le marché, c'est de l'usine de fabrication distribué un peu partout aux divers concessionnaires. Comme tout cela est centralisé en Ontario, cela veut-il dire que, demain matin, un Québécois qui obtiendrait un permis va obtenir, des gens de l'Ontario, l'autorisation ou les contrats pour transporter des voitures? Des compagnies actuellement installées au Québec le font, mais avec des employés québécois et c'est un peu cela qu'on veut protéger. Autrement, uniquement par le test d'aptitude, c'est ce qui se passerait; quelqu'un pourrait demander un permis et obtenir éventuellement ce permis, assez facilement, en passant le test d'aptitude. Cela pourrait être n'importe qui de l'Ontario ou de l'extérieur qui ferait le transport, mais qui le ferait avec les gens de l'Ontario et avec les gens du Nouveau-Brunswick, ce qui, par conséquent, priverait de leur emploi des Québécois qui travaillent actuellement. C'est cela, cela va les aider. Au moins, cela donne la possibilité.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait le laisser en suspens? Je n'ai pas complété mon information là-dessus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Il est clair que, si vous vous informez au seul transporteur du Québec, il ne sera pas d'accord.

M. Garon: Pourquoi ne serait-il pas d'accord?

M. Côté (Charlesbourg): Il va maintenant falloir faire la preuve que cela va servir l'intérêt public pour en avoir d'autres. Mais le problème c'est qu'il va falloir qu'il y ait des voitures à transporter. C'est cela. Ce n'est pas du fait que...

M. Garon: Mais est-ce que le fait que...

M. Côté (Charlesbourg): ...vous ayez un permis, que vous allez en transporter.

M. Garon: D'accord. Mais le fait que vous en ayez un qui ne transporte rien, est-ce qu'il pourrait s'opposer en disant: Moi, je suis là et ils ne m'utilisent pas. Pourquoi donneriez-vous un permis à un autre? Je ne le sais pas. Je me pose la question.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas impossible.

M. Garon: Ah, bon!

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on a tenté de faire...

M. Garon: C'est pour cela que je dis que cela pourra peut-être jouer en sa faveur un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce qu'on va tenter de faire, c'est de trouver le moyen d'être capable de protéger les emplois du Québec. C'est de cela que les gens nous ont convaincus. Moi, je ne l'étais pas au départ. La plus belle preuve, c'est que ce n'est pas ce qui était là. On nous a rencontrés et on nous a informés, on nous a sensibilisés à cela, au fait que c'étaient très majoritairement des Québécois qui travaillaient dans ces compagnies. C'était ces emplois qu'on voulait protéger, autrement ils ne le seraient pas. Ce n'est pas parce que vous allez avoir un permis du Québec que vous allez automatiquement avoir des voitures de l'Ontario à transporter. On va être obligés de vivre avec la réalité. Les voitures sont fabriquées en Ontario, elles ne sont pas fabriquées chez nous.

M. Garon: On va revenir sur cela.

M. Côté (Charlesbourg): L'amendement et l'article.

M. Garon: L'amendement, après on va revoir l'article. Ensuite, cela va être automatique. Cela va être oui.

M. Côté (Charlesbourg): On ferait peut-être mieux de laisser l'article complet de côté.

M. Garon: Non, j'aime autant qu'on le fasse. On est là, il arrive là, après cela on ne l'aura pas vu. C'est juste pour...

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends très bien.

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'amendement est en suspens. Nous en prenons un...

M. Côté (Charlesbourg): On a besoin de vérifier un certain nombre de choses à un

moment donné, je trouve cela normal.

M. Garon: On va marquer amendement en suspens. Je n'ai pas le temps de tout faire. Je veux satisfaire aussi le député de Charlesbourg qui pense que je devrais avoir de plus grandes ambitions. Il m'oblige à m'interroger là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes allé quelques fois à Rimouski au cours des derniers temps.

M. Garon: Comment ça?

M. Côté (Charlesbourg): Des visites à Rimouski... on se demandait s'il n'y avait pas une montée de fièvre, une "garonite" dans ce coin, un début de "garonite". La plus belle fleur a beau avoir les plus beaux pétales, si vous ne lui donnez pas un petit peu d'amour et si vous ne l'arrosez pas de temps en temps, je comprends cela, les appuis qu'on peut avoir dans le leadership, il faut les cultiver de temps en temps, des fois, les solliciter, bien sûr, parce que cela ne vient pas tout seul.

M. Garon: Les quoi?

M. Côté (Charlesbourg): De temps à autre les solliciter aussi. Cela ne vient pas toujours tout seul. Il faut les cultiver...

M. Garon: Ça va!

Le Président (M. Saint-Roch): J'en déduis que l'article 15 ne s'applique pas non plus à cela.

M. Garon: Vous avez l'air d'avoir de l'expérience là-dedans. Votre plan de campagne est fait.

M. Côté (Charlesbourg): Non, en organisation de leadership.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne suis pas rendu là.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez quelques conseils, je suis prêt à vous en fournir. Sur le plan de l'organisation, je ne suis pas pire.

M. Garon: Voulez-vous être mon organisateur? Est-ce que c'est une offre comme organisateur?

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez voir très rapidement qu'il s'agit, dans ces cas-là, de votre présence, de votre participation; il y va de l'intérêt public. Vous passez facilement le test d'aptitude.

M. Garon: Ces choses-là sont dites très

élégamment.

Le Président (M. Saint-Roch): J'en déduis donc que l'article 15 s'applique. Premier paragraphe.

M. Garon: L'article 15 ne s'applique pas au transport.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Avez-vous des conseils de vos conseillers juridiques pour ajouter des choses? L'article 15 ne s'applique pas au transport...

Premièrement on dit: le périodique non visé au paragraphe 6 de l'article 1. Cela s'appliquerait, par exemple, à un gros camion de **La Presse** qui descendrait de Montréal à Québec, à un entrepôt, pour remplir des petits camions qui repartent pour livrer aux détaillants. Ils doivent prendre leurs propres camions. Quel cas voyez-vous par périodique non visé au paragraphe 6 de l'article 1?

M. Côté (Charlesbourg): Distribution.

M. Drolet: Un, c'est la distribution finale. Ce qu'on voit à l'article 20, présentement, visait seulement le transport international. Maintenant on l'étend à tous les points du territoire du Québec...

M. Garon: Au fond, vous dites le reste. À l'article 1, vous avez dit que les périodiques ne s'appliquaient pas à toutes les clientèles et que, tous ceux qui ne sont pas dans ce cas, cela ne s'applique pas non plus. Donc, cela ne s'applique pas du tout aux périodiques, finalement.

M. Drolet: Effectivement, tous les périodiques ne seront plus soumis au test de l'intérêt public, sauf qu'il y a une partie de l'extrémité où, comme on le sait, ce sont souvent des enfants et même des gens qui le font et qui ne sont pas soumis du tout à la présente loi. À cet article, par contre, les gens, qui sont réellement dans le gros du marché, sont soumis au test parce qu'ils ont plusieurs véhicules. Ils sont soumis au test d'aptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas à l'intérêt public mais au test d'aptitude.

M. Drolet: On pense, par exemple, à ceux qui transportent les journaux, comme vous dites, par gros camions. Par exemple, **Le Soleil**, à Québec, qui fait descendre ses journaux dans les points régionaux, soit en Gaspésie ou soit au Lac-Saint-Jean. Ces gens continuent d'avoir un permis mais c'est le test d'aptitude qui compte.

M. Garon: Comment, vous ne les excluez pas entièrement? Au paragraphe 6", on mentionne ceux auxquels cela ne s'applique pas. Là, à

l'article 20, vous dites que les périodiques ne sont pas visés au paragraphe 6° de l'article 1. Donc, si cela ne s'applique pas non plus, il ne reste plus rien.

M. Côté (Charlesbourg): Au paragraphe 6°, c'est la loi globale qui ne s'applique pas. C'est le cas des camelots.

M. Garon: Vous avez raison.

M. Côté (Charlesbourg): Alors que dans ce cas-ci, c'est le test de l'intérêt public qui ne s'applique pas alors que le test d'aptitude va s'appliquer.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1 est-il adopté?

M. Garon: Ça c'est le test d'intérêt public. Il ne s'applique pas. Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Le test de l'intérêt public?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que dans certains cas, cela peut être du compte propre...

M. Garon: Le compte propre n'est pas couvert par cela, il ne compte pas.

M. Côté (Charlesbourg): Il est couvert par le test d'aptitude et non par le test d'intérêt public.

M. Garon: Le compte propre n'est pas couvert du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Le compte propre, c'est le test d'aptitude.

M. Garon: Bien non. C'est dans la définition. Ils transportent contre rémunération... Qu'est-ce qu'on dit? Je ne comprends plus. Ce paragraphe s'applique au service rémunéré de camionnage. Il ne s'applique pas au compte propre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, le compte propre couvre de la même manière, mais par le code et avec les mêmes affaires.

M. Garon: C'est le code, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Mais ici, l'intérêt public ne s'appliquerait pas aux périodiques visés au paragraphe 6° de l'article 1.

M. Rémillard (Louis): C'est comme l'exemple que l'on donnait tout à l'heure. Le transport de...

M. Drolet: ...l'imprimerie, par exemple, vers les centres régionaux qui continue à se faire souvent par gros camions ou par remorques. Ces gens vont devoir détenir un permis, mais seulement le permis avec le test d'aptitude.

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

M. Boulay: En fait, la logique de cet article est la suivante: Actuellement, dans la Loi sur les transports, un règlement découle de cette loi, c'est le règlement des produits nommés. Certains produits exigent un transport rapide, que ce soit pour les produits agricoles, les fruits et légumes ou que ce soit aussi les publications. On a actuellement les publications. Pourquoi cela prend-il un transport assez rapide et une offre assez grande de transport? C'est qu'une publication datée doit être sur le marché très rapidement. La logique est la même, sauf que là, c'est reconduit dans la loi. Ce qu'on dit, c'est qu'il y a un certain nombre de produits qui sont soit périssables par leur nature quand c'est le cas de légumes, de fruits, etc., ou qui sont périssables parce que c'est une publication qui a une date et...

M. Garon: Ce n'est pas n'importe qui qui peut le faire.

M. Boulay: Il faut que cela aille très rapidement sur le marché. Par contre, ils sont sujets au test d'aptitude. Ils doivent être aptes. Ils doivent être sécuritaires, entre guillemets. C'est la logique de la plupart des articles qui se retrouvent dans l'article 20.

M. Garon: Il faut calculer que quelqu'un ne pourrait pas s'opposer en disant: Moi, je peux le faire, alors qu'il ne serait peut-être pas organisé pour le faire.

M. Boulay: Oui. Parce que c'est un type de produit qui doit aller sur le marché très rapidement. Ce n'est pas tout le monde non plus qui est intéressé à faire ce type de transport.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1° est adopté. Paragraphe 2°?

M. Garon: Animaux vivants. Pourquoi dans ce cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): Animaux vivants.

M. Boulay: À l'heure actuelle, dans la réglementation, les animaux vivants ne sont pas réglementés au complet, en ce sens que tout ce

qui est transport de 250 kilomètres et moins et tout ce qui est transport intraprovincial ne sont pas réglementés. En ce sens, c'est une reconduction.

M. Garon: Quand c'est plus de 250 kilomètres. Prenons des animaux, par exemple, et que je les transporte de Rimouski à Montréal...

M. Boulay: De Rimouski à Montréal.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est cela que vous étiez allé voir.

M. Boulay: La situation c'est que plusieurs agriculteurs transportent les animaux pour des voisins. C'est justement le genre de transport qu'ils peuvent faire.

M. Garon: Je pensais que c'était un transport un peu spécialisé parce que ce n'est pas tout le monde qui est capable de transporter des animaux. Prenez le gars qui arrive avec un boeuf et qui ne connaît pas ça, les boeufs, il peut trouver cela dur un peu. Quand j'étais au ministère et quand Rosalie est sortie, le photographe habituel des animaux a été choisi par Rosalie, à l'époque. Quand quelqu'un part pour photographier à peu près 200 animaux pour une revue, il faut que l'animal ait les deux pattes d'en avant ensemble, les deux pattes d'en arrière ensemble, la tête au bon niveau, je vous dis que cela ne prend pas n'importe quel photographe pour faire cela. On avait pris une dérogation et on avait dit: Écoutez, les photographes qui font cela, il n'y en a pas beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le paragraphe 2° est adopté?

M. Garon: Oui. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Là-dessus, à moins d'un consentement unanime pour continuer, je me verrai dans l'obligation d'ajourner nos travaux sine die.

M. Garon: On est aussi bien d'ajourner parce que je vois qu'on va arriver aux arbres de Noël et comme le député d'Orford est absent...

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais peut-être préféré qu'on puisse l'adopter immédiatement pour qu'il ne soit pas en conflit d'intérêts.

M. Garon: Non, mais il pourrait nous éclairer. Il pourrait nous indiquer...

Une voix: Il pourrait se déguiser en arbre de Noël.

M. Garon: D'accord. Ajourné.

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

(Fin de la séance à 0 h 2)