



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 167 - Loi modifiant la
Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière

Le mardi 5 novembre 1991 - No 115

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Étude détaillée

Loi sur le camionnage

Services rémunérés de camionnage

Droits annuels d'exploitation

Révocation de permis

Procédure d'appel

CAE-7031

CAE-7032

CAE-7040

CAE-7043

Code de la sécurité routière

Obtention et renouvellement de l'immatriculation

Suspension de l'immatriculation

CAE-7043

CAE-7044

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Sam L. Elkas

M. Christian Claveau

M. Michel Charbonneau

* M. Maurice Ferland, Commission des transports du Québec

* M. Pierre-Paul Vigneault, ministère des Transports

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:

Assemblée nationale du Québec

Distribution des documents parlementaires

5, Place Québec, bureau 195

Québec, (Québec)

G1R 5P3

tél. 418-643-2754

télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0823-0102

Le mardi 5 novembre 1991

Étude détaillée du projet de loi 167

(Dix-sept heures onze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements est ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 167, Loi modifiant la Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente, M. Paré (Shefford) par M. Claveau (Ungava).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Elkas: Mme la Présidente, le projet de loi 167 modifiant la Loi sur le camionnage a pour objectif de clarifier et de simplifier certaines situations affectant le monde du camionnage. Depuis l'adoption en 1987 d'une politique nationale de transport des marchandises, notre gouvernement a toujours comme objectif d'améliorer la situation de leur secteur. Ce projet de loi, Mme la Présidente, comporte 10 articles qui viennent régulariser certaines situations touchant, dans leur vie de tous les jours, nos professionnels de la route. Pour les prochaines heures, Mme la Présidente, j'espère pour la prochaine heure, je présenterai les points importants de ce projet et je garderai mes commentaires pour la fin de l'étude article par article.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout, M. le ministre?

M. Elkas: Oui.

M. Claveau: Je n'ai aucune remarque préliminaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 1. M. le ministre.

Étude détaillée

Loi sur le camionnage

Services rémunérés de camionnage

M. Elkas: Mme la Présidente. L'article 1 de la Loi sur le camionnage est modifié par l'addition, à la fin du premier alinéa, des mots "ainsi que la location d'un camion servant au transport de biens dont le chauffeur est fourni directement ou indirectement au locataire par le locateur ou

par une personne liée à ce dernier selon la Partie I de la Loi sur les impôts." Ça veut dire, tout ça, Mme la Présidente, c'est qu'on a trouvé...

M. Claveau: Oui, j'écoute.

M. Elkas: Continuez. Allez-y, ça ne me dérange pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, il a fait un commentaire.

M. Elkas: O.K. Ce que ça fait, c'est que dans la loi qu'on a déposée l'an passé, on a eu tout un bon débat sur la loi et on a trouvé aussi des choses qui manquaient. On est revenu à la charge. On a rectifié certains points, certaines lacunes qu'on a trouvées, surtout en discutant avec l'Association des camionneurs. Ici on retrouve un individu qui décide de faire de l'expédition. Il va se louer un camion. Il peut aussi aller se louer un chauffeur. Si on parle d'un système qui ne rencontre pas nos objectifs de s'assurer qu'il y ait une loyauté au niveau de l'industrie, c'est une place où on manquait. Alors, ça va forcer l'individu de s'assurer qu'il a un permis lui aussi. Ce n'est pas une affaire compliquée, mais c'étaient des choses qui étaient "lousses" dans la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Ungava. L'article 1 est adopté?

M. Claveau: Si je comprends bien, il y avait des problèmes liés à ça?

M. Elkas: C'est ça, c'est tout.

M. Claveau: C'est des gens qui n'avaient pas de permis de courtage, mais qui pouvaient louer des camions, genre Locam, et se prendre un chauffeur au salaire minimum et l'envoyer sur la route.

M. Elkas: C'est exact. On vient mettre fin à ça.

M. Claveau: Ça ne pourra plus se faire?

M. Elkas: Non.

M. Claveau: C'est ça. Définitivement, c'est qu'il va sûrement y en avoir encore qui vont s'essayer, sauf que, là, vous allez pouvoir les contrôler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ha, ha, ha! C'est notre but, M. le député. C'est notre but.

M. Claveau: Bon, ça va pour ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2.

M. Claveau: En vous souhaitant bonne chance.

Droits annuels d'exploitation

M. Elkas: L'article 29 de cette loi est modifié par l'addition, après le paragraphe 3°, du suivant:

"4° payer à la Commission, pour les périodes déterminées par règlement, les droits annuels d'exploitation fixés par règlement."

M. Claveau: De quoi s'agit-il exactement?

M. Elkas: Alors, les droits annuels, il va sans dire qu'il n'y en a pas dans le moment. Vous savez, depuis la déréglementation, il y a eu une espèce de "free for all" sur le nombre de permis qu'on pourrait aller chercher. Non seulement ça, mais je pense que le député de Lévis nous a critiqués assez sévèrement dans le passé au niveau des permis spéciaux. Quand quelqu'un peut être libre d'aller chercher un permis quand il veut sans frais... Parce que c'est ça qui arrive à la Commission. C'est que les commissaires sont pris à répondre à une grosse demande. Je pense qu'on a augmenté de 42 % le nombre de permis sans frais additionnels, ou sans frais, et je pense que c'est à peu près temps qu'on commence à mettre un peu plus de contrôle au niveau de l'administration. Sinon, ce n'est pas nécessairement l'usager qui paie, c'est le contribuable, parce qu'il y a quelqu'un qui doit payer l'administration de ces demandes de permis. Alors, on va déposer plus tard un règlement qui va nous permettre de fixer le montant, mais je ne voudrais pas que les gens partent en peur et disent qu'on va charger une fortune. On s'enlignait sur environ 50 \$ à 60 \$. Sur un chiffre d'affaires qu'un camionneur pourrait aller chercher, soit 300 000 \$, ou sur un "rig" qui lui appartient et qui coûte peut-être 100 000 \$, je ne pense pas que c'est un gros montant à demander. D'ailleurs, on a consulté l'industrie et eux autres sont en faveur. Il n'y a aucun problème de ce côté-là. Je n'ai pas entendu un mot négatif sur ce point-là.

M. Claveau: J'aimerais que vous... Il y a peut-être quelque chose que je n'ai pas saisi dans votre explication. Pour les périodes déterminées par règlement, c'est-à-dire que ça serait pour quelqu'un qui veut faire du transport pour une période de moins d'un an.

M. Elkas: Non, ce n'est pas une question d'un an. C'est que ça permettrait à la Commission de dire: O.K., vous avez payé les 60 \$ - admettons que c'est 60 \$...

M. Claveau: Oui.

M. Elkas: ...à tous les ans ou à tous les deux ans, à tous les trois ans.

«

M. Claveau: Pour avoir le droit de "camionner". Mais ils ne paient pas déjà des VR, des trucs comme ça?

M. Elkas: Ils paient sur ce côté-là, mais ils ne paient pas de frais d'administration. Ils n'en paient pas. C'est à la charge de la communauté.

M. Claveau: Oui, mais le permis comme tel...

M. Elkas: Oui, oui.

M. Claveau: ...le permis de transport, les plaques et...

M. Elkas: On ne parle pas de VR, on parle en général. Je m'excuse.

M. Claveau: Oui, le transport général. Oui.

M. Elkas: Le VR, c'est une autre affaire complètement.

M. Claveau: Oui, de toute façon...

M. Elkas: Ça touche seulement le transport général.

M. Claveau: ...pour ce qu'il peut être respecté, le VR, je veux dire, on pourrait quasiment l'enlever et ça ne changerait pas grand-chose. Je regarde comment ça se passe chez nous. Mais ça, ça veut dire, par exemple, que toutes les flottes de camion, ça serait par camion, par propriétaire ou... J'imagine, par exemple, je ne sais pas, moi, prenons le cas hypothétique d'Hamel Transport, ça va représenter quoi pour une compagnie comme Hamel, comme Thibodeau, Saguelac, ou comme, je ne sais pas, moi, Asselin, ou...

M. Elkas: Dans le moment, vous allez chercher un permis et vous payez 200 \$ à vie pour votre permis. Mais, des frais d'administration, il n'y en a pas. Pour répondre à votre question, c'est tant par flotte. Alors, si une personne... On va déterminer un prix qui est acceptable à l'industrie et qui va refléter ce qu'on croit, et les faits de la vie, et ce que ça nous coûte d'ailleurs. On n'est pas là pour faire de l'argent non plus. C'est pour couvrir nos dépenses en partie.

M. Claveau: Oui, mais ça, ce n'est pas prévu dans les frais des plaques et de tout ce qu'il y a d'autres... Il y a combien d'autres permis à payer en plus de ça, à date? Il doit y en avoir tout un tas. Je parle à des camionneurs de temps en temps et...

M. Elkas: Au niveau du général, c'est seulement 200 \$ qu'il paie, dans le moment, pour son permis à vie.

M. Claveau: Mais il paie des plaques d'immatriculation?

M. Elkas: Il paie des plaques d'immatriculation, comme vous, vous payez des plaques d'immatriculation.

M. Claveau: Bon.

M. Elkas: Et on n'embarquera pas sur le débat, à savoir s'il en paie assez au niveau de ses plaques pour couvrir les dépenses qu'il encourt.

M. Claveau: Mais là... Parce que là, ça devient une charge supplémentaire. J'imagine que ça devrait être par camion, je suppose, moi.

M. Elkas: Mais, M. le député, quand on voit des augmentations de 42 % sur le nombre... Surtout depuis la déréglementation, on voit des augmentations de 42 % sur la demande. On part de 6000 permis et on monte ça à 11 000 "and growing". Il me semble qu'on devrait au moins recouvrer une partie des dépenses encourues en émission de ces permis. Puis, on touche aussi le fait qu'il y a beaucoup de permis spéciaux qui ont été émis dans le passé. On essaie de contrôler là aussi en émettant un montant qui ne va pas nécessairement augmenter la charge, mais au moins couvrir une partie des coûts qu'on a.

M. Claveau: Moi, j'ai un problème avec ça. Écoutez, l'industrie du camionnage, là, c'est une industrie qui a beaucoup de problèmes actuellement, on le sait, avec le libre-échange et les camionneurs américains qui viennent sur les marchés et le prix du pétrole - du "fuel" - de l'essence et de tout ce que vous voulez. Puis, aussi la concurrence excessivement féroce qu'il y a dans le domaine. Pas plus tard qu'hier soir. Moi, je fais un peu de route, de temps en temps, à peu près 80 000 kilomètres par année et j'ai un CB. Puis, comme je voyage dans des secteurs où il y a souvent juste des camions ou à peu près qui se promènent là, genre **parc de Chibougamau** et les routes entre l'Abitibi et Chibougamau, tout ça, la 113 et la 109, la route de la Baie-James et tout ça, ça m'arrive souvent de jaser avec des camionneurs. On s'entretient comme ça. J'ai passé encore une partie de la nuit sur la route et j'ai jaser avec des camionneurs à

peu près pour le tiers du chemin, en m'en venant. Actuellement... Écoutez bien, là, ça devient très sérieux. Vous savez ce que ça coûte, un camion, aujourd'hui? Vous savez ce que ça coûte, de l'essence? Bon, vous savez ce que ça coûte aussi, un chauffeur? Vous savez ce que ça coûte, des pneus? Comment ça se fait que pour pouvoir travailler, là... Selon des chiffres que j'ai eus, pas plus tard qu'hier soir, un gars, par exemple, qui fait du transport de copeaux entre la scierie de Chapais et l'usine de La Tuque, de la CIP, on lui donne à peine 800 \$ du voyage. Il y a 400 litres de diesel tout de suite en partant, et il n'a pas encore payé ses pneus, il n'a pas encore payé ses plaques et ses amendes et tout ce qui est lié au transport routier, il n'a pas payé son chauffeur. Et on ne lui donne même pas, ou à peine, 800 \$ du voyage pour un voyage de 1000 kilomètres aller-retour. C'est moins de 1 \$ du voyage pour vous promener avec un vingt-six roues sur la route. Je vous assure que ça ne fait pas cher pour un voyage.

Alors, si on trouve encore le moyen d'augmenter les frais, si peu soient-ils, on les pénalise encore, les gars. Comment ils vont faire pour arriver, là? À moins qu'on s'occupe des compagnies dont... Je n'en nommerai pas, mais j'en ai en tête, là, des compagnies qui font carrément du dumping, qui sont carrément broche à foin et qui vont chercher à des prix minimes, là, et qui font tomber les autres. En tout cas, par chez nous, il y en a une bien connue, là, qui vient, disons, de la vaste région centre du Québec, là, qui opère comme ça et qui ne paie pas ses comptes, la plupart du temps. Elle traîne des comptes de "fuel" et de toutes sortes de choses, de crédit un peu partout. À moins qu'on dise qu'il y a rien que ceux-là qui vont survivre, pour les autres qui veulent faire du transport honorablement, ça devient à peu près pas vivable. Moi, je trouve que, encore là... Vous nous dites: Ah! Ça peut être 60 \$ par année. Oui, mais ça peut être 150 \$ aussi, puis ça peut être 220 \$. On ne le sait pas, ça va être quoi, les frais, là, une fois que c'est passé dans la loi, cette affaire-là, et une fois qu'on a déterminé que, par règlement, on peut couvrir les frais d'administration. Moi, je veux bien, là, mais qu'est-ce qu'on va faire pour nos camionneurs? Comment on va faire pour les maintenir en vie, ces flottes de camions là, et tous les indépendants aussi, qui ont deux, trois et quatre camions, là? Il n'y a pas juste les grosses compagnies de transport qu'il faut voir là-dedans. Moi, je regarde un coin comme le mien. Si on les prend tous l'un après l'autre, tous ceux qui viennent faire du camionnage par chez-nous, finalement, ils arrivent avec des prix tellement bas que les camionneurs locaux ont toutes les peines du monde à pouvoir soumissionner ou à se maintenir dans des prix équivalents. Parce que c'est sûr que quand tu as 150 "trucks" et quand tu en as 5, il y a une différence d'économie d'échelle. Par contre, en

région, le local qui vit sur place et qui vit du transport local, que ce soit du transport de bois sous forme de copeaux, de pâte de bois, de deux-par-quatre ou de bois en longueur, c'est lui pourtant qui alimente les économies dans nos régions, qui dépense sur place, qui a sa famille et ses enfants à l'école. C'est lui qui est là. Mais souvent, il n'est même pas capable d'arriver parce qu'il y a des compagnies qui opèrent à la grandeur du territoire et qui viennent nous couper les prix. Alors, si on lui monte encore des charges en plus, comment il va faire pour survivre, lui? Est-ce qu'on est en train de dire qu'il va disparaître? Déjà, au moment où on se parle, je vous assure que leurs camions à ces gars-là ne valent pas cher. J'imagine qu'encore là, on est loin de les aider.

M. Elkas: M. le député, c'est justement ça qu'on essaie de faire aujourd'hui. Les gestes qui ont été posés avec la loi 108 étaient pour éviter tout camionneur qui était déloyal. C'est l'appui qu'on a reçu des deux grandes associations de camionneurs. Je me souviens, comme vous vous en souvenez vous aussi, quand ces gens-là ont posé des gestes sur les routes du Québec, ils ont d'ailleurs paralysé le Québec. Il y avait des demandes qu'ils ont faites aux gouvernements fédéral et provincial pour s'assurer qu'il y ait au moins du contrôle.

Alors, avec la loi 108, on vient justement mettre de l'ordre dans le camionnage pour protéger, en effet, le petit qui veut en faire du camionnage, mais du camionnage loyal. Quand c'est un "free for all" et qu'on passe de 6000 à 11 000 permis, il faut bien s'entendre, il y en a peut-être trop. Avec la loi 108 et les modifications qu'on lui apporte, ça vient justement mettre de l'ordre dans l'industrie. Personne ne va s'opposer à un permis de 60 \$ si ça va lui permettre d'aller chercher son 60 \$ trois ou quatre fois. C'est-à-dire que c'est un investissement pour lui parce que le gouvernement va s'assurer du contrôle.

M. Claveau: Mais il n'y a rien qui dit qu'il va y avoir moins de permis.

M. Elkas: Non, mais quand tu es libre de demander. Nous autres, on est prêts à payer toujours. On est prêts à payer des frais d'administration. C'est sur le dos du contribuable, pas du gars qui vient nous faire une demande farfelue.

M. Claveau: Pourquoi vous avez déréglementé dans ce cas-là? C'était quoi l'avantage de déréglementer si aujourd'hui vous voulez faire marche arrière en augmentant les frais pour tout le monde?

M. Elkas: Vous allez vous apercevoir... On n'embarquera pas dans le débat de la dérégle-

mentation, c'est une juridiction qui relève du fédéral. On parle d'ouvrir les marchés. Votre collègue, le député de Lévis, qui parle d'ouvrir les portes sur les USA où c'est déréglementé... On ne peut pas avoir des systèmes protectionnistes ici, au Québec. C'est le gros bon sens.

Ce que je vous dis, c'est qu'on s'enlène pour faire concurrence avec les gens. Mais au moins qu'on soit organisé pour contrôler. C'était un manque à l'intérieur de la loi 108, un peu comme celle qui précédait. Quand on veut faire du "fine-tuning" d'une loi et que c'est supporté par l'industrie, je ne vois pas pourquoi on voudrait s'opposer. Je vous garantis qu'on ne s'embarquera pas dans des montants d'argent pour faire de l'argent; ce n'est pas le cas. C'est pour éviter que quelqu'un continue à faire des demandes de permis sans vraiment être conscient du fait que ça coûte de l'argent au contribuable pour administrer ces boîtes.

M. Claveau: La personne qui va demander son permis, M. le ministre, elle va payer pour le permis. Dans le fond, vous me dites qu'elle va payer pour le permis et qu'elle va payer une fois par année pour l'administration de ce permis-là. Pourquoi ne mettez-vous pas simplement un permis renouvelable à ce moment-là?

M. Elkas: Regardez, dans le cas qu'on dépose aujourd'hui... Vous savez qu'il y a bien des gens qui ont des permis et qui ne s'en servent même pas. Vous êtes au courant de ça. D'ailleurs, le député de Lévis se plaignait de ça. Il y en a trop. Il y en a beaucoup qui sont assis sur des permis. Mais le gars qui est prêt à payer 60 \$ par année...

(17 h 30)

M. Claveau: S'il a un "truck" de 100 000 \$, je vais dire que, pendant un an ou deux, il ne peut peut-être pas faire de transport pour une raison ou une autre, mais il ne perdra pas son "truck" ou sa licence pour 60 \$. Il va la garder pareil, voyons donc! S'il est capable de s'asseoir sur un permis au moment où on se parle et d'attendre, il va être capable d'attendre pour 60 \$ de plus aussi. Il ne faut pas s'imaginer qu'il va se revirer de bord. Ce n'est même pas le dixième du prix d'un "tire". Ça fait que...

M. Elkas: Si c'est seulement... Ce n'est même pas...

M. Claveau: Ça vaut 600 \$ du pneu.

M. Elkas: Si vous dites que ce n'est même pas un dixième du prix d'un "tire", pourquoi s'opposer?

M. Claveau: Mais c'est ça. Ça ne réglera pas votre problème, sauf que ça risque de...

M. Elkas: Ça va régler mon problème au

niveau des finances, de l'administration et ça va régler mon problème sur le contrôle du nombre de personnes qui se servent de leur camion pour faire du transport. On ne peut pas avoir 11 000 permis et ne pas savoir combien de personnes sont vraiment intéressées à en faire. Alors, ceux qui ne veulent pas en faire, qu'ils débarquent, qu'ils s'en aillent, qu'ils donnent une chance aux autres.

M. Claveau: Mais il peut arriver effectivement qu'il y ait des permis... Je regarde, par exemple, au niveau des contracteurs et tout ça. Souvent, les gars vont avoir une "float" ou deux pour faire le transport d'équipement de machinerie et bon, un peu toutes sortes de choses, au besoin. Bien, à ce moment-là, eux autres, ils ont un permis de transport, c'est bien évident, mais ils ne l'utiliseront pas d'une façon régulière parce qu'ils n'en ont pas besoin d'une façon régulière non plus. Alors, là, ça peut être une des situations. L'autre situation, ça peut être que tu as des gens qui, pour une raison ou une autre, vont devoir se retirer de la route pendant un certain nombre de mois ou d'années. J'imagine qu'il peut y avoir x, y raisons. Il peut y avoir des gens aussi qui ont des camions qui sont désuets. Mais, par contre, ils ne sont pas capables de les changer au moment où on se parle parce que ça fait deux ans qu'ils vivent de peine et de misère et ils ne sont pas capables. Bon, là, ils ne peuvent plus trop faire de route, mais ils vont garder leur permis pour le cas où ils seraient capables de se retaper et de repagner un contrat qui va leur permettre de changer leur camion. Il y a tout un tas de situations qui existent. Vous savez, dans la vraie vie, ce n'est pas toujours comme sur papier. Bon, moi, j'imagine que tout le monde va essayer de faire des mains et des pieds pour garder son permis. Celui-là qui l'a actuellement, il n'a pas de raison de... S'il le garde, il doit avoir une raison de le garder. Donc, le problème des 11 000 permis, comme vous le dites, ce n'est pas avec ça que vous allez le régler. Je n'en ai pas l'impression. Admettons que vous en régriez peut-être 5 % des cas, mais il va vous en rester encore un tas. À moins que vous chargiez des frais qui sont substantiels. Mais, si c'est vers là que vous voulez aller, là, il faudrait le dire aussi.

M. Elkas: M. le député, je pense que j'ai été assez explicite. On n'est pas dans l'exercice pour faire de l'argent, mais pour couvrir les frais et éviter qu'il y ait des demandes de faites où les gens ne sont pas vraiment intéressés.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Claveau: En tout cas, il y a quelque chose d'un peu spécial dans cette démarche-là. On a fait une déréglementation, que le même gouvernement a votée, dans le but justement de

pour permettre à peu près à tout le monde de faire du camionnage s'il le voulait, supposément à partir du sacro-saint principe qu'on ne pouvait pas dans une économie un peu large maintenir une certaine réglementation. Bon, ça été un choix, un choix malheureux, je présume, parce que moi, pour connaître passablement de camionneurs, je constate que ça n'a pas été nécessairement un choix heureux pour les vrais camionneurs. Bon, il y a plein de gens qui sont rentrés dans le décor et ça peut-être fait... Les seuls qui ont probablement gagné à ça, ça été les fabricants de camions qui en ont vendu un peu plus pendant quelques années, mais pas nécessairement l'acheteur de camions. Bon, les compagnies, les grosses compagnies de transport, ou la plupart, ont des gros problèmes. Les petits, ceux-là qui ne sont pas encore crevés, je vais vous dire qu'ils ne vivent pas gras. Et puis là on arrive en augmentant des frais sous prétexte qu'on veut contrôler ce qu'on a voulu décontrôler par une autre loi. Voyons donc!

Il y a quelque chose dans ce discours-là, moi, en tout cas, que je ne réussis pas à saisir. Si on dit: On a besoin d'argent pour diminuer le déficit, qu'on le dise et qu'on dise: On va aller chercher x millions sur le dos des camionneurs pour payer des frais qui, normalement, devraient faire partie de frais absorbés ailleurs. On dit que les coûts ont augmenté. C'est vrai. Si les coûts ont augmenté, qu'on regarde les permis en conséquence, sauf qu'on sait que l'assurance automobile s'est fait pomper à peu près 1 000 000 000 \$ sinon plus dans ses coffres. Il est bien évident qu'il manque peut-être d'argent pour combler d'autres frais à partir du moment où on se sert de l'argent de l'assurance automobile pour renflouer d'autres secteurs du gouvernement, ce qui n'est d'ailleurs pas prévu dans la Loi sur la Société de l'assurance automobile. C'est, à toutes fins pratiques, un défonçage de coffre-fort illégal. Et là, aujourd'hui, on dit: On manque d'argent pour administrer tous ces frais-là et on va aller en chercher sur le dos des camionneurs, les camionneurs qui ont déjà de la difficulté à survivre, avec la TPS en plus de la taxe sur l'essence qui devait être enlevée en 1985 supposément et qui est encore là, à ma connaissance. Bon. Tout est augmenté. On a beau dire: Oui, il y a des ristournes pour ci, pour ça et on va en remettre. Sauf qu'il y a des frais généraux qui continuent à exister et qui augmentent pour tous les camionneurs.

Il y a les taxes foncières aussi qui augmentent parce que c'est bien difficile pour un camionneur de ne pas avoir au moins un garage pour son camion et ce garage-là, lui, il est taxé. Et les taxes augmentent parce que le ministre des Affaires municipales a décidé qu'il refilait la sécurité publique en partie aux municipalités. Et les commissions scolaires sont obligées aussi d'augmenter les taxes scolaires. Ça compte aussi drôlement pour les garages et les installations

rendues nécessaires pour maintenir un camion parce qu'on a décidé, d'autre part, qu'on reflatit des responsabilités aux commissions scolaires. Et tout ça, ça fait partie, ça affecte toute la vie du camionneur, ça, qu'on le veuille ou non. Le garage, lui, qui vend le camion et qui a vu ses taxes augmenter aussi, bien, il faut qu'il augmente le prix de ses camions pour être capable de rentrer dans son argent. Ça fait partie de la "game". De tous bords, tous côtés, on étouffe le camionnage et on nous dit: On manque d'argent. Et on manque d'argent parce que, entre autres, on a étouffé aussi la Société de l'assurance automobile et tous ceux qui s'occupent de la délivrance de ces permis, et tout ça parce qu'on est allé leur chercher 1 000 000 000 \$ illégalement dans leurs coffres. Et puis là on nous dit, sous prétexte qu'on manque d'argent, qu'il va falloir réglementer ce qu'on avait déréglé ou bien qu'il va falloir empêcher que la déréglementation s'applique à l'extrême, parce qu'on va trouver des moyens détournés pour faire en sorte que, même si tu as le droit d'acheter un permis, tu ne l'achèteras pas pareil.

Il y a quelque chose là-dedans qui sonne faux et, malheureusement, moi, je suis obligé de conclure que l'intérêt qu'il y a en arrière de ça, c'est que le gouvernement a besoin d'argent et qu'il va aller en chercher partout où il peut et là, il vient de trouver un moyen qui s'appelle le camionneur pour aller lui chercher encore quelques piastres.

On l'a vu là, ça fait à peine... Ça ne fait même pas encore 18 mois qu'on a eu des camionneurs ici, sur la colline parlementaire, qui sont venus dire au ministre que ce n'était pas facile de vivre avec des camions. Vous allez me dire: Ah! c'étaient des artisans, et eux autres, ils paient des VR et ce n'est pas la même classe de camionneurs. Bien, pas la même classe de camionneurs, sauf que pour faire du camionnage il faut des camions, et un camion c'est un camion. Et quand tu ne réussis pas à vivre avec une... Ça arrive souvent que c'est les mêmes gars. Ils ont un tracteur avec une semi-remorque et ils vont faire du transport de gravier avec un VR, à l'occasion. Et, après ça, ils vont "dépiner" leur benne à gravier, comme ils l'appellent, et ils vont se mettre un "fiat" et ils vont faire du transport de deux-par-quatre quand ils vont réussir à trouver des voyages pour transporter et bon... Ça, ce n'est pas réglementé ou ce n'est pas la même réglementation. C'est, à toutes fins pratiques, à peu près les mêmes gars qui essaient de faire ce qu'ils peuvent et, en bout de piste, l'argent sort tout de la même poche, ça s'appelle la poche des camionneurs. Et probablement que si on n'avait pas été piger 1 000 000 000 \$ et plus dans les coffres de la Société de l'assurance automobile, aujourd'hui, on n'aurait pas besoin d'appliquer ces frais-là sur les camionneurs pour essayer de renflouer les manques à gagner.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: Mme la Présidente, j'aimerais apporter quand même certaines précisions pour le bénéfice du député d'Ungava. J'ai fait partie d'un groupe de travail sur l'industrie du camionnage. J'aimerais quand même souligner que la demande qu'on a aujourd'hui, le projet de loi qu'on étudie, c'est une demande qui vient de l'industrie du camionnage. Il ne faut pas oublier que l'industrie nous demandait d'apporter des améliorations au niveau de l'équité concurrentielle. La première chose qu'ils nous demandaient, c'était le contrôle routier. Je pense que là on améliore grandement, au moment où on se parle, le contrôle routier au Québec. On nous parlait aussi de taxes sur les carburants. On nous disait: Il y a plein de camionneurs étrangers qui circulent sur les routes au Québec et qui ne paient pas les dus à la province. Il y a certains mécanismes qu'on devrait mettre de l'avant, entre autres, le "fuel sticker" qu'on appelle, le fameux autocollant, la fameuse vignette sur les véhicules, pour bien identifier autant les camionneurs qui proviennent de l'étranger que les nôtres qui sortent du Québec. Ça a été fait ça aussi, toujours dans le but de l'équité concurrentielle.

L'Association des camionneurs du Québec nous demandait aussi, au niveau des 11 000 permis de camionnage actuellement enregistrés à la Commission des transports du Québec: Pouvez-vous instaurer un mécanisme quelconque afin de faire un ménage là-dedans, à savoir lesquels sont actuellement actifs et lesquels ne le sont pas, au niveau des Américains, au niveau des **Ontariens**, lesquels détiennent des permis de l'extérieur du Québec et ne s'en servent pas ici? Le mécanisme, entre autres, qui a été retenu, c'est simplement d'envoyer annuellement de l'information aux transporteurs. On dit: Que tu aies 2000 véhicules ou que tu en aies 2, c'est une flotte. Alors, on commence avec ça. On dit: Ta flotte est active actuellement. Pour maintenir ton permis en vigueur, parce qu'il y a des coûts, il y a des frais, il y a de la correspondance, il y a de l'administration à ça, alors, ton permis, quand tu le demandes, il coûte quelque 230 \$ et il est permanent. La même chose se fait au niveau du ministère des institutions financières quand les corporations remplissent les rapports annuels où il y a des frais. Alors, ce qu'on disait, c'est qu'à l'intérieur de ça, on va être capable d'avoir un mécanisme pour essayer d'établir une norme. On nous disait: Contrôlez l'accessibilité à l'industrie. Alors, de cette façon-là, c'est un autre mécanisme supplémentaire qu'on veut apporter.

Mme la Présidente, c'étaient simplement quelques explications pour souligner que c'est bien beau de parler de taxes supplémentaires, mais c'est une demande de l'industrie du camion-

nage du Québec, autant des camionneurs propriétaires que des propriétaires de flottes.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Jean. Alors, est-ce que ces explications suffisent et est-ce qu'on adopte l'article 2?

M. Claveau: Moi, j'aurais peut-être une dernière question. Enfin, je voudrais savoir sur quoi on vote exactement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Ungava.

M. Claveau: C'est quoi le montant? Il y a eu des évaluations qui ont été faites, là. Vous ne me ferez pas accroire qu'on est arrivé dans le vide et qu'on a dit au Comité de législation: Il nous faut ça, mais qu'on n'avait pas de chiffres, rien pour démontrer qu'il nous fallait ça. C'est quoi les montants qu'il faut combler? Combien ça coûte, la gestion globale de tout ça? Divisé par 11 000 permis, ça nous permettrait peut-être de savoir combien ça va coûter par permis. C'est quoi le montant, là? J'imagine que l'évaluation existe.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, comme je l'ai souligné, les projets comme tels nous donnent l'autorisation d'aller de l'avant et d'étudier à fond les besoins du gouvernement. C'est là qu'on dépose la réglementation pour nous permettre de faire la perception d'un montant nécessaire. Ce n'est pas une question d'aller chercher plus qu'on en a besoin. Ce n'est pas une question de taxer les gens. C'est purement et simplement, comme l'a mentionné le député de Saint-Jean, d'aller faire de la perception et de contrôler tout l'aspect des permis. Je ne pense pas que les gens en voudraient à la Commission si elle allait chercher un montant qui est raisonnable. C'est pour ça que j'ai mentionné que les 60 \$, c'est des "ballpark figures" qu'on avait établis. On pensait que c'était un montant justifiable à charger aux détenteurs de permis dans l'industrie du camionnage.

M. Claveau: 60 \$.

M. Elkas: Oui.
(17 h 45)

M. Claveau: Comme ça, vous l'avez dans la tête, là, mais si je comprends bien, c'est très arbitraire. Vous me dites que l'étude n'est pas faite. On aurait pu dire 100 \$ et ce serait pareil.

M. Elkas: Oui, M. le député. On a établi les 60 \$ sur des coûts, sur de l'historique si vous me permettez. C'est ce que ça nous coûte, à la

Commission, pour révoquer, suspendre, administrer, revoir le dossier et s'assurer que si la personne, en effet, a un permis, qu'elle s'en sert. Alors, il y a des revues qui se font. Ça là, ça ne se fait pas... Pardon?

Une voix: Permis US.

M. Elkas: Permis US encore. Alors, ça, ça ne se fait pas par... On nous demande de contrôler. Mais là, on ne veut pas le faire au pif non plus et le faire à moitié. S'il y a des frais qu'on doit encourir, je ne pense pas que c'est le contribuable de la société québécoise qui devrait le faire. Si c'est ça que vous nous demandez de faire, bien là, c'est une subvention qu'on leur fait.

M. Claveau: Bien, écoutez bien là. La communauté québécoise... L'industrie des transports ramène à peu près 3 000 000 000 \$ dans les coffres du Québec annuellement et on en remet à peu près 1 000 000 000 \$ sur les routes. Ça veut dire qu'il y a comme 2 000 000 000 \$ "over". Bien, tout ce qui s'appelle les taxes sur les carburants et les licences et les permis et les amendes et tout ce que vous voulez, il y a à peu près 3 000 000 000 \$ en gros qui rentrent dans les coffres. Ça commence à être un peu d'argent. Vous me direz que c'est probablement juste un peu moins de 10 % des revenus globaux du Québec. Ça commence à en faire un peu, d'une part. D'autre part, la Commission est une institution gouvernementale comme les autres. Actuellement, j'imagine que c'est le ministère qui doit payer les quelque 12 000 000 \$ que coûte la Commission par année. Est-ce qu'il y a des sources de revenus indépendantes, autres que celle qu'on s'appête à voter, qui vont à la Commission?

M. Elkas: Est-ce qu'on peut permettre, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le ministre.

M. Elkas: M. Ferland qui est président de la Commission pourrait peut-être expliquer au député exactement comment...

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur?

M. Elkas: M. Ferland.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland.

M. Ferland (Maurice): La Commission, effectivement, son budget est de quelque 11 000 000 \$. C'est un budget de dépenses. Tous les revenus qu'elle reçoit sont versés dans le fonds consolidé, mais ces revenus sont restreints à peu près à 500 000 \$ par année. Le reste, les

revenus du gouvernement, c'est par l'immatriculation des véhicules. Autrefois, du temps de l'ancienne Commission, la Commission s'autofinancait, mais le gouvernement a décidé que les revenus s'en iraient à la SAAQ, à ce moment-là, à l'époque et, depuis ce temps-là, on ne s'autofinance pas.

M. Claveau: À ce moment-là, est-ce qu'il n'y a pas là à quelque part une espèce de tentative de retour à l'autofinancement de la Commission?

M. Ferland: Non. Absolument pas. Le cas qui se présente, c'est nous qui l'avons demandé, suite aux demandes répétées de l'industrie. C'est qu'avec la déréglementation on a délivré un tas de permis à tous ceux qui le demandaient. Il n'y a plus d'opposition possible. C'est seulement des conditions d'entrée préliminaires. On émet des permis et on souhaiterait, à tous les ans ou à tous les deux ans, réviser les permis qui sont délivrés pour voir s'ils sont exploités, en leur demandant un rapport et en leur faisant payer le montant que ça coûte pour obtenir le rapport d'exploitation pour nous dire ce qu'ils font.

M. Claveau: Ça veut dire que ça va être encore... Oh là! Il y a un autre problème. Ça veut dire que... Là, on me dit que ça demande un rapport et qu'il va falloir, en plus, payer... Tu envoies ton rapport avec un chèque de 60 \$, mettons. Le rapport lui-même, il y a encore des frais liés à l'entreprise pour la production de ce rapport-là? Donc, ce n'est pas 60 \$ que ça va coûter à l'entreprise. C'est peut-être 200 \$ pour faire faire le rapport, ou 300 \$.

M. Elkas: Le rapport est un rapport pour démontrer... C'est une feuille. Il démontre qu'il opère, c'est tout. C'est la preuve qu'il opère.

M. Ferland: C'est simplement le nombre de son parc de véhicules.

M. Claveau: Non, mais là, on parle de rapport. Attendez un peu. Je veux bien croire, sauf qu'on sait un peu comment ça se passe dans la machine administrative gouvernementale. Des rapports, ça vient vite compliqué, puis ça vient vite complexe puis il faut vite un comptable, un notaire, un avocat puis un paquet de monde pour remplir ça. Écoutez, vous avez juste à regarder un formulaire de demande d'aide sociale. Je vous assure que, si vous n'en avez jamais demandé de votre vie, vous êtes aussi bien de vous gréer d'un bon acolyte pour vous aider à le remplir, parce que vous allez vite vous mettre à "shaker". Attendez un peu. On ne parle pas d'une formule: Oui, j'opère mon camion, que ça vous fasse plaisir ou non, signé M. X. Ce n'est pas ça que j'ai compris.

M. Ferland: C'est exactement ce qui... Ils le font dans le moment.

M. Claveau: Bon.

M. Ferland: Sauf qu'on n'a pas d'incitatif qui nous permet de le vérifier. Avec le paiement on pourrait le vérifier. Avec le paiement des frais que ça nous coûte pour préparer le rapport. C'est parce que c'est nous autres qui le préparons le rapport. On le lui soumet. Il remplit, il nous met le même nombre de véhicules et il nous renvoie le rapport. Il le fait actuellement. On voudrait qu'il ajoute le montant que ça nous coûte pour le faire, 60 \$.

M. Claveau: Un chèque de 60 \$. Ça veut dire que ça vous coûte à peu près 650 000 \$ par année pour administrer ces rapports-là.

M. Ferland: C'est 10 000 entreprises, 60 000.

M. Claveau: C'est par entreprise?

M. Ferland: Par entreprise. Ce n'est pas par camion, c'est par entreprise.

M. Claveau: Ça veut dire que le gars qui a deux camions, qui a déjà de la misère à arriver, contre l'autre qui a une flotte de 150 camions, ça va lui coûter le même prix pour faire son rapport puis avoir le droit de continuer à opérer. Mais il va l'amortir sur 2 "trucks" puis l'autre va l'amortir sur 150.

M. Ferland: C'est parce que ce n'est pas des frais. C'est parce que c'est uniquement des frais de gestion de papiers. Ce n'est pas un droit qu'on charge. C'est des frais.

M. Elkas: Une feuille qui démontre 150...

M. Claveau: Êtes-vous capable de faire respecter... En contrepartie, vous engagez-vous à faire respecter les tarifications de la Commission dans le transport?

M. Ferland: Dans le transport général, il n'y en pas de contrôle de tarification. Il y en a dans le vrac. Et le ministre a mis sur pied tout le contrôle routier puis...

M. Claveau: Les petits camionneurs, souvent, c'est l'un et l'autre. Ils sont obligés de faire un peu de tout s'ils veulent réussir à vivre.

M. Ferland: La déréglementation... Les tarifs sont complètement déréglementés dans le camionnage général.

M. Claveau: C'est pour ça que les gars sont rendus qu'ils font, pour 800 \$, 500 kilomètres

aller puis 500 kilomètres revenir. Quand ça coûte 600 \$ pour un pneu, il ne faut pas qu'il en pète trop souvent pour être capable de survivre.

M. Ferland: Mais la juridiction est, en grande partie, fédérale là-dedans. Ce n'est pas provincial.

M. Claveau: Oui, mais les routes, c'est le Québec qui les paie, par exemple. Puis la détérioration des routes aussi, c'est le Québec qui la paie.

M. Elkas: N'embarquez pas sur ce terrain-là, on va avoir des problèmes, parce que, là, on va vous démontrer clairement où la faute se dépose. Évidemment, je peux vous en parler pendant cinq heures de temps. C'est très dangereux. J'en ai assez parlé pendant la loi 108, du manque de gestion qu'il y a eu de la part de votre gouvernement qui nous a causés des troubles énormes. Puis si on est rendus ici aujourd'hui, c'est à cause d'un manque de gestion de votre chef, qui est dans l'Opposition aujourd'hui, qui était ministre des Finances dans le temps. Je peux les faire, les preuves, aussi. Alors, on va éviter ce débat-là, parce qu'on en a assez parlé.

M. Claveau: Après six ans de pouvoir, je vais vous dire une affaire...

M. Elkas: Et puis, est-ce que vous sortez un petit peu pour voir ce qui se passe?

M. Claveau: ...il serait grand temps que vous décidiez de regarder votre propre gestion. Est-ce que Je sors un peu, sur les routes?

M. Elkas: Est-ce que vous sortez un peu? Oui? Sortez voir ce qui se passe. Sortez voir ce que c'est l'entretien préventif aujourd'hui à comparer avec ce... Bien, vous ne saviez même pas ce que voulait dire le mot. Alors, l'entretien préventif, il n'y en a jamais eu. C'est pour ça qu'on est pris à payer des prix de fou aujourd'hui pour refaire toutes les routes qui ont été détruites par du "overloading" puis le manque de contrôles.

M. Claveau: Oui, je le vois très bien ce qui se passe, par exemple. À aller jusqu'à il y a cinq ou six ans, à peu près tout le transport de minerai se faisait par train. Puis, depuis que tout est déréglementé, ça se fait par camion. C'est vous autres qui l'avez fait puis les camions sont en train de détruire toutes les routes dans les régions minières.

M. Elkas: Ah! Pas de contrôles routiers, les gens se promenaient "overload", comme vous le savez.

M. Claveau: C'étaient les trains qui le

faisaient avant.

M. Elkas: Puis c'est justement...

M. Claveau: Ça fait à peu près quatre à cinq ans qu'on a commencé à faire du transport de minerai en camion, parce que ça tout été déréglementé. Avant, on le faisait par train puis les routes se détérioraient pas mal moins rapidement.

M. Elkas: On peut déréglementer, mais il faut qu'il y ait des contrôles. Les surcharges, c'est parce qu'il n'y a pas de contrôles. Les routes sont brisées, puis elles sont ruinées, parce qu'il n'y a pas de contrôles.

M. Claveau: Oui, puis n'importe qui peut avoir un permis spécial pour transporter "overload".

M. Elkas: Non, pas n'importe qui. Il y a des raisons pour lesquelles on demande des permis spéciaux, parce qu'il y a des contrôles qui se font. Autrefois, il ne s'en demandait pas. Alors, tout le monde se promenait avec n'importe quoi. C'est sûr qu'il y a certains cas... J'aime bien mieux que quelqu'un vienne nous demander un permis puis qu'on le lui donne, basé sur de bons arguments puis de bonnes raisons, que de le faire sans permis puis de ne pas savoir ce qui se passe sur nos routes.

M. Claveau: Ça ne pèse pas, pas moins quand il y a un permis.

M. Elkas: Vous savez ce qui se passe quand les gens se promènent sans permis.

M. Claveau: C'est pas moins pesant parce qu'il y a un permis. Il ne faut pas s'imaginer. Sauf que c'est peut-être plus payant pour le gouvernement, mais c'est pas moins pesant pour la route. En tout cas.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, on revient à la pertinence.

M. Claveau: Là, écoutez, cet argent-là qui va être perçu par la Commission s'en va-t-il au fonds consolidé aussi?

Une voix: Oui.

M. Ferland: La seule chose que je voulais ajouter, c'est que c'est l'industrie qui le demande parce que ça nous permet de contrôler beaucoup les étrangers aussi qui exploitent ou qui n'exploitent pas au Québec. Et ce n'est pas nous autres qui avons inventé ça. C'est l'industrie qui a proposé ça.

M. Claveau: Combien vous pensez qu'il peut

y avoir de permis? J'imagine que si on vous fait des rapports actuellement et si vous dites que l'industrie se plaint de ça... L'industrie aussi a ses moyens de contrôle. Je vais vous dire, il y a des associations de camionneurs un peu partout, et bon, les grosses flottes comme telles, on les connaît assez, il n'y en a quand même pas quelques milliers. Dans les petites flottes, c'est à peu près tous des gens qui sont très régionalisés et qui se connaissent tous entre eux autres. Donc, il doit y avoir moyen de faire une évaluation de ça, le nombre de permis qui ne sont pas exploités au moment où on se **parle**.

M. Ferland: On ne peut pas. C'est justement ce qu'on propose. On ne peut pas le faire parce que c'est ça...

M. Claveau: Vous n'avez aucune idée là?

M. Ferland: Non.

M. Claveau: Vous n'avez pas de...

M. Ferland: Parce que ce sont des permis permanents et on n'a aucune idée qui fait du transport. On veut leur demander annuellement s'ils font du transport. C'est tout ce qu'on veut leur demander. S'ils n'en font pas, qu'ils laissent le...

M. Claveau: Oui, mais vous pourriez le demander sans nécessairement leur demander un chèque de 60 \$avec.

M. Elkas: Mais les gens qui le demandent... Si vous le permettez, Mme la Présidente... Dans l'association québécoise du camionnage, il y a 600 membres, dans les gros, dont on parle. Dans les petits "owner operator", ce sont 5000 environ. Et ces gens-là font la demande. Ce n'est pas comme si on n'avait pas consulté. Ce n'est pas une question de consulter. Ils font la demande et on évalue la demande. Et on leur donne raison.

M. Claveau: Ces demandes-là vous ont été adressées comment? Par le biais de résolutions des associations ou par un contact personnel avec deux ou trois que vous connaissez? On sait que, dans le cas de la taxe sur l'essence, le ministre de l'Énergie et des Ressources, dans le temps, négociait au téléphone avec les compagnies. Il nous l'a dit en Chambre. Est-ce que ça se passe encore comme ça?

M. Elkas: Non, je m'excuse, mais vous n'êtes peut-être pas au courant, vous n'êtes pas membre de cette commission. Le député de Lévis est bien au courant de l'établissement de la commission Charbonneau qui a permis une consultation à travers toute l'industrie du camionnage et puis qui a écouté, qui a été à l'écoute. C'est vrai qu'on a eu bien des deman-

des. On n'a pas pu remplir toutes les choses qui nous avaient été demandées. Mais, par contre, celles qu'on trouvait raisonnables, qui pouvaient améliorer le rendement de l'industrie, on était là pour répondre et puis faire des recommandations à cette commission.

M. Claveau: Moi, je vais vous dire là, je suis obligé de vous dire, je suis obligé de vous exprimer certains doutes là-dessus parce que j'ai comme peine à croire que l'industrie du camionnage, qui a déjà de la difficulté à survivre et qui se trouve déjà trop taxée, peut-être même probablement avec raison, fasse la demande pour être encore plus taxée. Je ne connais pas beaucoup, moi, de secteurs dans la société qui s'agenouillent aux pieds du ministre et le supplient pour avoir une augmentation de frais. C'est plutôt rare. Alors, j'ai comme certaines réserves quant à la volonté expresse des associations de transporteurs de vouloir avoir des frais supplémentaires à payer pour contrôler leurs propres permis. Voyons donc! Je veux bien croire qu'il y a des problèmes financiers au gouvernement, mais le morceau est un peu gros à avaler là. Je suis obligé de voter contre ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 2 est adopté sur division. J'appelle l'article 3.

(18 heures)

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 3:

"La Société de l'assurance automobile du Québec avise la Commission de l'annulation de l'immatriculation de tout véhicule routier utilisé par un titulaire dans l'exploitation de son permis, de toute interdiction de circuler avec ce véhicule ou de toute renonciation à ce droit."

Vous le savez, avec la loi 108, dans la nouvelle politique de délivrance des immatriculations, il n'y aura plus de vignette. Ce sera d'ailleurs une plaque qui va rester avec l'individu jusqu'au moment où il va se défaire de son véhicule. Il faut avoir un mécanisme qui va nous permettre d'aviser la Commission que le gars n'opère plus ou que son droit a été suspendu.

M. Claveau: On ne discutera pas longtemps là-dessus, c'est une technicalité administrative.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est ça.

M. Claveau: C'est le gouvernement qui se réglemente lui-même, ce n'est pas mauvais.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4.

Révocation de permis

M. Elkas: L'article 62 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"Toute révocation ou suspension de permis peut être décidée par un membre seul."

Là, on a trois membres... Dans le but de réduire les coûts, d'améliorer notre efficacité auprès de l'industrie du camionnage, on a fait la recommandation d'avoir un membre au lieu de trois. Vous savez les problèmes qu'on peut avoir à aller chercher trois individus pour un seul permis. Franchement, c'est vraiment en demander beaucoup à l'individu, de revenir trois, quatre fois, parce que l'un des membres ne peut pas siéger et doit s'absenter pour une raison ou une autre. C'est pour cette raison-là qu'on demande cette modification: pour, comme je l'ai mentionné, améliorer notre efficacité. Je ne vois pas un gros problème avec celui-ci. Je pense que le député de Lévis en a fait un gros débat, mais il est avocat M. le député de Lévis. Ce n'est pas le seul endroit où on a seulement un membre qui entend des causes.

M. Claveau: Bien... À moins de s'instaurer en juge suprême, y a-t-il un appel là-dessus? Y a-t-il une possibilité d'appel quelque part?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Claveau: Où? À la Commission?

M. Ferland: Oui. Si je peux m'exprimer là-dessus...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Ferland.

M. Ferland: ...c'est un peu ma demande ça, parce que c'est lourd à porter, demander trois membres pour révoquer des permis. Il faut dire qu'on ne révoque des permis, dans 99,9 % des cas, que pour les assurances, des personnes qui n'ont pas renouvelé leurs assurances. Dans le domaine du camionnage, il y a seulement des critères d'entrée. Il n'y pas plus d'opposition et il n'y a plus d'intervention. Donc, on donne des permis à tout le monde, sauf qu'on a la responsabilité en vertu des règles fédérales et des règles provinciales de s'assurer que la personne est toujours assurée. Quand on s'aperçoit qu'elle n'est plus assurée, tout de suite on entame une procédure de révocation de permis. Et c'est dans ce cadre-là, dans 99,9 % des cas, qu'on révoque les permis parce que la personne n'a pas obtenu les assurances nécessaires pour se couvrir, pour protéger le public. À trois membres chaque fois, ça devient très lourd, on est neuf à la commission, neuf membres.

M. Claveau: Oui, mais...

M. Ferland: C'est à la tonne. Il y a 11 000 permis, et c'est par centaines qu'on révoque pour non-renouvellement d'assurances.

M. Claveau: Par centaines, dites-vous?

M. Ferland: Par centaines.

M. Claveau: Ça doit baisser vite le nombre de camionneurs.

M. Ferland: Bien... Il y a beaucoup d'explications là-dedans.

M. Claveau: Vous allez manquer de monde.

M. Ferland: C'est qu'il y en a qui quittent le secteur d'activité, il y en a qui ne renouvellent pas, il y en a qui ne sont pas capables de payer à temps, il y a un tas de raisons, mais il y en a beaucoup qui renouvellent par la suite. Et on a une procédure de rétractation de décision dans le cas où la personne nous fait la preuve qu'elle a obtenu une assurance. Bien souvent, c'est aussi des cas de changement d'assurances et elle n'a pas prévenu la Commission.

M. Claveau: Ça, c'est le permis de transporteur.

M. Ferland: Transporteur général.

M. Claveau: Il y a comme quelque chose là-dedans, en tout cas, encore là, d'un peu divergent avec ce qu'on voit passer ailleurs. Pas plus tard que la semaine passée, j'étais sur une commission où on discutait de la question du Protecteur du citoyen, là où on veut avoir plus de monde. Au niveau de la Commission des libérations conditionnelles on demande une augmentation de 7 à 12 dans les commissaires. Le Protecteur du citoyen, je pense qu'il en demandait trois de plus. Partout dans les régies, un peu partout, il semble y avoir même une espèce de "moove" général, une tendance générale à l'effet que, pour empêcher que les décisions soient arbitraires ou, enfin, aient une connotation arbitraire qui pourrait être contestée, que ce soit plutôt quelques individus, un, deux ou trois, qui prennent la décision. Et là on nous dit qu'un, c'est suffisant.

J'imagine que ce n'est pas plus difficile. Si vous avez, par exemple, je ne sais pas moi... Vous réunissez trois commissaires. Vous dites que c'est à peu près impossible d'en réunir trois ou que c'est difficile d'en réunir trois. Il me semble qu'une fois que vous êtes réunis, ça peut se traiter ça, 25 dossiers en même temps, ou à peu près. Je ne sais pas, j'imagine qu'il doit y avoir une façon d'agir qui permet d'avoir un rôle de cour assez substantiel chaque fois que vous vous rencontrez, pour reprendre l'expression.

M. Ferland: Dans les cas de révocation, c'est très lourd, la procédure, parce qu'il faut absolument donner la chance à la personne de se faire entendre si elle le désire. Alors, c'est toute la procédure de convocation, c'est toute la procédure de signification et c'est toute la

procédure d'auditions publiques. Alors, évidemment que c'est une procédure qui est déjà lourde au départ. Si, après ça, on est obligé de **mettre**... Dans le moment on met trois personnes sur le banc, pour attendre que ces gens-là se présentent, et, dans 90 % des cas, ils ne se présentent pas. Ou il a renouvelé son assurance et nous en a fait la preuve, ou il n'est plus intéressé et il ne renouvelle pas son assurance. Alors, on révoque son permis. Mais il faut quand même lui donner l'occasion de se faire entendre. Ça, c'est un principe de droit qu'il faut absolument respecter dans nos tribunaux. Il y a deux possibilités. Il y a la possibilité de rétractation et il y a la procédure d'appel qui le protègent. Il y a deux autres procédures qui le protègent.

M. Claveau: Mais qui lui complique la vie.

M. Ferland: Bien, s'il veut, s'il veut. C'est lui qui n'a pas prévenu la Commission qu'il était assuré là. Nous autres, on ne peut pas le laisser sans assurance. C'est à lui à faire la preuve. On lui écrit et on lui dit: Coudon, comment ça se fait que tu n'as plus d'assurances? C'est l'assureur qui nous prévient qu'il n'a plus d'assurances. C'est l'assureur qui est obligé de nous prévenir dans les jours, ce n'est pas lui. C'est des compagnies d'assurances qui nous disent: J'ai arrêté d'assurer un tel. Ah bon! Alors, on se retourne de bord et on dit: Bon, on révoque le permis si tu n'es pas assuré. Mais c'est à lui à nous faire la preuve.

M. Elkas: Le précédent est fait, en passant, M. le député. Le vrac, le taxi et l'autobus, on l'a. Il manquait seulement le général. Alors, c'est une pratique qui s'applique dans le moment dans le vrac, taxi et autobus, et une pratique qui fonctionne très, très bien chez nos voisins en Ontario. Alors, il manquait seulement le général. Ça m'a étonné que les gens me questionnent. Peut-être qu'ils ne comprenaient pas le fond de l'exercice. Tout ce qu'on voulait faire, c'est de simplifier la vie de la Commission, réduire nos coûts et ceux du demandant aussi, et éviter d'augmenter le nombre de membres. C'est une chose qu'on veut éviter. Je pense que c'est seulement juste.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 4?

M. Claveau: Non, Mme la Présidente. Depuis la déréglementation, est-ce qu'il y a eu une augmentation du nombre de révocations de permis des camionneurs, en pourcentage, disons, de détenteurs de permis?

M. Ferland: Il y a eu une augmentation du nombre de détenteurs de permis. Il y a certainement eu une augmentation du nombre de non-détenteurs à cause des assurances, parce que le

volume est plus grand. Mais, comparativement à autrefois, c'était tellement différent, c'était tellement deux mondes différents que c'est difficile à comparer. Autrefois, c'étaient des routes et puis c'étaient des restrictions sur chacun des permis. Il y avait un contrôle énorme par rapport à ce que c'est aujourd'hui. Je ne serais pas capable de comparer sur ce plan-là.

M. Claveau: Non, mais en termes de révocations de permis. Avant, ça veut dire que vous aviez plus de...

M. Ferland: De motifs.

M. Claveau: L'éventail des raisons de révocation était plus grand.

M. Ferland: Là, il reste juste l'assurance.

M. Claveau: Il reste juste l'assurance.

M. Ferland: Autrefois, il y avait énormément de motifs de révocation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Claveau: Mais il n'y a pas d'autres motifs, là, vous me dites?

M. Ferland: Oui. Dans le moment, il y a d'autres motifs qui sont plus rares: celui qui opérerait sans permis ou qui opérerait en dehors de son permis. Mais c'est quasiment impossible aujourd'hui, puisqu'on est déréglémenté et qu'on donne un permis de tout point à tout point au Québec. Alors, c'est très difficile d'aller faire la démonstration qu'il opère en dehors de son permis, ce qui autrefois était très facile.

M. Claveau: La question des plaques, et tout ça, ce n'est pas vous autres qui contrôlez ça. Par exemple, je veux dire, il y a beaucoup de camionnage qui se fait dans le hors-route. Là, on parle de transport de bois en longueur et de trucs semblables. Vous autres, vous n'avez pas touché à ça?

M. Ferland: Non, non, aucune juridiction là-dessus.

M. Claveau: Il faudrait que j'en parle avec le ministre. C'est lui qui est responsable quand même. On pourra peut-être en parler à une occasion. Peut-être que je pourrai en profiter pour demander une information.

M. Elkas: Mais oui, allez-y donc!

M. Claveau: Le camion qui a une plaque hors-route et qui fait du transport de bois en longueur et des trucs comme ça et qui doit croiser une route publique...

M. Elkas: Oui.

M. Claveau: ...est-ce qu'il est en droit?

M. Elkas: Par la voie du permis spécial.

M. Claveau: Il lui faut un permis spécial?

M. Elkas: Ah oui.

M. Claveau: Même pour passer avec le genre 130, 135 tonnes de poids, y compris le camion, puis le tracteur, puis le "trailer"? Je connais des compagnies forestières qui le font puis qui n'ont aucun permis.

M. Elkas: Vous êtes sûr?

M. Claveau: C'est ce qu'on m'a dit.

M. Elkas: Donnez-nous des noms. Ça va nous faire plaisir. Ha, ha, ha! On va s'en occuper assez vite.

M. Claveau: On pourra s'en reparler.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est adopté. J'appelle l'article 5.

M. Claveau: Attendez un peu, l'article 4, c'est sur division. Je ne suis pas convaincu de ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4, adopté sur division. L'article 5. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 64 de cette loi est modifié par la suppression, dans les première et deuxième lignes, des mots "et toute révocation ou suspension de permis". C'est de la concordance, Mme la Présidente.

M. Claveau: C'est beau.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6.

Procédure d'appel

M. Elkas: L'article 77 de cette loi est modifié:

1° par la suppression, dans les première, deuxième et troisième lignes, de "dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision de la Commission a pris effet";

2° par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

"La requête doit être signifiée à la partie adverse et produite au greffe dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision de la Commission a pris effet; elle doit être présentée à un juge de la Cour d'appel aussitôt que possible."

Tout ça, Mme la Présidente, pour améliorer la procédure d'appel. En effet, la personne va gagner 30 jours. Au lieu d'attendre 30 jours, elle va pouvoir le faire immédiatement. Alors, je pense que c'est quelque chose qui a encore été demandé par l'association du camionnage, par l'industrie. C'est du "fine-tuning", si vous me permettez, pour permettre...

M. Claveau: Du "fine-tuning". Ha, ha, ha!

M. Elkas: Du "fine-tuning", c'est... Non, non, mais il y a un mot en français pour ça. Je le cherchais. Mise au point.

M. Claveau: Du vernissage.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 6?

M. Claveau: Ça va.

M. Elkas: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 6 est adopté. J'appelle l'article 7.

M. Elkas: L'article 80 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 8°, du paragraphe suivant:

"8.1° prescrire des droits annuels d'exploitation payables par les titulaires de permis de camionnage pour les périodes qu'il détermine et déterminer, s'il y a lieu, des modalités de paiement."

Ça vient simplement autoriser ce qu'on vient de discuter à l'article 2.

M. Claveau: On ne peut pas être pour ça, on était contre l'article 2.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7 est adopté sur division. J'appelle l'article 8.

Code de la sécurité routière

Obtention et renouvellement de l'immatriculation

M. Elkas: L'article 21 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 9 du chapitre 83 des lois de 1990 et par l'article 165 du chapitre 32 des lois de 1991, est de nouveau modifié par le remplacement du paragraphe 4° du premier alinéa par le suivant:

"4° avoir l'autorisation préalable de la Commission des transports du Québec, dans les cas prévus aux articles 35 et 40.2 de la Loi sur les Transports ou à l'article 31 de la Loi sur le transport par taxi."

Cette disposition d'harmonisation a pour objet de préciser dans le Code de la sécurité routière des situations où l'autorisation préalable

de la Commission est requise du propriétaire d'un véhicule pour obtenir l'immatriculation. C'est une technicalité. Me Pierre-Paul Vigneault pourrait nous expliquer la technicalité de cette loi.

(18 h 15)

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les dispositions dans la loi actuelle prévoient déjà que la Commission des transports devra donner son autorisation avant que la Société de l'assurance automobile puisse immatriculer soit un camion, un taxi ou un autobus. C'est particulièrement adapté à la situation où on voudrait immatriculer un véhicule comme taxi, alors que le titulaire du permis s'est vu suspendre le permis de taxi. Or, dans un cas comme celui-là, la loi prévoit que l'autorisation de la Commission est requise pour que la Société de l'assurance automobile puisse immatriculer le véhicule.

M. Claveau: Ça veut dire qu'à chaque fois que vous enlevez un permis à quelqu'un il faut que vous annonciez vos couleurs à la Société de l'assurance automobile.

M. Vigneault: Il y a un échange d'information avec la Société, oui. Et le Code, c'est pour faire la concordance avec la loi sur le taxi qui prévoit que la plaque ne sera pas délivrée sans l'autorisation de la Commission.

M. Claveau: Mais j'imagine que ce n'est pas à la Société de l'assurance automobile à courir après vous autres pour avoir l'information. Ça va être à la Commission à donner l'information à chaque fois...

M. Vigneault: C'est ça.

M. Claveau: ...à l'assurance automobile.

M. Vigneault: Il y a un code de gel qui s'inscrit sur le système d'informatique, qui informe l'émetteur que l'autorisation de la Commission est requise.

M. Claveau: Parce qu'il arrive des drôles de situations, vous comprenez, et des fois c'est assez compliqué pour le camionneur. Le gars ne sait pas trop comment ça se passe. Moi, j'ai eu un cas en particulier où le gars avait fait une crise de coeur, en tout cas, et finalement on avait décidé de lui enlever son permis. Alors, en même temps, il a son permis de camionnage, il reçoit son permis comme de quoi il peut faire du camionnage, et dans les jours qui suivent on lui enlève son permis de conduire. Là, ça crée des drôles de contextes et le gars sur le terrain, lui, dans le champ, il ne comprend pas toujours comment ça se passe dans l'administration.

M. Elkas: Vous avez absolument raison, M. le député. C'est pour cette raison-là que nous avons débuté des sessions d'information dans les

22 centres, dans les régions, pour aller informer l'individu que vous venez de décrire. Il y avait un manque. Que ce soit sur les poids et dimensions, ou que ce soit sur la nouvelle réglementation, vous le savez comme moi, dans la loi 108, il y avait quelque 300 articles, alors ça devient, pour certains individus, un peu compliqué. Il faut vulgariser les projets qu'on dépose, et c'est pour cette raison-là qu'on... Ça a débuté d'ailleurs, on n'a pas tout à fait fini, mais les sessions d'information ont déjà débuté et on vise, d'ailleurs, à informer les gens.

M. Claveau: Ça, c'est peut-être une des situations, par exemple... Écoutez, on parle de situations. J'en ai une en tête justement. D'ailleurs, ça mal viré pour le type en question.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas la place pour les cas de comté..

M. Claveau: Non, non, mais c'est pour se bien comprendre là. On parle de ça. Mais, par exemple, dans le cas où quelqu'un fait une dépression, un camionneur qui fait une dépression. C'est des choses qui arrivent. Il y a des fois qu'ils ont des problèmes avec leurs finances. On a vu tantôt comment ils étaient payés. La Société de l'assurance automobile leur retire souvent leur permis de conduire pour plusieurs mois, un an. Même j'ai vu plus que ça, parce que le gars avait fait une dépression, et il a fait une rechute. En tout cas, il a été un an et demi ou deux ans sans avoir le droit de conduire. Mais son camion, il restait toujours plaqué. Il gardait toujours son droit de camionnage pour le jour où il pourrait réavoir son permis de conduire. Là, le pauvre diable, vous allez lui demander 60 \$ en plus. Il ne peut pas travailler et vous allez lui demander en plus de payer pour pouvoir garder son permis. Le même prix... Parce qu'il a un camion, le même prix que la flotte de 150 camions. **Imaginez-vous**, la belle affaire! Ça, ça va aider les petits. Ça va les aider bien gros.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 8 est adopté?

M. Claveau: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 8 est-il adopté?

M. Claveau: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 8 est adopté. J'appelle l'article 9. M. le ministre.

Suspension de l'immatriculation

M. Elkas: L'article 189 de ce Code, modifié par l'article 78 du chapitre 83 des lois de 1990, est de nouveau modifié par le remplacement du

paragraphe 1° par le suivant:

"1° lorsque la Commission des transports du Québec, dans un cas prévu aux articles 35 ou 40 de la Loi sur les transports ou aux articles 27 ou 31 de la Loi sur le transport par taxi, lui ordonne de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation du véhicule."

Pur et simple, quand quelqu'un ne paie pas, on retire. Ça, c'est dans la loi. C'est de l'harmonisation, si vous permettez, parce que ça a passé en décembre 1990, lors du dépôt de la loi 108.

M. Claveau: Est-ce que ça vaut aussi pour le gars qui refuse de faire son rapport, à l'article 2? Qu'est-ce que vous allez faire s'il ne veut pas payer?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Claveau: Les prisons sont déjà pleines. Ils ne savent pas quoi faire. Ça va être des frais supplémentaires: 115 000 \$ le lit, en prison, c'est ce que ça coûte.

M. Elkas: Il y a des frais à payer.

M. Claveau: Une place en prison, ça coûte 115 000 \$... pour la construction. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 9 est adopté?

M. Claveau: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9 est adopté. J'appelle l'article 10.

M. Claveau: Mais je n'ai pas eu de réponse encore.

M. Elkas: La présente loi entre en vigueur...

La Présidente (Mme Bélanger): À la date à laquelle elle sera sanctionnée.

M. Elkas: La date, c'est quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): La date de la sanction.

M. Claveau: Il faut voter contre l'égorge-ment des camionneurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'ensemble du projet de loi est adopté? Ah! le titre, avant. Est-ce que le titre du projet de loi 167, Loi modifiant la Loi sur le camionnage et le Code de la sécurité routière, est adopté?

M. Claveau: On pourrait présenter un amendement: la loi sur l'égorge-ment des camionneurs. Non?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est hors sujet.

M. Claveau: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le titre est adopté?

M. Claveau: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le projet de loi 167 est adopté?

M. Claveau: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le projet de loi 167 est adopté sur division. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques finales?

M. Elkas: Tout simplement vous remercier pour votre participation. Ça a été assez vite. On l'a mentionné, c'était de la technicalité en partie. Mais les recommandations qui nous ont été faites par l'Association des camionneurs... On était à l'écoute. On l'avait fait, le point, d'ailleurs. Même, on s'est accordé avec l'Opposition, en décembre, l'an passé, quand on a déposé la loi 108. On a dit: On va continuer à regarder la Loi sur le camionnage pour améliorer notre rendement. C'est à peu près tout, Mme la Présidente. Je remercie les membres de notre commission. Merci, MM. les députés, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député d'Ungava.

M. Elkas: Excusez-moi!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Claveau: Juste un mot en terminant pour dire qu'il s'agit encore là, finalement... Il y a des concordances réglementaires; il faut qu'elles soient faites, ça, on en convient, sauf qu'il y a encore un projet de loi qui amène des coûts, des frais additionnels, des charges supplémentaires à un secteur de la société. Dans ce cas-là, c'est le camionnage. D'autres ministres en ont amené pour d'autres. En bout de piste, l'intérêt derrière tout ça pour le gouvernement, c'est de trouver le moyen d'aller chercher de l'argent pour remplir ses coffres et de taxer par la bande. C'est encore 500 000 \$, minimum, qu'on va aller chercher dans les poches des camionneurs. Et ce n'est pas nécessairement les gros qui vont payer pour, d'après ce que je comprends. C'est encore le petit camionneur, sur le terrain, le petit détenteur de permis, avec deux ou trois camions, qui va être traité de la même façon que le détenteur d'une grosse flotte de camions. Dans

ce sens-là, moi, je ne peux pas être d'accord avec ça parce que c'est une loi qui va avoir des effets antidéveloppement régional, des effets qui vont nuire encore à la petite entreprise qui est souvent celle qui fait vivre nos régions aux dépens de la grande entreprise en camionnage qui, elle, va pouvoir amortir ces frais-là sur un certain nombre de camions. D'ailleurs, déjà, à cause des économies d'échelle qui sont réalisées par le fait qu'elles possèdent de grosses flottes de camions, ces entreprises peuvent aller chercher du transport à des coûts moindres, faire des soumissions plus basses que les petits détenteurs de permis. Je trouve que c'est une loi qui, à bien des égards, enfin, a un aspect antisocial et antidéveloppement régional. Ce n'est pas les grosses flottes de camions qui font vivre nos régions au Québec, c'est les petits détenteurs de permis qui vivent dans nos petites localités, dans nos petites municipalités et qui dépensent sur place. Ce sont eux qui font vivre nos régions, et on est en train de leur octroyer des frais supplémentaires, de leur charger des frais indus. Le ministre dit que c'est après consultation et avec l'accord de l'Association des camionneurs et de tous les gens qui font du courtage, du transport: J'imagine qu'il y a peut-être des détenteurs de permis qui sont intéressés par ça, mais ceux qui sont intéressés, c'est sûrement les propriétaires de grosses flottes qui ont peut-être aussi, en arrière-plan, intérêt à ce que les petits concurrents sur le marché disparaissent. Et ça, ça va sûrement les aider à les faire disparaître.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député d'Ungava. La commission de l'aménagement et des équipements ayant terminé son mandat ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 26)