



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Reçu le 2/03/89

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

91 — Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de
trains entre les villes de Montréal et de Rigaud et
76 — Loi modifiant la Loi sur les transports (1)

Le vendredi 9 décembre 1988 — No 50

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-2261
Projet de loi 91 - Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud	CAE-2266
Remarques préliminaires	CAE-2266
M. Jean Garon	CAE-2266
M. Marc-Yvan Côté	CAE-2267
Discussion générale	CAE-2268
Étude détaillée	CAE-2280
Garantie contre la rouille sur les wagons	CAE-2280
Pièces de rechange	CAE-2287
Exercice des droits et obligations	CAE-2291
Projet de loi 76 - Loi modifiant la Loi sur les transports	CAE-2307
Remarques préliminaires	CAE-2307
M. Marc-Yvan Côté	CAE-2307
M. Jean Garon	CAE-2308
M. Marc-Yvan Côté	CAE-2310
Discussion générale	CAE-2313
Étude détaillée	CAE-2318
Définitions	CAE-2318
Champ d'application	CAE-2325
Pouvoirs et réglementation	CAE-2326
Permis	CAE-2337

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Jean-Guy Parent
M. Robert Middlemiss
M. Rémy Poulin

- * M. Gilles Lussier, ministère des Transports
- * M. Pierre-Paul Vigneault, Idem
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, Idem
- * M. Michel Paquet, Commission 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 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E5 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le vendredi 9 décembre 1988

Étude détaillée des projets de loi 91 et 76

(Douze heures douze minutes)

M. Garon: Comme quoi?

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission permanente reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud, du projet de loi 76, Loi modifiant la Loi sur les transports, du projet de loi 92, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, et, finalement, le projet 77, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. Sur ceci, J'appelle l'étude du projet de loi 91. M. le député de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi répondre. Vous avez parlé et jeté votre fiel, laissez-moi jeter le mien et après cela on se parlera comme on doit se parler. Quand on commence en attaquant, on risque de recevoir des claques, c'est ce que vous méritez quand vous commencez de cette manière-là.

M. Garon: Non...

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La parole est à M. le ministre.

Organisation des travaux

M. Garon: M. le Président. Parfois le ministre se plaint que je parle à la télévision, mais quelquefois je parle quand la télévision n'est pas là, mais il n'y a pas beaucoup de résultats. J'ai rencontré les gens que vous m'avez demandé de rencontrer, de votre ministère et de la Régie de l'assurance automobile, ils devaient me fournir des documents. Je n'en ai reçu aucun. Pas un, pas une ligne; à moins que ce soit dans le courrier, je n'ai rien reçu. Cela fait déjà un bout de temps, 15 jours, je pense. Je n'ai pas reçu les règlements sur le projet de loi 91. Je viens de recevoir un papier à l'instant. Sur le projet de loi 76, on devait avoir le règlement, on ne l'a pas eu. En vertu du projet de loi 92, on a demandé toute une série de choses. Ils ont dit: Oui, oui, il n'y a pas de problème, sauf qu'il n'est rien arrivé. En vertu du projet de loi 77, on avait demandé des documents sur les écoles de conduite, on n'a rien eu non plus. Je comprends, mais c'est un peu comme notre Seigneur quand il a dit: La foi sans les oeuvres... Je comprends que les principes... Je ne veux pas me comparer, mais la foi sans les oeuvres, je ne crois pas à cela beaucoup. C'est pour cela qu'on aimerait avoir ces documents pour pouvoir faire une étude sérieuse de toute cette affaire.

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

M. Garon: Voyez-vous, on est ici aujourd'hui, on ne les a pas encore eus. Je n'ai jamais suivi de cours de lecture rapide et ce sont des documents assez considérables. On n'a rien reçu avant aujourd'hui.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, dans ce que dit le député de Lévis, il faut en prendre et en laisser.

M. Côté (Charlesbourg): La vérité a ses droits et on va commencer à les mettre sur la table dès maintenant. M. le Président, j'ai été à l'Assemblée nationale au cours des dernières années et dans l'Opposition de 1983 à 1985. Il n'y a jamais un pape de votre "gang" qui nous a invités à analyser des projets de loi comme on le fait avec vous, sur le plan de la coopération et de la collaboration. J'ai ouvert les portes, depuis que je suis arrivé au ministère des Transports, à votre prédécesseur, c'était Mme Harel, à vous aussi, malgré le fait que vous n'êtes pas un être facile. Dans ce sens, on a ouvert les portes. Et au lieu d'arriver comme cela en bêlier et de dire: Il y a des choses qu'on a demandées et qu'on n'a pas eues, la première des choses, c'est que, si vous avez demandé des éléments à un moment donné, c'est parce qu'y a eu une réunion préparatoire pour tenter de vous donner toute la vérité, autant que possible, sur chacun des projets de loi, pas mai intentionnée, bien intentionnée, pour qu'on puisse parler de choses qu'on connaît. C'est cela l'exercice. Pour ne pas vous embarrasser, je ne suis même pas là pour que vous puissiez poser toutes les questions que vous voulez aux fonctionnaires. Étant là, cela pourrait faire en sorte que les réponses ne soient pas ce qu'elles devraient être. C'est pourquoi je ne suis pas là. J'ai dit: Posez les questions que vous voulez, c'est ce que vous avez fait, il y a 14 jours, en présence de la Régie de l'assurance automobile, en présence des fonctionnaires du ministère, sur chacun des quatre projets de loi qu'on a à étudier en commission parlementaire.

Effectivement, vous avez posé des questions sur les projets de loi 91, 76, 77 et 92. Ce n'est pas compliqué. Vous avez demandé des choses. On me dit qu'hier M. Brochu, votre recherchiste, a parié à mon directeur de cabinet, M. Tourigny, en disant: On a demandé des choses de la Régie de l'assurance automobile qui ne sont pas arrivées, en particulier en ce qui concerne les écoles de conduite. Ce qu'il a fait dans un premier temps, c'est de vérifier auprès de la

régie. On ne les a pas eues nous autres non plus. J'imagine qu'on est en droit d'avoir ces réponses parce que les réponses qui vous intéressent peuvent nous intéresser. Et hier après-midi, par béline, on vous a expédié un certain nombre de choses. Donc, ne dites-pas que vous n'avez rien reçu. Je ne sais pas si c'est mêlé sur le béline. Je ne dis pas que vous avez eu toutes les réponses que vous souhaitiez avoir. Mais, par béline, il y a eu un envoi hier. Ce n'est pas la poste. Cela ne se perd pas dans la poste, cela se perd quelque part. Il y a eu un béline hier après-midi qui vous a expédié un certain nombre de réponses. C'est parce que M. Brochu a appelé, sinon peut-être que vous ne les auriez pas eues. On ne savait pas si vous les aviez eues ou non. Alors, si cela a transité par chez nous, on va les envoyer.

Le règlement qui accompagne la loi sur le vrac, la loi du ministère des Transports pour régler le problème du vrac, a été publié dans la **Gazette officielle** mercredi. Il va être dans le cahier, comme on le fait à chaque fois. Je vais vous transmettre le cahier. Pas sur la STCUM, il n'y en a pas, ce sont trois articles. Mais, pour les autres, je vais vous transmettre exactement le même cahier que je vous ai transmis pour chacune des lois. Je n'ai rien à cacher. Il ne faut pas prendre le mors aux dents en pensant qu'on veut cacher des choses. Il y a des informations que je viens de recevoir de la Régie de l'assurance automobile, je vais vous les donner. Il y a des choses qui vont arriver plus tard, et les gens sont ici pour répondre aux questions. Les gens de la régie arriveront plus tard, les gens du ministère sont ici et je n'ai pas de cachette. J'ai fait volontairement appeler, en termes d'ordre, le projet de la STCUM et celui sur le vrac, pensant que c'étaient peut-être les éléments les moins contentieux, alors que le problème de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile était peut-être celui sur lequel vous aviez un plus grand nombre de questions à poser et qu'on pourrait l'aborder ultérieurement en souhaitant vous donner le plus de réponses possible.

C'est dans cet esprit que je me présente ici. Finalement, les questions si vous en avez, posez-les et on prendra le temps qu'il faut pour tenter d'y répondre. Mais, à tout le moins, il y a au moins un béline qui a été expédié hier. Je ne sais pas si on n'aurait pas le bon numéro du béline si cela ne s'est pas rendu, mais c'est à la suite de l'intervention de M. Brochu auprès de mon directeur de cabinet, M. Tourigny, et cela a été fait. J'ai mon directeur de cabinet avec moi. Je vous donnerai tantôt les confirmations de l'expédition du béline, mais je ne peux pas vous donner des réponses que je n'ai pas.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ceci...

M. Garon: M. le Président...

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

M. Garon: Je trouve cela très gentil, d'abord. Quand il dit qu'il n'y a pas un pape qui faisait cela, un instant! Je dois dire au ministre qu'il faudrait qu'il allume ses lumières un peu là-dessus. Dès 1977, quand j'ai déposé le projet de loi sur les petits abattoirs, les gens de l'Opposition ont eu le règlement. Ils l'ont eu d'avance, et le règlement est à peu près dix fois plus considérable que la loi. Et à chaque fois que les règlements...

Une voix:...

M. Garon: Non, je peux le dire et, s'il y en a qui veulent parler, qu'ils prennent le micro, mais qu'ils ne se promènent pas en maugréant derrière les tables. Je ne suis pas impressionnable, comprenez-vous. Je vais vous dire: Même s'il y en avait 50 qui maugréeraient, cela ne m'impressionne pas du tout. J'ai déjà été dans des assemblées plus grosses que cela et j'ai fait face aux situations. Je suis déjà allé au petit Colisée devant 8000 personnes, je n'ai pas eu peur. Je n'ai besoin de rien pour... Sauf que...

Une voix:...

M. Garon: Non, devant les motos non plus. Mais ce que je veux dire tout simplement, c'est que comme ministre - je ne parlerai pas pour les autres, je n'étais pas dans leur situation - à chaque fois que les règlements étaient rédigés, je les ai produits, et avant la commission, pas le matin même. C'était ma pratique de le faire, parce que je me disais que j'aimais bien mieux qu'ils voient les règlements et, s'il y avait quelque chose de pas bon dedans, de le savoir avant de les faire adopter.

Deuxièmement, j'ai toujours fait des consultations publiques aussi. Si vous remarquez, pour la protection des terres agricoles, il y a eu une consultation par tout le Québec et avec tous les organismes qui ont voulu venir en commission parlementaire. Je ne me sens pas visé du tout par les propos du ministre. Sauf qu'il dit rarement non, il dit habituellement toujours oui, mais la musique ne suit pas. Je ne suis pas plus avancé s'il m'a dit oui car je n'ai pas reçu les papiers. Je ne les ai pas, le béline, M. Brochu, qui est avec moi, me dit qu'il a vérifié ce matin même, il n'y avait rien pour lui au béline d'après les renseignements qu'il a eus.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le béline a été expédié...

M. Garon: Un instant, M. le Président, je vais finir...

M. Côté (Charlesbourg): Le béline a été expédié à Pierre Brochu, à 643-2957, à 17 h 27,

on vient de vérifier, le 8-12-88.

M. Garon: C'est hier soir.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, mais...

M. Garon: Mais ce matin il n'y avait rien dans la machine.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas moi, si la musique ne suit pas, dans ce cas ...

M. Garon: Qu'avez-vous envoyé par béiino?

M. Côté (Charlesbourg): Les exemples de la Régie de l'assurance automobile.

Quand vous dites que la musique ne suit pas, je m'excuse...

M. Garon: Bien, dites ce que vous voudrez, que vous l'avez envoyé à 17 h 30 hier soir, je vous dis que ce matin nous ne l'avons pas encore eu.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas un problème chez nous. On a un problème ailleurs.

M. Garon: Je ne sais pas où est le problème, ce n'est peut-être pas nécessaire de l'en-voyer par béiino.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'on voulait le fournir rapidement, ce n'est pas compliqué. On vous l'a envoyé à 17 h 27.

M. Garon: Le règlement en vertu de la loi 76, vous ne l'avez sûrement pas envoyé par béiino. C'est pour cela que quand arrive l'étude des lois... On avait également demandé des renseignements au sujet du moratoire sur les écoles de conduite lors de la rencontre d'il y a quinze jours.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez-bien.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je veux bien qu'on se comprenne. M. le Président, effectivement le député de Lévis a demandé lors de la rencontre d'il y a quinze jours des éléments d'information. Qu'il ne dise pas que c'est le ministre qui a pris les engagements, je n'étais pas là.

M. Garon: Un instant...

M. Côté (Charlesbourg): Ne dites pas cela.

M. Garon: Un instant, M. le Président. Quand le ministre n'est pas là, mais qu'il y a quelqu'un de son cabinet, ses yeux et ses oreilles sont là. C'est bien beau de dire qu'on vous laisse libre, sauf qu'il y a quelqu'un de son cabinet qui

est là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais un instant...

M. Garon: Il est là le monsieur qui était là, il est derrière vous.

M. Côté (Charlesbourg): Non, un instant. Dans ces conditions, dites que c'est quelqu'un du cabinet du ministre qui a pris l'engagement, si vous voulez dire la vérité. Ce n'est pas parce que je vais défaire son engagement de vous envoyer les documents, mais, quand on pose des questions, si on a les réponses immédiatement on vous les donne. Mais, si c'est de la recherche à la Régie de l'assurance automobile, ne les blâmez pas de faire la recherche. J'ai eu d'autres informations ce matin.

Vous vous rappellerez, M. le député de Lévis, que notre réunion - je ne vous blâme pas, parce que vous avez plusieurs responsabilités sur le plan de la critique pour l'Opposition et en particulier le projet de loi très volumineux avec mon collègue, M. Fortier, je comprends que cela demande des analyses - notre réunion a eu lieu il y a quatorze jours, on a tenté de la faire un peu avant, mais votre programme ne le permettait pas, à ce qu'on m'a dit, ou vous avez été appelé en commission parlementaire. On a essayé de la faire bien auparavant.

M. Garon: Je suis allé le lundi matin que j'avais de libre.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends, mais...

M. Garon: Il y a quinze jours quand même. Vous avez déposé la loi le 15 novembre; jusqu'à lundi de la semaine dernière, il y a quand même un bout de temps. C'était au mois de novembre, pas longtemps après le dépôt de la loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'on s'efforce chez nous de donner des réponses aux engagements qu'on prend. Pour ce qui est des commissions parlementaires, en particulier des crédits, le secrétariat se fait toujours un devoir de nous rappeler à l'ordre si on met un peu trop de temps à répondre. À ce que je sache, à moins de mauvaises informations, il n'y a pas chez nous d'engagements qui traînent, qui ont été pris devant des commissions parlementaires de toute nature au sujet de documents à être fournis à la commission. Si on en a, qu'on nous le dise, et j'interpellerai les gens qui ne nous ont pas fourni les documents. Je me fais un devoir de tenter de respecter cela, parce qu'effectivement je me dis une chose, c'est qu'il faut donner aux gens de l'Opposition les instruments qu'il faut pour être capable de faire l'analyse des projets de loi. De toute façon, si on se chicane pendant une heure pour avoir des documents, mieux vaut

donner les documents pour travailler. Ce sera bien plus intelligent comme démarche.

M. Garon: Ou bien dites-nous que vous ne les donnez pas. Parce que si vous me dites oui et que je ne les ai pas...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon:... j'aime autant que vous me disiez que vous ne les donnerez pas.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je vais vous dire une chose, c'est que si, dans mon esprit à moi, je dis que je ne les donne pas, vous allez le savoir assez vite.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Si, dans mon...

M. Garon: Oui, j'aime autant que ce soit clair. J'aime autant que ce soit: Non, vous ne les aurez pas, que: Oui, vous les aurez, mais je ne les ai pas...

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai...

M. Garon:... et je ne suis pas plus avancé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai aucun problème avec cela. Dans le cas du dossier de Québécois, pour vous donner un exemple, à un certain moment, Mme la députée de Maisonneuve souhaitait obtenir un document. Je lui ai dit: C'est non. Elle a alors pris des moyens d'accès à l'information pour l'obtenir. C'était son choix, que je n'ai pas critiqué, mais cela a été clair. Dans tous les autres cas, les documents, quand je peux les donner - et même, à l'occasion, on trouve que je suis un peu trop libéral dans ce sens-là - c'est oui, parce que finalement, puisqu'il y a d'autres moyens d'obtenir ces documents-là, c'est aussi bien de les mettre sur la table. Alors, s'il y a d'autres éléments pour lesquels vous n'avez pas reçu les réponses souhaitées, je sais qu'on a mis un certain nombre de projets de loi par ordre d'intervention, mais je tenterai de vous les faire obtenir le plus rapidement possible de façon que ça puisse vous guider dans les questions que vous pourriez poser et l'analyse que vous avez à faire. Je n'ai pas d'objection du tout de ce côté-là.

J'inviterais peut-être, si c'était possible, M. Brochu, qui est votre recherchiste, à voir avec quelqu'un de mon cabinet, les éléments et les questions qui n'ont pas eu de réponses de façon que, le projet de loi venant, ces réponses soient là.

M. Garon: M. Brochu, vous l'avez déjà attaqué devant l'Assemblée nationale, alors il a pris la peine de vous écrire une lettre, parce que, lui, il ne peut pas parler. Mais il a pris la

peine de vous écrire une lettre dans laquelle il a nié les faits que vous avez dits devant l'Assemblée nationale.

M. Côté (Charlesbourg): M. Brochu aura une réponse. Comme il a choisi la voie de la lettre, c'était la sienne...

M. Garon: Il n'avait pas beaucoup le choix, que vouliez-vous qu'il fasse?

M. Côté (Charlesbourg):... il aura une réponse par lettre.

M. Garon: Vous l'avez attaqué devant l'Assemblée nationale...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Un instant! N'allez pas si vite que ça. Quand vous verrez la lettre, vous allez comprendre un certain nombre de choses. D'accord? Attendez de voir la réponse avec de vous étirer le cou, d'accord? Après cela, vous vous étirez le cou.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ceci, j'appelle l'article...

M. Garon: Il a quand même eu le courage de mettre par écrit sa version des faits.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je n'ai pas peur de dire que, dans chacun des cas où nous avons eu à collaborer avec M. Brochu, je pense qu'on a offert une bonne collaboration à M. Brochu, nous du ministère, et que nous lui avons donné les instruments dont il avait besoin.

M. Garon: C'est-à-dire qu'à un certain moment, dans le temps, cela a changé. À un moment donné, c'était oui et à un moment donné, je dirais depuis la mi-octobre, un peu avant cela, depuis le dépôt du plan de transport dans la région de Montréal, cela a changé. Depuis ce dépôt-là, ce matin-là, cela a changé, c'est devenu comme avec le ministre des Finances, comprenez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Non, monsieur.

M. Garon: Ah oui. Et...

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez... Non.

M. Garon: D'autant plus que vous auriez pu l'envoyer, je n'étais même pas là.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de transport... Non. Sur le plan de transport, tout le monde a été traité sur le même pied, en ce qui concerne les documents accessibles sur le plan de transport. Pas un document n'a été rendu public avant que nous soyons, la journée même, en conférence de presse. Au-delà de tout ça - c'était la question du plan de trans-

port - l'autre élément était, bien sûr, notre fameuse histoire commune du lignosulfonate et il n'y en a pas d'autres. Si vous en avez d'autres, mettez-les-moi sur la table les autres dossiers sur lesquels vous n'avez pas eu d'information. Les deux dossiers dont vous parlez...

M. Garon: Sur les lignosulfonates, il y a des questions sur lesquelles vous avez pris avis...

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Vous avez répondu à une, mais j'en avais posé quatre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, vous en aviez posé deux.

M. Garon: J'ai demandé...

M. Côté (Charlesbourg): Vous en aviez posé deux, pas quatre; vous en aviez posé deux.

M. Garon: Il y en avait trois additionnelles...

M. Côté (Charlesbourg): Et je vous attendais en Chambre pour voir si vous auriez eu le courage de vous relever pour poser la question le lundi matin...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...parce que j'avais les éléments de preuve en main.

M. Garon: Non, j'ai posé quatre questions; une principale...

M. Côté (Charlesbourg): Non, monsieur. Vous avez fait des affirmations...

M. Garon: ...et trois additionnelles.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non. Retournez voir vos documents. Tout cela part du 13 octobre.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord? Retournez voir vos documents du 13 octobre; vous allez voir que ce n'est pas quatre questions que vous avez posées. Vous avez posé une question principale...

M. Garon: Ce n'est pas le 13 octobre, on n'était pas au parlement le 13 octobre.

M. Côté (Charlesbourg): En commission parlementaire; c'est là que cela a commencé, le lignosulfonate.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord? Alors, c'est là que vous avez posé votre question et les autres ont suivi toujours dans le même esprit et dans la même lignée.

M. Garon: Non, non, vous parlez des engagements financiers; je vous pariais de la Chambre, quand j'ai posé des questions...

M. Côté (Charlesbourg): Le lignosulfonate...

M. Garon: ...sur la concentration et sur la fréquence de la pose.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait combien? Est-ce que ça fait quatre ou deux?

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit...

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez dit que vous avez posé quatre questions...

M. Garon: ...j'ai posé quatre questions à l'Assemblée nationale...

M. Côté (Charlesbourg): ...et que vous n'avez pas eu de réponse. Non, non, il y en a deux.

M. Garon: ...une principale et trois additionnelles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Finalement, vous voulez le savoir? Effectivement, M. Brochu a insisté à plusieurs reprises pour obtenir des réponses qui n'étaient pas données en Chambre. On ne peut pas donner les réponses qu'on n'a pas nous-mêmes sur le plan interne. Quand les réponses viendront, vous allez l'avoir, la dernière, ne vous inquiétez pas. Ne vous inquiétez pas de ce côté-là. Vous allez l'avoir comme vous avez eu les autres réponses. Trouvez-moi, depuis qu'on se côtoie, depuis le mois d'août 1987, des questions posées aux engagements financiers, dans le cadre des commissions parlementaires ou de l'Assemblée nationale, où U y a eu des engagements à répondre qui n'ont pas été remplis, à part votre fréquence. Vous nous demandiez: Partout où il y a eu des lignosulfonates, quelle en fut la fréquence? Bien coudon! Il faut au moins prendre le temps de le voir et d'aller le chercher.
(12 h 30)

Je vous ai dit que nous aurions, à la fin de novembre, un rapport en ce qui concerne le lignosulfonate, pour l'année 1988. Dans le cas de 1988, nous allons avoir le rapport d'ici les prochains jours. Je ne le garderai pas dans mes poches, le rapport. On va le mettre sur la place publique et vous en aurez une copie sans ambages. Alors, trouvez-moi d'autres éléments sur lesquels nous vous avons bloqué l'accès à

l'information sur le plan du ministère. Trouvez m'en d'autres!

M. Garon: Je vais vous en donner un. Pensez-vous qu'on a le droit d'avoir les documents au moins en même temps que les journalistes? Quand vous avez déposé le plan de transport à Montréal, les journalistes l'ont eu à 13 h 30 et nous, on l'a eu à 16 heures. C'est évident qu'on ne peut pas réagir aussi vite. Il faut le temps de le lire et les heures de tombée, vous savez que c'est à telle heure, et c'est malgré le fait qu'on ait communiqué avec votre cabinet.

M. Côté (Charlesbourg): C'était le 10 août ça. Ce que je vous ai dit, en ce qui concerne le plan de transport, c'est que les gens ont eu les documents la même journée. Même si vous l'aviez eu à 13 h 30, ce que je trouve assez curieux c'est que votre collègue de Bertrand ait trouvé le moyen de réagir alors que Mme Harel, qui était absente à ce moment-là, a réagi plus tard.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, M. le député de Lévis.

M. Garon: Le document, on l'a eu à 16 heures.

Projet de loi 91

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant appeler l'étude du projet de loi 91, Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, d'abord, il s'agit de réponses à des questions qui ont été posées par le député de Lévis, lors de la rencontre. Comme ce sont des réponses qui peuvent être d'intérêt public, donc utiles pour mes collègues aussi, vous me permettez de les déposer. La situation des écoles de conduite, de 1983 à 1988, telle qu'il avait été demandé par le député de Lévis, on vient de l'avoir. Je vais garder l'original, si vous me permettez, parce que ça m'a été transmis, et vous pourrez en faire des copies que vous pourrez donner au député de Lévis. Si vous voulez d'autres Informations sur des questions qui n'auraient pas eu de réponses, avisez-moi et je vais faire des téléphones sur le coup du midi pour m'assurer qu'on ait les réponses. Si elles ne sont pas disponibles, on va vous dire qu'elles ne sont pas disponibles.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, nous allons faire faire des photocopies pour distribuer aux membres de la commission.

M. Garon: Sur le vrac.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le vrac?

M. Garon: Sur le vrac, oui.

M. Côté (Charlesbourg): On en a une copie. Je peux vous remettre le cahier tout de suite qui va nous guider, parce qu'il est dans le cahier; je l'avais fait inclure dans le cahier que je voulais vous remettre.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ceci, est-ce que nous en sommes aux remarques préliminaires au projet de loi 91? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Aucune remarque préliminaire. Cela a été largement exposé au moment du discours lors de la deuxième lecture; alors, je suis prêt à passer à l'article 1.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député, est-ce que vous avez des remarques préliminaires sur le projet de loi 91?

M. Jean Garon

M. Garon: Oui, M. le Président. Le projet de loi 91, c'est un projet de loi que le ministre, d'après ce qu'il nous a dit, était obligé de faire adopter parce qu'il y avait déjà un contrat de Bombardier avec les Américains, pour faire des voitures pour le train. La ville de Montréal ou, si l'on veut, la Société de transport de la Communauté urbaine est venue se greffer à un contrat qui avait déjà été fait par Sainte-Anne-de-la-Pocatière pour la ville américaine. Ils ont donc obtenu, par négociation, un tarif qu'ils n'auraient peut-être pas obtenu autrement puisqu'ils se greffaient déjà à un contrat - je ne me souviens pas exactement - de quelque 280 wagons qui étaient faits pour les États-Unis. On venait d'ailleurs se greffer à ce contrat pour obtenir un bon prix. Sauf qu'il s'agit de choses un peu générales. Il serait bon que le ministre nous dise plus clairement, en ce qui concerne le contrat qu'il y a eu entre les Américains, ou la ville américaine, ou la société de transport américaine et Bombardier, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, que c'était pour combien de wagons, à quel prix et avec quel devis - je ne lui demande pas le nombre de vis il y a par wagon - de quel type de wagon il s'agit - ce n'est pas assez précis pour le particulariser - de même que des informations en ce qui concerne les 24 voitures et les pièces de rechange qui vont être faites pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, selon ce contrat.

Lorsqu'on regarde les journaux de ce matin, le ministre n'est pas tendre pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Comme il s'agit d'un contrat qui a été négocié par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal avec Bombardier, il faut voir

si ce projet est vraiment avantageux, puisqu'il ne s'agit pas d'un appel d'offres par soumission ou sur invitation, mais qu'il s'agit d'un contrat négocié où on nous dit que ça va être plus avantageux de cette façon. Mais, là, il faut vraiment faire un acte de foi. Il nous semble que le ministre devrait être plus spécifique dans ce projet de loi pour ne pas qu'on nous dise, éventuellement. Oui, vous étiez dans l'Opposition, alors vous n'aviez qu'à poser des questions, vous n'aviez qu'à vérifier, mais vous ne l'avez pas fait. Notre rôle, c'est de vérifier tout cela et de ne pas prendre pour du comptant ce qui nous est affirmé. Alors, il serait bon de voir, par exemple, si ce projet de loi est nécessaire, pourquoi il est nécessaire, de quelle façon il est avantageux, comment tout cela se fait et s'il y avait des choix qui auraient été plus dans le sens d'appels d'offres publics.

La décision de faire construire des wagons, cela n'arrive pas comme une faim en fin d'après-midi. J'imagine que ça arrive un peu d'avance, d'autant plus que le ministre a reproché encore récemment, soit ce matin, à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de ne pas faire ses devoirs. Alors, je voudrais bien avoir la démonstration que les devoirs ont été faits par chacun dans ce dossier, dans ce contrat et que, véritablement, l'intérêt des contribuables, à Québec et à Montréal, a été bien protégé dans ce contrat, d'autant plus qu'il n'y a pas eu de soumissions publiques, alors que, normalement, le régime habituel, c'est un régime de soumissions publiques. Mais dans un genre de contrat comme celui-là, il est concevable qu'il soit plus avantageux de ne pas en faire, selon les différents objectifs recherchés par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et par le ministre des Transports, si les deux en conviennent. J'imagine qu'il a dû y avoir, dans ce cas-là, un échange de lettres entre, par exemple, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et le ministre des Transports, concernant une demande à cet effet. Il y a dû y avoir toute une trame d'actes qui ont été posés pour en arriver à la conclusion de cette affaire de la façon dont ça a été fait et de la façon dont le tout a été réalisé.

Pour le ministre, connaissant la Loi sur l'administration financière, il s'agit, dans ce cas, d'un processus exceptionnel qui n'est pas nécessairement méchant parce qu'il est exceptionnel - il peut être avantageux même s'il est exceptionnel - mais qui est quand même exceptionnel et, parce qu'il est exceptionnel, des explications sont nécessaires pour bien justifier la procédure qui a été suivie, en l'occurrence, pour l'achat des voitures et des pièces de rechange qui ont été acquises et qui sont acquises par le ministre des Transports et cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Ce que j'ai pu comprendre des explications qu'on a eues jusqu'à maintenant concernant ce projet ou du discours du ministre,

c'est que le tout a été négocié par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal avec Bombardier et, ensuite, que le projet de loi est nécessaire pour opérationnaliser tout cela parce que le ministère des Transports, normalement, doit aller en soumissions et que la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, elle-même, doit aller en soumissions. Là, on contourne le procédé d'appels d'offres publics non pas pour aller vers la deuxième hypothèse d'un contrat sur invitation, mais pour l'hypothèse d'un contrat négocié avec un seul fournisseur. Or, pour que cela soit possible, dans l'intérêt des citoyens, il y a une démonstration à faire et c'est pourquoi j'aimerais que le ministre des Transports nous fasse cette démonstration dans ses remarques préliminaires, avant de commencer l'étude du projet de loi qui va venir opérationnaliser tout ça.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, évidemment, très brièvement, je pense que les questions du député de Lévis sont à propos et dans le sens d'une saine gestion des deniers publics, y compris de ceux de la STCUM et, par conséquent, du gouvernement qui est le payeur de ce train-là, il faut bien le rappeler, à 100 %. C'est donc le gouvernement du Québec, il faut se le rappeler, qui paie à 100 % l'achat des 24 wagons de métro. Ce que l'on a tenté de faire, au cours de l'hiver 1988, fin 1987 début 1988, c'est d'aller voir sur le marché s'il y avait des équipements existants en disponibilité qui auraient pu faire notre affaire sur le plan financier. Nous avons alors fait une proposition à Go-Transit, à Toronto, pour un certain nombre de wagons, soit une cinquantaine, si mon souvenir est bon, à un prix de 200 000 \$ l'unité. Cela aurait été pour nous un bon "deal" sur le plan financier, compte tenu de ce que nous cherchions à l'époque et des dates que nous devons respecter sur le plan de la mise en opération de ce train de banlieue avec des wagons rénovés.

Notre proposition a été refusée par Go-Transit, compte tenu du fait qu'ils estimaient à un montant beaucoup plus élevé le coût par wagon. Quant à nous, nous avons estimé qu'au-delà de ce montant-là il était préférable d'aller dans des wagons neufs pour assurer une plus grande longévité à notre investissement. Il y a eu des rencontres entre la firme Bombardier et la STCUM, avec Mme Roy, en particulier, sur le plan d'une proposition de la part de Bombardier qui a amené le ministre des Transports à être associé à cette démarche, parce qu'effectivement il fallait que nous l'approuvions. Finalement, la proposition de Bombardier était la suivante. Compte tenu du fait qu'ils étaient en fin de réalisation d'un contrat pour SEPTA, en Penn-

sylvanie, on nous proposait de construire les 24 wagons selon un certain nombre de normes, soit les normes techniques qui étaient effectives pour SEPTA et qui ont été vérifiées, par la suite, par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal avec un comité technique du ministère, afin de vérifier si, effectivement, cela correspondait à ce que souhaitait obtenir la STCUM comme wagons à mettre sur la ligne de chemin de fer Montréal-Rigaud.

Dans une lettre du 2 juin 1988, signée par Mme Louise Roy, il y avait, évidemment, confirmation de l'acceptation de ces normes techniques. Je peux peut-être vous faire la lecture de la lettre et vous la déposer par la suite, le temps d'en tirer des copies. C'était adressé à M. Lussier, de la direction du ministère à Montréal. La lettre disait ceci: "L'entente à intervenir entre le ministère des Transports du Québec et la firme Bombardier rencontre les exigences techniques et administratives de la STCUM, tout en considérant que la question du prix d'acquisition et des modalités de paiement relève de la responsabilité du ministère des Transports. Les objectifs que la STCUM s'était fixés en mandatant ses représentants de participer aux négociations ont été atteints. Toute modification ultérieure au projet d'entente du 31 mai 1988 aurait pour effet de modifier notre position. Veuillez agréer... Mme Louise Roy", et c'est une lettre du 2 juin.

Donc, sur le plan technique, comme à tous les points de vue, de toute façon, concernant ce dossier-là, il y avait parfaite harmonie entre ce que souhaitait obtenir la STCUM et ce que souhaitait aussi le ministère des Transports quant aux données techniques des véhicules offerts par la firme Bombardier. Par la suite, s'est entreprise une négociation avec la firme Bombardier à différents points de vue. Bombardier évoquait que puisqu'ils étaient, quant à eux, en fin de production et qu'ils couraient le risque de tomber à un niveau précaire d'employés à leur usine de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ce contrat-là leur permettrait de garder du personnel à l'ouvrage, le temps de revendre d'autres contrats ou de soumissionner sur d'autres contrats à l'extérieur, aux États-Unis, pour faire fonctionner à plein régime, souhaitaient-ils, l'entreprise de Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

(12 h 45)

C'est un élément dont on a tenu compte sur le plan économique, que ce soit fabriqué chez nous, le deuxième étant le prix, parce que, dans la mesure où on s'embarque dans une négociation avec un seul soumissionnaire, il faut, autant que possible, tenter d'obtenir des prix. Le prix global de l'opération est de 31 300 000 \$ qui se décomposent de la manière suivante: 27 200 000 \$ pour l'achat des wagons; 600 000 \$ en pièces de rechange, ce qui fait 27 800 000 \$; des frais financiers de 3 500 000 \$ et, ajoutez à tout cela, 5 % de taxe de vente, pour le total de 31 300 000 \$. La production étant en marche,

nous avons eu des gains, en ce qui concerne les coûts, de l'ordre de 6 % à 8 %, par rapport au montant de la soumission de la Pennsylvanie. On a donc une économie sur le contrat. Il faut se dire aussi que nous exigeons que les wagons puissent commencer à être livrés, à tout le moins, au 1er janvier 1989. Actuellement, il y a déjà un wagon qui a été livré. Tout cela mis ensemble fait qu'on a un wagon qui, sur le plan technique, correspond aux besoins de la STCUM, puisqu'ils en sont les utilisateurs et pour lequel, deuxièmement, on avait un délai de livraison, qui, dans ce cas-ci a été respecté par la firme Bombardier. En conclusion, nous estimons, selon les données du ministère, que nous avons effectué de 6 % à 8 % d'économie réelle sur la construction de ces voitures.

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

Discussion générale

M. Garon: Une première question. On arrive donc à 31 300 000 \$, c'est-à-dire 27 200 000 \$ pour l'achat des wagons, et 600 000 \$ pour les pièces de rechange...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: On a mis les frais financiers, mais cela dépend comment vous allez les payer. Vous ne les payez pas comptant, j'imagine, les 3 500 000 \$ de frais financiers?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 5 % de frais financiers et 9 % de taxe de vente. Je crois que j'ai dit 5 % de taxe de vente tantôt mais c'est 9 %, évidemment.

M. Garon: En plus; ce n'est pas compris dans les 31 300 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il est inclus.

M. Garon: Il est inclus où? Si j'additionne 27 200 000 \$ pour l'achat des wagons... à moins que ce ne soit compris dans les 27 200 000 \$. Vous avez dit: 27 200 000 \$ pour l'achat des wagons, 600 000 \$ pour les pièces de rechange, 3 500 000 \$ pour les frais financiers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Les frais financiers et la taxe de vente sont inclus dans les 3 500 000 \$.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour ça que cela fait 31 300 000 \$.

M. Garon: Cela fait combien du wagon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour 24

wagons, alors si vous calculez...

M. Garon: 27 200 000 \$, mais vous dites qu'il y a une économie par rapport à la Pennsylvanie. Alors, si on prend le coût d'achat des wagons, quel était le prix de vente, aux États-Unis, des wagons? Parce que c'est là-dessus qu'il faut comparer. Vous dites qu'il y a 5 % à 6 % d'économie par rapport au contrat américain, mais cela, ce n'est pas sur la taxe de vente, c'est à part. Les frais financiers, ça dépend comment vous financez, alors c'est à part. Éliminons les pièces de rechange, il ne reste que l'achat des wagons. Donc, le prix de vente aux États-Unis était de combien par rapport au prix de vente des wagons au ministre des Transports? On peut diviser 27 200 000 \$ par 24 et on va avoir le prix exact par wagon. Vous dites que vous avez eu un meilleur prix qu'aux États-Unis, alors eux, ils payaient combien?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair qu'on entre dans une démarche qui concerne davantage Bombardier et SEPTA, qui est une relation d'une entreprise privée avec les États-Unis. Cela a fait l'objet d'une entente entre les deux parties, alors je me vois mal mettre sur la table, aujourd'hui, le prix qui a été convenu entre les deux, à moins que Bombardier me donne l'autorisation de le faire. Si Bombardier me donne l'autorisation de le faire, je n'ai pas d'objection.

M. Garon: C'est parce que vous avez dit que vous aviez réalisé une économie. L'économie est où?

M. Côté (Charlesbourg): Sur l'achat des wagons.

M. Garon: Vous dites qu'il y a de 6 % à 8 % d'économie.

M. Côté (Charlesbourg): Sur l'achat des wagons.

M. Garon: Mais on ne peut pas le vérifier. Vous ne voulez pas nous dire le prix de vente aux États-Unis, alors comment voulez-vous qu'on sache s'il y a une économie par rapport au prix de vente des wagons au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Vous me demandez de mettre sur la table un prix qui a été négocié entre une firme, qui s'appelle Bombardier, et une compagnie américaine. Je vous dis que je n'ai pas d'objection à le faire si Bombardier m'en donne l'autorisation. Il faut au moins que j'aille chercher ça. Si Bombardier me dit: Oui, il n'y a pas de problème... il faut dire que c'est un marché qui est très compétitif.

M. Garon: Oui, mais j'imagine que vous savez ce prix-là.

M. Côté (Charlesbourg): Les analystes, chez nous, qui ont fait le travail et qui ont recommandé au ministre d'aller de l'avant m'ont informé que cette économie était de l'ordre de 6 % à 8 %...

M. Garon: À quel niveau?

M. Côté (Charlesbourg): Sur l'achat des wagons.

M. Garon: Sur l'achat?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il a fallu que vous sachiez le prix.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que les gens, chez nous, ont analysé. C'est sûr qu'il y a des gens, chez nous, qui savent le prix. C'est sûr.

M. Garon: Avez-vous vérifié auprès d'autres manufacturiers de wagons si vous ne pouviez pas obtenir un meilleur prix ailleurs ou si vous n'avez pas vérifié et que vous avez pris ça pour du "cash"?

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, effectivement, les gens du ministère ont vu le contrat avec la Pennsylvanie. C'est un comité technique - non pas uniquement technique mais avec la Société de transport de la Communauté urbaine et le ministère - qui a fait cette analyse en compagnie de gens de Bombardier. Ils en sont venus à la conclusion que, effectivement, c'était un prix très raisonnable dans les circonstances et qu'il y avait des avantages pour Bombardier de le faire à prix réduit, et pour nous aussi, et que, si nous étions allés en appel d'offres, ça nous aurait assurément coûté beaucoup plus cher. C'est ça le constat qui a été fait par les analystes du ministère et de la Société de transport de la Communauté urbaine, compte tenu des délais qui étaient très courts aussi.

M. Garon: Mais là vous avez dit - je prends les termes exacts - que vous avez d'abord tenté d'aller auprès d'une compagnie ontarienne - j'avais entendu parler de ça, d'ailleurs, dans le temps - pour acheter des wagons usagés ou "reconditionnés" et vous dites que, finalement, ils n'ont pas accepté votre proposition parce que... Vous vous êtes virés de bord et vous avez décidé d'en faire faire des neufs. Bombardier vous donne un prix ou on vous donne un prix - je ne sais pas comment s'est faite la négociation - tenant compte de leur contrat avec les Américains. Mais une fois que vous avez eu ce prix-là, vous ne savez pas si vous ne pouvez

pas obtenir un meilleur prix ailleurs. Avez-vous vérifié si vous ne pouviez pas obtenir un autre prix ailleurs en appelant des compétiteurs de Bombardier qui font aussi des wagons en leur disant: Si vous me faisiez 24 wagons de telle catégorie, vous me demanderiez combien? Je ne vous dis pas de faire un appel d'offres, je dis d'aller voir, de magasiner un peu, pour dire: On a ce contrat-là, on pense à faire faire 24 wagons et on aimerait savoir quel genre de prix on peut avoir, pour pouvoir vérifier si le prix de Bombardier est vraiment le meilleur, parce que je peux bien vous dire que c'est mon meilleur prix mais ce n'est peut-être pas nécessairement le meilleur prix. Et si la compagnie sent que vous négociez avec quelqu'un d'autre ou le sait, elle va peut-être vous faire un meilleur prix que si elle sait que vous ne négociez avec personne d'autre. Je pense que dans la négociation...

Maintenant, j'aimerais savoir qui menait les négociations. Est-ce que c'était la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal ou le ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports.

M. Garon: C'est le ministère qui négociait. Alors, si c'est le ministère qui négociait, a-t-il vérifié ailleurs pour savoir s'il obtenait le meilleur prix? Parce que là, si je comprends bien, c'est le ministère qui achète - il ne faudrait pas mélanger toutes les affaires, par exemple, mais en tout cas - mais il va être remboursé ou bien est-ce...

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

M. Côté (Charlesbourg): Non, le ministère achète et paie.

M. Garon: Il paie à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est évident que pour la Société de transport de la Communauté urbaine, que le prix soit trop élevé ou pas trop élevé, elle est un petit peu indifférente parce que ce n'est pas elle qui paie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon: Si c'est le ministre des Transports qui paie...

M. Côté (Charlesbourg): On me fournit des informations additionnelles que je peux peut-être donner tout de suite au député de Lévis.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il n'y

a aucun autre fabricant pour ce type de voitures au Canada. Pour ce type de voitures, on se comprend bien. UTDC, en Ontario, selon les Informations qu'on avait à ce moment-là, était en retard dans sa production pour Go-Transit, mais pour des voitures différentes, des voitures de deux niveaux, au lieu de ce que nous connaissons. Il faut se rappeler que Bombardier détient la majorité des droits sur les designs de voitures de Budd et de Pullman. Le concept de voitures de Bombardier, qui est extrêmement important dans ce cas-là, est un concept qui a été éprouvé sur le plan technique. Quand on a fait, avec la STCUM, l'analyse du véhicule sur le plan technique, pour savoir si cela correspondait, c'était clair, et la lettre de Mme Roy en témoigne. Il y en a à Philadelphie; il y en a à New York; il y en a à Boston et il y a d'autres contrats pour Amtrak. Dans ces circonstances, ce qui est apparu aux gens du ministère qui négociaient, c'est qu'il n'y avait pas d'issue possible ailleurs, quant à des gens qui pourraient éventuellement être dans les prix de Bombardier, étant donné que Bombardier terminait une chaîne de production pour la Pennsylvanie et que les délais de livraison étaient fin décembre 1988, début janvier 1989.

M. Garon: Je comprends bien. Le ministre nous a dit d'abord qu'il a essayé de faire faire des wagons "reconditionnés" à Toronto.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas faire faire des wagons. Ce sont les wagons qui étaient disponibles chez Go-Transit. Ils modernisaient leur flotte et avaient, par conséquent, des wagons déjà utilisés qui étaient disponibles. On nous a informés de cela. Quant à nous, après une analyse très rapide, ces wagons, à 200 000 \$ le wagon, pouvaient nous permettre de remplir une période de temps, soit le temps de faire construire ailleurs d'autres wagons. Go-Transit n'a pas accepté la proposition qu'on a faite. Je pense qu'ils en ont accepté une autre ou qu'ils ont décidé de les garder.

Une voix: Ils ont été vendus ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont été vendus ailleurs à plus fort prix. Dans ce sens, on s'est retournés de bord. Les gens du ministère ont discuté avec les gens de la STCUM des possibilités. Il faut se rappeler qu'au 1er janvier 1989 il s'agissait toujours des conditions qui avaient été négociées au moment de la modernisation de la ligne Montréal-Rigaud, selon lesquelles la STCUM allait prendre la gestion totale de la ligne, à compter du moment où tout était modernisé - stations, locomotives, wagons aussi - et que c'était la responsabilité totale du ministère de leur transmettre tout cela. C'est dans cet échancier que nous étions pris. C'est alors qu'a commencé la négociation avec Bombardier.

M. Garon: La STCUM prend la ligne, une fois que tout est fait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'elle l'opère maintenant, mais c'est le gouvernement qui paie le déficit résiduel. Il était convenu, depuis le début, que les déficits résiduels seraient absorbés par la STCUM à compter du moment où la ligne serait refaite au complet et équipée de locomotives et de wagons conformes aux besoins et acceptés par les deux parties.

M. Garon: La lettre de Mme Roy ne se compromet pas beaucoup au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: La lettre de Mme Roy ne se compromet pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan technique.

M. Garon: Oui. "L'entente à intervenir entre le ministère des Transports du Québec et la firme Bombardier rencontre les exigences techniques et administratives de la STCUM - je suppose que c'est le délai de livraison pour les exigences administratives et techniques - tout en considérant que la question du prix d'acquisition et des modalités de paiement relève de la responsabilité du ministère. Les objectifs que la STCUM s'étaient fixés en mandatant ses représentants de participer aux négociations ont été atteints. Toute modification ultérieure au projet d'entente du 31 mai 1988 aurait pour effet de modifier notre position."

Donc, les choses sont claires. C'est le ministère qui négocie le prix d'acquisition et les modalités et aussi sur le plan technique parce qu'il faut qu'ils s'entendent selon le protocole d'entente qu'il avait avec la ville.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que le ministère s'est entendu avec la STCUM quant aux exigences techniques pour que les wagons correspondent à leurs besoins. C'est clair dans la lettre. Je pense qu'elle le dit. Au-delà de tout cela, la négociation sur le plan financier ne pouvait pas être faite à l'époque par la STCUM, parce que la STCUM devait aller en appel d'offres public et on risquait, à ce moment-là, d'encourir des délais très importants et de ne pas avoir la livraison des wagons souhaitée pour le 1er janvier 1989. C'est là où réside toute la démarche.

M. Garon: Pourquoi la date limite du 1er janvier 1989?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on avait déjà, au niveau du gouvernement du Québec et un peu avec la

collaboration du fédéral aussi, sur le plan financier, investi beaucoup d'argent dans la modernisation de la ligne Deux-Montagnes et que, dans l'entente de 1982 que vous aviez signée avec la STCUM sur le plan de la rénovation de la ligne de chemin de fer, il y avait un élément, celui de la responsabilité de l'administration totale de cette ligne, une fois terminée. Je ne me souviens pas si la date fixée était le 1er janvier 1989, mais le délai était de six ans. Ce que j'ai vu dans les documents, c'est qu'on se donnait six ans pour le faire. Donc, règle générale, cela devait être le 1er janvier 1988. Cela a été reporté parce que nous n'avons pu livrer dans les délais impartis la rénovation, en particulier, de la gare de Dorval, laquelle a été terminée et livrée au mois de septembre, si je ne m'abuse. Dans ce sens-là, nous étions dans une situation où on ne pouvait livrer pour le 1er janvier 1989 et il fallait, par conséquent, régler le problème des wagons de chemin de fer conformes et modernes. C'est ce que nous avons réussi à livrer avec Bombardier. Nous avons accepté dernièrement de reporter la prise en main du déficit résiduel de 2 300 000 \$ au 1er janvier 1989, le temps de régler d'autres problèmes d'équipement qui sont en cours actuellement et qui font l'objet de négociations entre la STCUM et le ministère des Transports.

M. Garon: Vous dites qu'il y avait une date prévue à l'entente.

M. Côté (Charlesbourg): C'était six ans que les gens s'étaient donné.

M. Garon: Six ans, cela menait la livraison des wagons à quelle date?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la modernisation globale dont il était question dans les six ans.

M. Garon: Cela comprenait?

M. Côté (Charlesbourg): L'infrastructure et les wagons.

M. Garon: Les wagons aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Les stations aussi, le tout. Finis, prêts à être remis à la STCUM.

M. Garon: Quelle était la date limite en vertu de l'entente?

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été signé en 1982. C'était six ans. Alors, c'était quelque part en 1988. J'essaie de trouver la date. Je ne suis pas sûr, dans les documents que j'ai vus, qu'il y avait une date précise. C'était davantage à compter de 1982, six ans.

M. Garon: On dit six ans. Il y avait une date de signature; donc, c'est six ans à partir de la signature de l'entente.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais en tout cas. On sait que dans ces choses-là il y a toujours un certain nombre de retards.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, il est légèrement passé 13 heures. À moins d'un consentement unanime, je me verrai dans l'obligation de suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 3)

(Reprise à 15 h 10)

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 91, Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud. J'aimerais rappeler à M. le député de Lévis qu'il lui reste cinq minutes et quarante-cinq secondes pour ses remarques préliminaires et trois minutes et vingt secondes à M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions au chapitre des remarques préliminaires? M. le député?

M. Garon: C'est au sujet de la question qu'on se posait ce matin. Le ministre, lorsqu'il a eu le prix que voulait lui faire la firme Bombardier à La Pocatière pour les 24 wagons, a-t-il appelé d'autres entreprises pour vérifier si c'était vraiment le meilleur prix qu'il pouvait avoir? C'est un peu comme si je voulais m'acheter une hache. J'ai un prix, mais je voudrais savoir si j'ai le meilleur prix. Je pourrais dire une voiture. J'appelle les autres concessionnaires pour leur dire que je voudrais acheter une voiture avec tel équipement et leur demander combien ils me facturent, pour m'assurer que j'ai le meilleur prix. Alors, dans ce cas-là, est-ce que le ministre a fait des vérifications pour voir s'il avait vraiment le meilleur prix pour ces wagons?

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si vous permettez, dans un premier temps, de vous déposer le récépissé du bélineo. Il a été question ce matin d'expédition des documents avec M. le député de Lévis.

M. Garon: Quand je suis sorti à treize heures, on ne l'avait pas encore eu.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on a la date d'expédition, l'heure: 17 h 27, l'heure de récep-

tion: 17 h 31. On me dit que ça fait deux fois que ça arrive cette semaine et que ça ne se rend pas. Pour vous démontrer notre bonne foi, le moment où on l'a expédié...

M. Garon: Je n'ai pas nié ce que vous avez dit sauf que, en partant d'ici, je me suis rendu à la salle de bélineo et ce n'était même pas encore entré. Je ne comprends rien là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, si le député de Lévis me le permet, j'aimerais peut-être revenir pour faire quelques corrections aux chiffres de ce matin, pour être sûr qu'on a les bons et pour qu'ultérieurement, si on avait à discuter du dossier, on puisse parler de la même chose. Le coût total du projet est de 31 133 000 \$. Il se décortique de la manière suivante: 27 200 000 \$ pour l'achat des véhicules, incluant 600 000 \$ d'achat de pièces, ce qui fait 26 600 000 \$ pour l'achat des 24 wagons. Les frais de financement, 1 484 000 \$; la taxe, 2 449 000 \$, pour 31 133 000 \$. Alors, cela rétablit les chiffres de ce matin. Il y a une variante de 200 000 \$, mais je voulais vous le donner de manière conforme.

Le coût total est de 26 600 000 \$ pour 24 wagons, pour deux sortes de wagons: 16 wagons-remorques au coût de 1 041 666 \$ l'unité, donc pour un coût total de 16 667 000 \$, et 8 wagons avec loges au coût de 1 241 666 \$, pour 9 933 000 \$. On en arrive donc aux 26 600 000 \$. Ceci étant dit, on a le coût à la pièce. Ce que nous proposait Bombardier au début de notre négociation, c'était 1 158 210 \$ quant aux voitures-remorques. On a donc conclu le contrat pour 1 041 666 \$. On demandait 1 379 566 \$ pour les loges; on a conclu à 1 241 666 \$. Donc, voilà les coûts après les négociations que nous avons eues avec la firme Bombardier et, me dit-on, dans le cas de l'obtention du contrat de SEPTA en Pennsylvanie, un an plus tôt, c'était sur invitation, et le compétiteur de Bombardier était la compagnie Sumitomo, du Japon, mais soumise aux mêmes règles que Bombardier sur le plan de certains travaux à être effectués aux États-Unis. C'était donc un projet des coûts soumis aux appels publics.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous dites que vous avez juste négocié avec eux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que sur la base de la soumission publique - dans la mesure où il peut y avoir des soumissions publiques dans ce domaine - c'est SEPTA qui a invité des compagnies fabricantes à faire des propositions. Il y a eu celle de Bombardier et celle de Sumitomo, une compagnie japonaise qui

est allée en compétition avec Bombardier. Le meilleur prix a été celui de Bombardier pour SEPTA aux États-Unis. Donc, un an plus tôt. On se comprend bien. Dans ce sens, c'est donc un véhicule, sur le plan technique, qui correspondait aux normes et un véhicule qui a été soumis à un appel de propositions qu'on peut qualifier de public. C'est Bombardier qui avait gagné à ce moment-là. C'est dans ce sens-là que nous sommes allés négocier avec lui à des prix inférieurs à ceux qu'ils nous avaient fixés au moment où on a commencé à négocier avec eux.

M. Garon: SEPTA, c'est un contrat de combien au total?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on a le nombre de voitures? 35 voitures, me dit-on.

M. Garon: 35 voitures?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Un contrat total de combien?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas. On a tenté de rejoindre les gens de Bombardier, on va continuer de le faire. Dans la mesure où j'aurai les réponses et l'autorisation de le faire, je vous les donnerai.

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

M. Garon: Avez-vous demandé à quelqu'un d'autre, à un concurrent?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Alors, vous ne savez pas dans le fond si vous aurez le meilleur prix.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que selon toutes les évaluations faites par les services techniques du ministère auxquels a été associée la STCUM... Je comprends que votre argumentation est en ce sens que, la STCUM ne payant pas un cent, pour elle peu importe le prix au bout de la ligne puisque c'était le gouvernement qui payait en totalité. Donc, il y avait moins d'intérêt pour elle en ce qui a trait au prix. À partir de ce que je vous ai dit en matinée, compte tenu des compagnies disponibles, effectivement, il n'y a pas eu de demande ailleurs.

Le Président (M. Sairr-Roch): M. le député de Bertrand.

M. Parent (Bertrand): Comment se fait-il - j'ai manqué la première partie ce matin - que ce n'est pas la STCUM qui fait l'acquisition directement et que c'est le gouvernement, le ministre des Transports qui va le

céder avec les obligations par la suite à la STCUM, ce qui est contraire, par exemple, à ce qui a trait aux wagons de métro ou ce genre de choses?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la STCUM, la loi constitutive de la STCUM ne lui permet pas de se porter acquéreur sans soumissions publiques.

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

M. Parent (Bertrand): J'ai de la misère à croire cela parce que dans le cas de l'achat des autobus de General Motors...

M. Côté (Charlesbourg): Cela a pris un décret gouvernemental. C'est le gouvernement qui a obligé l'ensemble des sociétés de transport à se regrouper pour faire un achat unifié auprès de General Motors la STCUM étant l'organisme porteur pour les autres.

M. Parent (Bertrand): Oui, à ce moment-là, la STCUM avait quand même passé, à ce que l'on sache, le bon d'achat. D'ailleurs, les problèmes que la STCUM, la STL et la STRSM ont avec General Motors, ça se règle par le biais de la STCUM. Pourquoi n'aurait-on pas pu le faire dans le cas des...

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

M. Côté (Charlesbourg): Me Drolet, qui a beaucoup plus d'ancienneté au ministère que moi, me rappelle - il ne me rappelle pas, parce que je ne le savais pas - m'informe que cela avait pris un amendement sur le plan législatif pour autoriser un achat unifié. Il y a donc eu des amendements législatifs. C'est pour cela que le ministère a négocié, compte tenu des échéances dont on parlait ce matin, la prise en charge totale du 1er janvier 1988 et parce que l'entente de 1982 faisait en sorte qu'on devait remettre une ligne complètement modernisée et avec du matériel convenable et potable. Nos tentatives pour avoir du matériel semi-neuf ou à l'extérieur à moindre coût se sont avérées vaines, en particulier à Go-Transit. On s'est retrouvé dans une situation où les échéances étaient très courtes, où on avait un prix qui, selon les analyses faites par le ministère et corroborées par la STCUM, était très abordable. Compte tenu de ce que SEPTA avait obtenu aussi, pour nous, c'était un contrat intéressant. C'est pour cela que nous l'avons fait ainsi. Le ministère, lui, avait la possibilité de négocier, étant le payeur à 100 % par une subvention. À ce moment-là, on l'a fait.

On me donne ici: mai 1985, l'article 291.12 de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal: acquisition de matériel, autorisation du

ministre. Alors, c'était un amendement législatif.

M. Parent (Bertrand): On aurait pu, à la limite, faire de même pour que la STCUM...

M. Côté (Charlesbourg): À ce qu'on me dit, la distinction qui existe, c'est que ce n'est pas unifié. C'était un achat unifié; donc, il impliquait tous les organismes et les sociétés de transport du Québec alors que, dans ce cas-ci, ce n'est pas unifié, c'est uniquement aux fins de la ligne Montréal-Rigaud qui concerne la STCUM. Quant à moi, je n'en fais pas une maladie mais, de venir passer mes journées devant la commission parlementaire pour défendre des projets de loi, si j'avais pu l'éviter, vous pouvez être sûr d'une chose, je l'aurais évité.

M. Parent (Bertrand): Non, non, j'essaie seulement de comprendre...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Parent (Bertrand): De toute façon, la philosophie qui sous-tend davantage le Parti libéral est de ne se porter acquéreur ni d'une flotte d'avions, parce que vous vous en êtes départi, ni d'une flotte de trains ou d'autobus. Alors, j'avais de la misère à comprendre, sachant que, dans le passé, en 1985, il y avait eu achat de mobilier urbain, soit des autobus. Alors, les explications que vous me donnez répondent... Toujours dans le même esprit, les 600 000 \$ que vous mentionniez tantôt quant aux pièces, c'est un inventaire de pièces qui viennent avec les wagons?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est une règle assez normale dans ces cas-là. Il faut à tout le moins un certain nombre de pièces qui vont accompagner les wagons pour faire des réparations, pour démarrer tout cela. C'est exactement la même procédure qu'on a suivie lorsqu'on a acheté le Challenger comme avion-ambulance. Il y avait un inventaire de pièces qui suivait, qui était nécessaire, de base, pour être capable de faire face à certains bris. C'est pour toute la mise en marche de ces wagons-là.

M. Parent (Bertrand): Toute la réparation, tout l'entretien et tout le service se feront non pas par le ministère, mais bel et bien par...

M. Côté (Charlesbourg): ...la STCUM.

M. Parent (Bertrand): Le ministère est là strictement pour le moment de la transaction, de l'acquisition.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est pour cela que le projet de loi vient finalement régulariser l'achat et on transfère les devoirs, les obligations du contrat à la STCUM. Sur le plan financier, c'est le ministère des Transports

qui assume la responsabilité totale du financement à 100 %.

M. Garon: Mais il y a une affaire-

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

M. Garon: ...que je comprends mal. On avait une entente en 1982. On avait décidé de moderniser tout cela, ce qui devait se faire dans les six ans, donc à compter de la date de signature. Normalement, quand on ne met pas de date, c'est à compter de la date de signature. Pourquoi avoir pris une décision aussi tardive? Parce que vous n'étiez pas obligé normalement de moderniser. Si vous deviez prendre des décisions, cela devait être fait dans les six ans, ou si...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que la décision a été prise de moderniser la ligne...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...Montréal-Rigaud. Vous l'avez prise à l'époque.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous ai dit que cela a été une très bonne décision...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...sur le plan du transport en commun.

M. Garon: Ah! Ce n'est pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, pour que la STCUM accepte à l'époque, il y avait des conditions, c'est-à-dire qu'on remette la ligne à neuf: donc, les rails, les stations partout sur le territoire et aussi la remise du matériel nécessaire au fonctionnement. Comme c'est une ligne qui appartient au CP, il y a des ententes avec le CP qui sont en cours et il y a du matériel roulant qui ne correspond pas aux besoins des gens qui circulent. Depuis qu'on a commencé la modernisation de la ligne et qu'on a amélioré le matériel roulant, il y a eu une augmentation de l'utilisation et de la fréquence. Il y a un lien direct entre les deux. Finalement, ces obligations nous amenaient à mettre non pas nécessairement des véhicules neufs, parce qu'on a, de concert avec la STCUM, fait la tentative d'acquérir du matériel usagé, très convenable, de Go-Transit. On ne l'a pas eu parce que notre proposition n'a pas été acceptée.

À partir du moment où on est allé au Conseil du trésor chercher les sommes nécessaires pour la modernisation de la ligne, le Conseil du trésor a dit: À la condition que

la responsabilité de la gestion et de la prise en charge du déficit d'exploitation soit, au 1er janvier 1988, prise en main par la STCUM, on vous donne les crédits nécessaires pour compléter la modernisation de la ligne.

M. Garon: À partir du 1er janvier 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Mais on l'a reporté, à la suite de la décision que nous avons prise, au 1er janvier 1989. Dans ce sens-là, il est clair qu'après avoir réparé des stations, après avoir réparé des rails on en est à la phase finale de l'équipement. On n'a pas fini parce qu'il reste autre chose à faire à ce sujet-là. C'est là où on en est. On a choisi du matériel roulant neuf, dans ce cas-ci, parce qu'on règle le problème pour une plus longue période que ce qu'on aurait réglé avec du matériel usagé.

M. Garon: Vous aviez laissé entendre...

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

M. Garon: ...que vous n'aviez pas le choix, pour respecter les six ans, en tout cas pour ne pas trop les dépasser, de fonctionner de cette façon-là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire c'était surtout le 1er janvier 1988, au moment où on a pris la décision, parce qu'on était toujours dans l'hypothèse selon laquelle, au 1er janvier 1988, la responsabilité du déficit d'exploitation incombait toujours à la STCUM. En cours de route, l'Office national des transports, au mois de septembre, a imposé certains travaux de réfection sur la ligne - travaux qu'on peut qualifier de majeurs - pour 5 900 000 \$, qui ne peuvent pas nécessairement être exécutés d'ici le 1er janvier 1988. Comme on les paie, eux aussi, à 100 %, on s'est dit: On va les exécuter, on va les faire, on va se donner 1988 pour les terminer, et on reporte au 1er janvier 1989 la prise en charge du déficit d'exploitation. À ce qu'on me dit, il y a déjà un wagon de livré à la STCUM ou sur le point de l'être. Il est arrivé. Il y a un horaire de livraison qui est en cours et qui respecte l'échéancier contractuel qu'on a fixé avec Bombardier. Les 24 wagons seront livrés dans les prochaines semaines, dans les prochains mois. Au-delà de tout cela, c'est ça la situation. Là, ils auront les équipements nécessaires, il reste des problèmes de locomotives à régler. La loi sur la STCUM est toujours un peu contraignante à ce sujet-là, sur le plan des appels d'offres publics. Il y en a eu, mais ils ne peuvent pas faire de négociations au chapitre des locomotives. Ce sont des problèmes qu'on réglera au mois de janvier.

M. Garon: Les rails que vous avez modernisés, est-ce qu'ils vous appartiennent ou s'ils

appartiennent toujours au Canadien National ou au Canadien Pacifique? Je ne me rappelle pas.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je veux juste corriger. Le premier wagon est terminé. Mais Bombardier attend qu'on lui donne l'autorisation de livrer...

M. Garon: Par prudence.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la loi; c'est cela, un peu de prudence.

M. Garon: Les rails appartiennent...

M. Côté (Charlesbourg): Ils appartiennent au CP.

M. Garon: Oui, mais là vous modernisez les affaires de CP. Il n'y a pas de transfert encore?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que la totalité des coûts n'incombe pas au gouvernement du Québec parce qu'il y a eu une entente fédérale-provinciale sur les trains de banlieue qui impliquait des sommes d'argent du gouvernement fédéral. Chacun des gouvernements a pris la partie ce qui faisait son affaire, mais ^{ils} ont la maîtrise d'oeuvre à toujours été sous la responsabilité du gouvernement du Québec.

M. Garon: Mais est-ce que ces voies ferrées vont appartenir éventuellement au gouvernement du Québec? Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Mais il ne veut plus s'en occuper et...

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans d'autres cas, cela.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans d'autres cas.

M. Garon: Pourtant, quand ils sont à Terre-Neuve, qu'ils s'en vont, ils paient des dédommagements. Là, non seulement ils s'en vont et ils ne paient pas de dédommagements, mais ils gardent leurs rails et on modernise leurs vieux rails. Je ne comprends pas trop. C'est un contrat léonin. Ce n'est pas le même comportement qu'à Terre-Neuve. M. Benoît Bouchard est dur pour ses amis.
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là...

M. Garon: J'aimerais autant que...

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je l'ai déjà dit au député de Lévis, je n'ai pas la même notion que lui des amis. Je ne les veux pas parce qu'ils sont payants. Je les veux parce que ce sont des amis. Des amis payants, ils sont payants une journée et le lendemain ils ne sont pas payants, ils viennent percevoir. Dans ce sens-là, ce n'est pas ma définition d'amis. Un ami, c'est un ami. C'est un gars qui va être là dans les cas difficiles comme dans les bons temps et qui ne cherche pas à m'exploiter. Cela c'est ma définition d'amis, de "chums". Alors, il ne faut pas comparer et mettre sur le dos de Benoît Bouchard des choses qu'il n'a pas lui-même décidées. Terre-Neuve, c'est ça... S'il règle les problèmes de Terre-Neuve, c'est son problème, mais qu'on mette la ligne de Rigaud sur le dos de Bouchard... Je me demande même si à cette époque ce n'était pas un libéral qui était là comme ministre des Transports quand l'entente a été signée. Donc, ce n'est pas la faute de Bouchard, aujourd'hui, qui est devenu ministre des Transports il n'y a même pas un an. Donnons à Bouchard ce qui lui appartient dans les bons et les mauvais coups mais Montréal-Rigaud, n'essayons pas de lui passer des bibites.

M. Garon: C'est lui, par exemple, qui conclut une entente avec Terre-Neuve de 800 000 000 \$ dans laquelle le fédéral donne 700 000 000 \$ et malgré cela les gens de Terre-Neuve n'ont même pas voté pour lui. Il n'y a que Crosbie et un autre qui ont été élus, ou Crosbie tout seul? Je ne suis pas certain. Il n'y en a qu'un ou deux qui ont été élus. Cela veut dire qu'ils ne se vendent pas bon marché, les gens de Terre-Neuve, ils ne se vendent pas du tout. Même s'ils crachent cela par centaines de millions et par milliards de dollars, ils n'obtiennent même pas les votes. La Saskatchewan, c'est pareil. Ici, nous autres, c'est comme si on était à vendre pour pas cher.

M. Côté (Charlesbourg): Non. La démonstration des gens de Terre-Neuve c'est que, finalement, les amis ce n'est pas une question de prix.

M. Garon: Non, je comprends. Mais c'est un drôle d'ami qui est plus généreux pour les étrangers que pour ses amis. Cela demande au moins le même traitement.

M. Côté (Charlesbourg): On verra.

M. Garon: Vous investissez des sommes d'argent considérables pour des chemins de fer, au fond, qui appartiennent au Canadien Pacifique. Mais pourquoi vous êtes-vous mis dans la situation de procéder sans appel d'offres? Parce que cela a pris trop de temps avant de prendre des décisions? Parce que, si vous aviez pris les décisions un an plus tôt, vous auriez eu le temps d'aller en appel d'offres.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un processus qui a été fait en parfaite harmonie et en parfaite complicité avec la STCUM, qui est le gestionnaire. Cela, je vous l'ai dit tantôt, on a fait plusieurs tentatives pour tenter de trouver du matériel. Je veux bien répondre à toutes les questions, mais si on vient me dire aujourd'hui qu'on a fait un mauvais choix en choisissant quelqu'un du Québec, en particulier de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, à un coût qui est inférieur à ce qu'ils ont donné aux États-Unis dans une soumission publique un an plus tôt, si c'est cela qu'on veut me reprocher, je suis prêt à prendre le blâme public et aller expliquer cela aux gens de Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

M. Garon: Ce n'est pas cela. Vous dites que vous ne connaissez pas le prix américain. Vous n'avez pas voulu nous le dire, donc on ne le sait pas. Premièrement vous avez dit: Au début de la négociation pour les wagons avec des loges, c'était 1 566 000 \$ si j'ai bien compris, finalement on a réglé pour 1 241 000 \$. Je vais vous dire que là c'était 325 000 \$ plus cher. Le prix a commencé haut.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas dit 1 500 000 \$, ce n'est pas cela, il ne faut pas se tromper. C'est 1 379 000 \$, c'est cela que je vous ai dit. Je n'ai pas dit 1 500 000 \$.

M. Garon: Pardon? Répétez-moi donc les deux chiffres pour les deux affaires?

M. Côté (Charlesbourg): La remorque, le coût de négociation du départ était de 1 158 210 \$, on a finalisé à 1 041 666 \$. La loge, il y avait 1 379 566 \$ au début et on a fini à 1 241 666 \$ et cela c'est sans tenir compte des modifications aux wagons, parce qu'il a fallu faire des modifications aux wagons par rapport à ce qui était planifié pour SEPTA et par rapport à ce dont nous nous avons besoin.

M. Garon: Alors, le premier prix et le deuxième prix, quand ils ont arrêté à ce prix-là vous ne saviez pas si vous aviez eu le meilleur prix parce que vous n'aviez eu le prix de personne d'autre.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je ne répéterai pas cinq fois ce que je vous ai dit. On n'est pas allé en voir d'autres. C'est clair. Parce qu'un an plus tôt il y a eu des soumissions publiques qui ont été faites et je vous ai donné ce matin la liste de ceux qui éventuellement pouvaient le faire et qui n'avaient pas le temps de le faire. Alors, au-delà de tout cela, on n'est pas allé; même si vous essayeriez cinq fois de me faire dire qu'on est allé, je ne vous dirai pas qu'on est allé.

M. Garon: Non, je n'essaie pas de vous faire dire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est clair!

M. Garon: Je n'essaie pas de vous faire dire que vous êtes allé mais ce que j'essaie de vous faire dire au fond, c'est que vous ne savez pas si vous avez eu le meilleur prix. Je ne dis pas que vous avez eu le plus mauvais prix, mais vous n'avez pas d'assurance. Le but des soumissions est de s'assurer qu'on a le meilleur prix. Là, vous auriez pu téléphoner à des gens et leur dire: On a un devis et on aimerait savoir votre prix pour telle affaire. Vous auriez pu vérifier, vous n'avez pas vérifié seulement. Vous dites: On a essayé de faire des wagons "reconditionnés", notre prix n'était pas assez haut et on ne l'a pas eu. On a essayé de faire autre chose. Mais on ne sait pas si vous n'avez pas demandé à d'autres leur prix pour des wagons de ce type-là, même si cela n'avait pas été en appel d'offres, en tout cas pour vérifier que vous aviez le meilleur prix. Là, 1 379 000 \$ et 1 241 000 \$, cela fait quand même 138 000 \$, c'est 10 %. L'autre 1 158 000 \$ à 1 041 000 \$...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais être obligé de vous demander, M. le député de Lévis, de conclure s'il vous plaît.

M. Garon: Cela fait 117 000 \$ de différence; encore là, environ 10 %. C'est comme si on vous avait dit: Sur le prix qu'on vous a fait au point de départ, on vous coupe 10 %. C'est à peu près cela, en gros. Mais est-ce que c'était cela le meilleur prix? On ne le sait pas. Les hommes d'affaires sont là pour faire une piastre, je ne les blâme pas, ils sont en affaire pour faire de l'argent. Ils essaient de faire une piastre...

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

M. Garon: ...mais le gouvernement est là pour essayer d'avoir le meilleur prix. Oui, je peux bien arrêter là quant aux remarques préliminaires mais je pourrai poser des questions quand on arrivera à l'article 1.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Y a-t-il d'autres interventions, M. le député de Bertrand?

M. Parent (Bertrand): Oui, sur l'aspect de la sécurité, le contrat, j'imagine, prévoit certaines garanties. Je pense qu'il y a eu des mauvaises expériences de faites quant aux autobus, à la suite d'un important contrat avec une compagnie aussi importante et aussi grosse que General Motors. De quel genre de garantie a-t-on pu se prémunir dans cette transaction-là entre Bombardier et le ministère?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce qu'on nous dit, c'est qu'on a eu des garanties soi-disant supérieures à ce qu'on avait obtenu

aux États-Unis sur le plan de la sécurité. Des gens vont tenter d'obtenir une copie des garanties pour pouvoir les déposer et vous informer de chacune des garanties que nous avons obtenues sur ces véhicules.

M. Parent (Bertrand): Oui, je comprends, mais...

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

M. Parent (Bertrand): Je pense que le ministre doit être conscient qu'une fois qu'on a passé une commande d'environ 30 000 000 \$ et que des milliers de personnes voyagent à bord, cela ne sera pas tout de dire qu'on avait les garanties suffisantes. Je pense que c'est une dimension très sérieuse. Quand les autobus de la STCUM ou de la STRSM, en 1985 et 1986, ont commencé à avoir des défauts majeurs et que les sociétés de transport se sont retournées, non vers General Motors, mais vers le ministère des Transports, je peux vous dire qu'on ne l'a pas trouvé drôle. General Motors nous a envoyés - j'étais président de la STRSM à ce moment-là - paître littéralement. Il y avait des réclamations de l'ordre de 1 000 000 \$ par autobus qui étaient dans le décor. Au moment où vous faites affaire avec une société sans avoir été vers d'autres pour des motifs que vous avez expliqués précédemment, je me dis: dans quelle situation se place le ministère. Est-ce qu'on n'est pas placé dans une situation vulnérable?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

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

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on fait la comparaison avec les autobus, c'était la volonté du gouvernement de l'époque sur le plan d'un achat unifié non pas pour nécessairement avoir une qualité d'autobus, mais pour garder des emplois à Sainte-Thérèse. C'était cela, l'objectif premier de General Motors. C'était cela, l'objectif du contrat dans un premier temps tout en essayant d'avoir la meilleure qualité de véhicules, avec un devis, bien sûr. Dans notre cas, nous avons exigé certaines mesures sur le plan de la sécurité, bien sûr, parce qu'on ne peut pas commander des véhicules sans se préoccuper de la sécurité et s'assurer qu'ils correspondent aux normes de fabrication sur le plan sécuritaire et, par la suite aussi, bien sûr, de l'entretien. On va vous fournir tantôt les éléments spécifiques qui ont été demandés sur le plan des garanties de sécurité. Quant à moi, une firme comme Bombardier qui est courue sur le plan international et qui fait des wagons pour à peu près tout le monde aux États-Unis, que ce soit SEPTA, que ce soit New York Transit, que ce soit Boston et Amtrack, contrat qu'ils viennent de décrocher,

j'imagine qu'Us ont un respect de la sécurité, sans pour autant faire un acte de foi sans garantie. À ce niveau, ce n'est pas moi qui ai - je n'en ai pas la compétence - négocié les garanties dans le contrat. Il y a des gens qui au ministère sont spécialisés dans cela et qui font cela. Cela a été fait avec un accord parfait sur le plan technique et, comme la lettre de Mme Roy l'indique, en conformité avec ce qu'ils souhaitaient, donc, eux les opérateurs.

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

M. Parent (Bertrand): Est-ce qu'il y a eu des options de prises pour d'autres wagons, si c'était nécessaire, avec des prix fermes? Ce que je veux dire c'est qu'une fois qu'on a commencé avec Bombardier comme fournisseur, j'imagine, dans trois, cinq et dix ans, on n'aura pas tellement le choix. Est-ce qu'il y a eu quelque chose de négocié comme possibilités de commandes additionnelles avec des prix fixes, toujours en référence avec le contrat global initial de General Motors dans les autobus où les premiers autobus ont coûté 120 000 \$ et les derniers, 250 000 \$? Là, tout le monde était pris avec le bras dans le "tordeur". Je me demande si dans cela il y a eu quelque chose qui a été prévu dans ce sens-là, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, juste avant de répondre à la deuxième question, j'ai un élément d'information additionnel. On m'informe que l'office national des transports s'est rendu vérifier les véhicules en Pennsylvanie et que SEPTA a exigé de Bombardier certaines modifications sur le plan de la sécurité qui ont été incluses au devis et au contrat que nous avons signé avec Bombardier. Donc, sur le plan sécuritaire, en termes de construction, je pense qu'on a fait ce qu'on avait à faire. Cela ne veut pas dire pour autant que dans la pratique on ne doit pas avoir certaines garanties contre des défauts de fabrication. On verra tantôt lorsque les gens reviendront avec les éléments. La deuxième question était: Avez-vous indiqué une clause dans la mesure où dans le futur vous aurez besoin de wagons compte tenu du fait que vous avez fait affaire avec eux? D'après ce que j'ai compris c'est qu'effectivement Bombardier est très intéressée à cela. Quant à nous, la prochaine commande éventuelle de wagons serait celle qui pourrait alimenter la ligne Montréal-Deux-Montagnes. À ce moment-ci, nous prévoyons confier, après les fêtes, les mandats nécessaires à la réalisation des plans et devis pour aller à la phase de réalisation du train de Deux-Montagnes. Les professionnels nous recommanderont un certain nombre de choses. Il n'y a pas nécessairement compatibilité des lignes Rigaud et Deux-Montagnes sur le plan technique. Donc, il n'y a pas de clause avec Bombardier disant que dans le futur on leur achètera des wagons au

prix d'aujourd'hui ou à un prix indexé. Ce sera une négociation qui viendra ultérieurement.

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

M. Parent (Bertrand): Le fait que ni la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal ni le ministère ne soient propriétaires des rails, l'aspect de la rénovation parce que ces trains-là vont être faits et construits d'une façon où ils doivent être capables de rouler dans certaines conditions... Par exemple, le TGV en France est construit pour aller sur des rails qui sont construits beaucoup plus solidement à cause de la haute vitesse. Je me demande si ces nouveaux wagons vont être compatibles avec les rails et le fait que...

M. Côté (Charlesbourg): Voyons!

M. Parent (Bertrand): ...écoutez, M. le ministre...

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire très honnêtement, un homme qui, comme vous, a été président d'une société de transport, poser une question comme celle-là éveille des soupçons quant à moi, à savoir si on ne veut pas emplir du temps. Vous me demandez à moi - vous qui d'habitude êtes un homme assez sensé dans vos questions - si on a acheté des wagons qui sont compatibles avec les rails de chemin de fer. Voyons donc! Ils ne sont pas pour les mettre à côté!

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

M. Parent (Bertrand): Vous venez de me dire, M. le ministre, que la compagnie Bombardier a fait des corrections par rapport à l'aspect sécuritaire. Ce que je vous dis c'est que la sécurité c'est compatible avec les rails qu'il y a là. Je ne suis pas ministre des Transports, mais il y a une chose que je sais, par exemple, et c'est drôlement important. La ligne qu'il y a là actuellement il y a peut-être des modifications importantes à faire. Est-ce que vous le savez, vous, M. le ministre?
(15 h 45)

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Je le sais parce que les 5 900 000 \$, la STCUM ne le savait pas elle, on lui a appris...

M. Parent (Bertrand): Ah!

M. Côté (Charlesbourg): ...qu'il y avait des

modifications que l'office avait.. J'imagine que lorsque l'office demande des modifications aux wagons et qu'il est allé voir ce qui se passait aux États-Unis et que c'est lui qui a la surveillance et la responsabilité de la sécurité routière en ce qui a trait aux rails, il a dû se prémunir et s'assurer que le wagon allait bien sur les rails. Il me semble bien...

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

M. Parent (Bertrand): C'est cela que je vous demande, M. le ministre. Vous avez l'air de tout connaître cela, vous. S'assurer que...

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

M. Côté (Charlesbourg): Mon seul message était de vous dire que je commençais à me poser des questions sur le fait qu'autant de questions sur un projet de loi comme celui-là m'étonnait un peu et me laissait soupçonner qu'on voulait peut-être étirer le temps. C'est juste cela.

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

M. Parent (Bertrand): Là, vous me permettez...

M. Garon: Le ministre n'a pas le droit de supposer qu'on a des motifs autres que des motifs de bonne foi. C'est notre règlement.

Le Président (M. Saint-Roch): Ce n'était pas une question de règlements, M. le député de Lévis. M. le député de Bertrand.

M. Garon: On ne peut pas imputer de motifs ignobles à ses collègues.

M. Parent (Bertrand): M. le ministre, cela allait bien, vous n'auriez pas dû ...

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, M. le député de Lévis a raison, j'ai pris la peine de lui dire qu'en règle générale le député de Bertrand a des bonnes questions. Par le fait même en disant cela, je ne voulais pas présumer que le député de Bertrand avait des idées ignobles, c'est clair.

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

M. Parent (Bertrand): Ce n'était pas des mauvaises questions, c'est le ministre qui a des idées en arrière de la tête. Je pense que c'est important. Un dernier point, en ce qui me

concerne, c'est le montant du financement que vous avez mentionné tantôt. De mémoire, c'était 1 400 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): 1 484 000 \$.

M. Parent (Bertrand): Si ce n'est pas le financement du projet global, c'est le financement pour quoi exactement? 1 400 000 \$ sur un projet de 30 000 000 \$, j'essaie de voir c'est le financement de quoi.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est un financement intérimaire, bien sûr, dans ce cas-là, jusqu'à ce qu'on en arrive au programme d'emprunt du ministère. C'est un remboursement sur dix ans tant et aussi longtemps que les wagons ne sont pas livrés et que le tout n'est pas terminé. Il y a donc un financement temporaire et, par la suite, un financement sur dix ans.

M. Parent (Bertrand): C'est strictement un financement intérimaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Parent (Bertrand): M. le ministre, dans le fonctionnement de la STCUM, vous financez toujours à 100 % ces types d'équipement mais il y avait un plafond de prévu, il me semble. Est-ce qu'il est toujours là parce qu'on combine, à ce moment-là, métro, autobus et là on est rendus dans les trains? De mémoire, est-ce qu'il y avait un plafond? Il me semble qu'il y en avait...

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'ancienne règle de fonctionnement où il y avait un plafond. Le plafond est disparu avec le nouveau programme de cinq ans qu'on a signé et qui s'appliquait à partir de 1988 sur une enveloppe fermée et indexée, il n'y a plus de règles de plafond nulle part.

M. Parent (Bertrand): Il n'y a plus de règles de plafond ni quant au pourcentage ni quant au montant. Le but de ma question est: Ces 30 000 000 \$ ne viendront-ils pas affecter de quelque façon que ce soit le besoin de la flotte d'autobus parce qu'on aurait atteint un plafond?

M. Côté (Charlesbourg): Non, du tout.

M. Parent (Bertrand): D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Bertrand. Y a-t-il d'autres remarques préliminaires?

M. Garon: Si vous nous donnez du temps, on en a d'autres.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, lorsqu'on a fait l'article 127 de la loi sur la Commission des transports en décembre 1987, vous m'avez convaincu comme président du respect religieux de nos règlements.

M. Garon: Vous avez vu que je ne me suis pas obstiné longtemps non plus. Moi, je suis partisan de l'application Intégrale des règlements et, s'ils ne sont bons, de les changer.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis, de votre compréhension. Sur ceci, je vais appeler l'article 1 du projet de loi 91. M. le ministre.

Étude détaillée

M. Côté (Charlesbourg): "Le ministre des Transports est autorisé à acquérir vingt-quatre voitures et des pièces de rechange, pour le transport de voyageurs sur la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud."

M. Garon: M. le Président, j'aurais quelques questions.

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

Garantie contre la rouille sur les wagons

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une clause de garantie contre la rouille?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: En Pennsylvanie, l'hiver n'est pas long, c'est au sud de New York. L'hiver n'est pas long et je me rappelle qu'il y a eu des problèmes de rouille dans le passé. On apprend des expériences...

M. Côté (Charlesbourg): Je veux épargner le temps qui est imparti au député de Lévis pour qu'il puisse poser d'autres questions. Je vais lui répondre immédiatement.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est en aluminium.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des véhicules en aluminium.

M. Garon: Il n'y a aucune partie autre que l'aluminium? Pour ce qui est des systèmes de roulement et des parties extérieures en dessous des wagons...

M. Parent (Bertrand): Ce ne sont pas des roues en aluminium?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On n'est pas encore rendu là.

Une voix: Un alliage?

M. Côté (Charlesbourg): Il parlait du wagon.

M. Garon: Non, je ne parle pas du wagon, je parle des parties. Je suis toujours dans le système de sécurité dont parlait mon collègue de Bertrand tantôt, quand il parlait des autobus qui ont rouillé, parce qu'on peut dire que GM fait sûrement plus de véhicules que Bombardier en fait dans toute l'Amérique du Nord, excepté qu'il en fait pour le sud et la rouille, pour nous autres, c'est important. Alors, est-ce qu'on a prévu que les wagons ne seraient pas de même devis au point de vue de la sécurité, au point de vue de la rouille sur les parties motrices et toutes les parties en dessous des wagons et aussi pour la durée?

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Je le répète, les wagons sont en aluminium. Donc, on vient de régler ce problème. Évidemment, les roues ne peuvent pas être en aluminium. Est-ce qu'on pourrait avoir les spécifications de la grosseur des roues, de l'épaisseur de l'acier? 32 pouces de diamètre, les roues...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut avoir de l'importance, parce que si ce n'est que 16, ça peut rouiller plus à 32.

M. Garon: Cela roule moins vite!

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on va s'informer du type d'acier et de la garantie antirouille et, éventuellement, on va vous fournir les réponses.

M. Garon: Ce que je demande, c'est le devis. Le devis est... On l'a dit, on se greffe à une commande américaine. Je comprends que la Pennsylvanie peut avoir des devis différents de ce dont on a besoin à Montréal, étant donné l'humidité qu'on a ici, parce qu'on est reconnu comme humide. Il n'y a pas de territoire humide comme ça en Amérique du Nord. Ne nous racontons pas d'histoire, c'est très humide, le Québec. En plus, comme il y a du froid, on sait que la combinaison du froid et de l'humidité, ça favorise la rouille. Vous n'avez qu'à regarder le pont de Québec, sacrifice, il ne roule pas, lui, et il est

rouillé. Regardez en haut. On ne peut pas dire comment cela se fait qu'il est rouillé. On peut se le demander. Le pont de Québec est tout rouillé et le mettre en ordre, ça prendrait 20 000 000 \$ sur cinq ans.

Alors, ça rouille au Québec, même s'il n'y a pas de calcium. J'imagine que le calcium ne doit pas être bien considérable dans les parties en haut du pont de Québec. Alors, c'est le climat qui favorise la rouille. Je demande ça. Sur le plan du devis, a-t-on eu des exigences particulières différentes de celles de la Pennsylvanie ou si cela a été les mêmes exigences au point de vue de la rouille et des garanties contre la rouille?

M. Côté (Charlesbourg): On vérifie cela.

M. Garon: L'autre question que je me posais, c'est: Est-ce qu'il y a eu une étude sur... Là, il semble qu'on s'oriente de plus en plus vers les transports urbains par rail. Le député de Bertrand avait commencé à en parler. Est-ce qu'on a fait une étude? Parce qu'on parle de la ligne Montréal-Rigaud. Il est question d'autres lignes de chemins de fer actuellement comme Montréal-Deux-Montagnes et il y en a d'autres qui ne sont pas décidées. On dit aussi qu'il peut éventuellement y avoir du transport plutôt par métro de surface. Il y en a même qui ont des projets pour la région de Québec. Je sais que le ministre n'y croit pas trop. Là, Québec, c'est une place où il y a 155 pouces de neige en moyenne et où il y a beaucoup d'humidité. Est-ce qu'on s'est juste greffé au devis des wagons de Pennsylvanie ou est-ce qu'on a fait une étude pour savoir, dans le développement des wagons ou de voitures, si vous voulez, qui pourraient servir pour ce type de circulation, est-ce qu'on a fait une étude pour voir quel serait le type approprié pour ce genre de transport, en fonction de nos besoins, ou si simplement on s'est greffé à cette commande en n'ayant pas de spécifications trop particulières et que ça voudrait dire, au fond, que les devis des voitures changeront à chaque commande? On se retrouvera, à un moment donné, beaucoup plus avec des échantillons de chaque modèle qu'un type de véhicule, de voiture qui a été conçu pour le transport urbain sur rail, en fonction de nos besoins particuliers étant donné notre climat. Les portes qui ouvrent... On a vu des photos de personnes dans le métro de Montréal. Quand elles sortent, comprenez-vous, elles ont toute la face en grimace et elles ont de la misère à ouvrir les portes. Il y a des personnes qui restent prises dans les portes. On a un climat particulier. Sur le plan de la sécurité, est-ce qu'on s'est posé ces questions-là ou non ou si tout simplement on s'est greffés au contrat américain. C'est important.

Une voix: Oui, c'est important.

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

tre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je comprends le sens de la question du député de Lévis. Quant à moi, j'ai toujours pensé que ce qu'il y avait de plus avant-gardiste au Québec sur le plan de la connaissance, de la recherche et du développement de wagons et qui colle à une clientèle et qui est capable de voir au bout de son nez et pas mal plus loin que son nez, qui est capable de voir cinq ans ou dix ans en avant, c'est effectivement Bombardier. C'est un leader mondial sur le plan de la connaissance des besoins des clientèles qui ont à utiliser le transport en commun, à un point tel qu'il va supplanter chez l'oncle Sam, finalement, tout ce qu'il y a de plus compétitif là-bas. Si Bombardier est assez compétent pour rivaliser aux États-Unis, à New York, à Boston, compétitionner d'autres compagnies aussi avancées sur le plan technologique que les Japonais, j'imagine qu'ils ont fait toute une série de recherches pour faire en sorte que leurs véhicules soient des véhicules qui vont remplir les besoins des années futures et que, par conséquent, il y a de fortes chances que ce qu'ils nous offrent au Québec soit aussi à la fine pointe des besoins des utilisateurs de ce genre d'équipements. C'est cela. Alors, même si je ne peux pas avoir au ministère des Transports une équipe pour vérifier si, effectivement, Bombardier fait la bonne recherche et le bon développement et s'il répond exactement en tout ou en partie à la grosseur des toilettes s'il y a un besoin de toilettes, au tissu des sièges s'il y a un besoin de sièges, à la grosseur de la poubelle ou du cendrier qu'il y a dedans, cela m'apparaît être, en tout cas à tout le moins, une forte chance que Bombardier soit d'avant-garde à ce chapitre-là et qu'il peut répondre effectivement à nos besoins chez nous. Au-delà de tout cela, quant à moi je suis extrêmement fier, très fier de ce qu'a fait Bombardier sur le plan de la connaissance, du développement, à Saint-Anne-de-la-Pocatière et un peu partout dans le Québec, de produits extrêmement compétitifs sur le plan international, développés par des gens de chez nous qui traversent tous les marchés nord-américains actuellement, s'implantent en Asie et, dans certains cas, au Moyen-Orient. Alors moi, ministre des Transports, demain matin je vais m'interroger sur la capacité de Bombardier de répondre aux besoins des Québécois qui veulent utiliser un train de banlieue? Je ne suis pas prêt à franchir ce pas-là. Alors, je suis prêt à continuer d'encourager Bombardier, pas à n'importe quel prix, mais encourager Bombardier et faire en sorte d'être là au moment où il a besoin de nous, compte tenu du travail qu'y procure à des centaines et des centaines d'employés chez nous, en particulier aux gens de Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Alors, c'est cela, je pense qu'à ce chapitre-là je ne constituerai pas une équipe au ministère pour vérifier si Bombardier a fait la bonne recherche et le bon développement et si

son produit colle à la réalité.

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

M. Parent (Bertrand): Je comprends les propos du ministre de ne pas vouloir tout remettre en question chez Bombardier et je lui dirais que nous autres aussi, de ce côté-ci, on est bien fiers de Bombardier. Une fois qu'on a dit cela, je pense qu'il faut comprendre une chose. S'il y a quelqu'un qui sait construire des autobus et s'il y a quelqu'un qui sait construire des automobiles, c'est bien la compagnie General Motors, qui est un leader mondial. Pourtant, deux ans après avoir mis certains autobus sur la route, ceux-ci ont rouillé complètement. Le ministre sait exactement de quoi on parle. Pourtant, ce n'était pas des deux de pique, c'était General Motors. Ce que je demande au ministre: Est-ce qu'il y a eu des précautions de prises pour obtenir certaines garanties? Ce n'est pas au ministre d'aller vérifier tout cela, mais je me dis que la question de la rouille, c'est important.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais vous répondre, je viens d'avoir la réponse. J'ai envoyé vérifier parce que je n'ai pas le contrat avec moi.

M. Parent (Bertrand): C'est cela le but de nos questions, c'est de s'assurer que...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis prêt à vous répondre.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est que la dernière question du député de Lévis, ce n'était pas celle-là. Je suis prêt à vous répondre. Les garanties, en général, sont de deux ans; sur les bogies, c'est cinq ans; sur la caisse, contre la rouille - je suis bien heureux de dire cela au député de Lévis - quinze ans.

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

M. Garon: Quinze ans, où?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Est-ce la spécification américaine ou la vôtre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans notre contrat.

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

M. Parent (Bertrand): Moi, cela me satisfait. C'est important qu'on sache cette chose.

M. Côté (Charlesbourg): On l'apprend en même temps que vous.

M. Parent (Bertrand): Exactement. La question de la sous-traitance, est-ce qu'on a exigé qu'il y ait un pourcentage et quel pourcentage est exigé concernant la sous-traitance des pièces que Bombardier fera faire ici au Québec? Dans les contrats gouvernementaux, on s'assure que le maximum sera fait au Québec. J'imagine qu'il y a eu des normes à respecter. Est-ce qu'on pourrait connaître grosso modo quel pourcentage?

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

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu moi-même l'occasion de visiter Sainte-Anne-de-la-Pocatière. De ce que j'ai vu, tout était fabriqué à Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Je vérifierai s'il n'y a pas quelques éléments ou quelques pièces qui peuvent venir de l'extérieur. Mais, à ma connaissance, les normes générales des produits québécois étaient très largement dépassées. Je ne serais pas surpris que ce soit la totalité qui ait été fabriquée à Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

Ce qu'on comprend dans ce genre d'opérations, vis-à-vis SEPTA par exemple aux États-Unis, c'est que Bombardier a été obligé de construire une entreprise aux États-Unis parce que les Américains voulaient avoir de l'assemblage chez eux et que, dans certains cas, c'est le châssis qui est fabriqué à Sainte-Anne-de-la-Pocatière puis transporté et...

Une voix: Assemblé.

M. Côté (Charlesbourg): ...aménagé aux États-Unis. Mais, dans ce cas-ci, il a été fait en totalité à Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

Une voix: Excellent.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: Le ministre a dit quinze ans, au point de vue de la rouille. La durée d'un wagon... Quand vous en achetez un normalement, la durée prévue est de combien d'années?

M. Côté (Charlesbourg): 40 ans.

M. Garon: Comment est-ce qu'on peut dire qu'un wagon qui doit durer 40 ans est garanti contre la rouille pendant 15 ans? Le gros facteur pour faire...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même

se rendre compte... On a nos amis les camionneurs de tout le Québec, ce qu'on a appelé le comité des 20, qui sont ici et qui surveillent attentivement nos travaux, puisque le prochain projet de loi Sss concerne. Dans la pratique, ils savent que, s'il n'y a pas d'entretien régulier, cela va rouiller plus vite. Il y a certaines précautions qui ne dépendent pas du fabricant mais davantage de l'utilisateur. Dans ce sens, cela m'apparaît extrêmement important que celui qui fait l'utilisation ait la sagesse minimale d'un entretien adéquat dans ces circonstances.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: Par rapport à cette question, vous avez dit: il est garanti quinze ans contre la rouille. Quelle différence y a-t-il dans vos spécifications par rapport aux spécifications américaines?

Les choses pour le Japon et les choses pour ici, ce n'est pas pareil. Je suis allé au Japon, dans trois places, celle qui ressemble le plus au Québec, l'île du nord, Okkaido, et j'ai remarqué que dans les lits j'avais trois pouces de pieds qui dépassaient et, quand je me faisais la barbe, il fallait que je sois en petit bonhomme. Ce n'est pas pareil. Que voulez-vous, la grandeur moyenne d'un Japonais est plus petite que la nôtre. Il y a des spécifications particulières. Ce n'est pas le même genre de climat. Ici, on a un climat très rigoureux, sur le plan de l'humidité. On regarde ailleurs, dans l'Ouest canadien, par exemple en Saskatchewan, c'est sec comme une balle. Le problème là, c'est la sécheresse. J'ai rapporté des cactus des champs de blé - il y a de gros cactus dans les champs de blé de la Saskatchewan - pour montrer cela à mes amis qui pensent qu'ils sont avantagés par rapport à nous autres. Au contraire, c'est un climat très sec. Et c'est au Canada. Tandis qu'ici on a un climat très humide.

C'est pour cela que quand on dit: Garantie de quinze ans... Je voudrais savoir si le devis... Parce que vous avez un devis. Ils n'ont pas fait n'importe quoi, Bombardier, avec la Pennsylvanie. Ou bien la Pennsylvanie a fait des réquisitions en termes de normes, des plans et devis de ce qu'ils voulaient, ou bien ils ont eu une proposition de Bombardier. Je ne sais pas ce qui s'est passé dans ce cas, mais habituellement c'est la façon de fonctionner. Faites-nous une proposition, voici ce qu'on veut, mais il y a des spécifications. Il n'y a pas rien. On ne dit pas: On veut des wagons, proposez-nous des wagons. Ce n'est pas cela. Habituellement, il y a des spécifications. Ce que j'aimerais savoir c'est quelles sont les spécifications particulières par rapport aux spécifications des Américains, concernant les wagons de la Pennsylvanie? Est-ce qu'on a eu des exigences particulières ou est-ce qu'on a *marché sur le même* type de wagon? S'ils rouil-

lant vraiment, on va avoir un problème, les wagons vont... Évidemment, ce sera un autre gouvernement à ce moment-là et on ne sera peut-être plus là, ni l'un ni l'autre. Dans quinze ans, je ne suis pas certain qu'on sera encore ici.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu. Est-ce que ce sont les wagons ou les roues? On s'est compris sur les wagons. On parle des roues là.

M. Garon: Non. Je parle de toute la patente.

M. Côté (Charlesbourg): On parle de la rouille.

M. Garon: La voiture au complet. Vous avez dit: Cela doit durer 40 ans. On parle de 15 ans, il y a les parties motrices, il y a les portes, il y a les parties qui roulent, qui bougent. Le dessus de wagon doit être plus durable, j'imagine. C'est de cela qu'on parle quand on parle de wagon, les portes qui ouvrent et qui ferment. Vous avez dit, je ne sais pas comment vous avez appelé cela, mais en tout cas la voiture, le châssis et aussi toutes les parties mobiles en dessous, les ressorts, les roues, tout ce qui fait la suspension, la mobilité du wagon, tout cela fonctionne avec des parties. On a eu l'expérience des autobus. On n'avait pas de raison de craindre General Motors. Comme le ministre dit: Ils en font beaucoup, mais on a le droit d'avoir des garanties. On a le droit d'avoir des spécifications parce qu'on est dans des conditions climatiques particulières, c'est cela que... Bombardier, ils peuvent faire des voitures pour la Floride, pour la Californie. Ce ne sont pas les mêmes spécifications. On dit même, dans les documents que j'ai vus sur l'environnement, qu'aux États-Unis on peut mettre des lignosulfonates sur des routes, mais on dit dans des territoires arides. Alors qu'on sait bien que le problème de lignosulfonates, de ce que j'ai lu, c'est quand il pleut. Cela s'en va dans les rigoles et cela suit les rigoles. Si vous êtes au Nevada où il ne pleut pas une fois par année, il n'y a pas trop de danger que ce soit lessivé par la pluie. C'est un autre problème. Les spécifications d'un produit sont différentes. C'est pour cela que je demande la particularité des spécifications. On s'est greffé à un contrat qui a été fait par un autre. On s'est greffé à un contrat américain pour avoir un meilleur prix. Mais est-ce qu'on a eu le produit en fonction de nos besoins ou si on a eu la voiture en fonction des besoins des Américains de Pennsylvanie? Un des critères, c'est la sécurité et la rouille. C'est pour cela que je demande cela. Est-ce qu'on a eu un changement dans les spécifications pour avoir une voiture en fonction de nos besoins ou est-ce qu'on a accepté une voiture en fonction des besoins des Américains? Je ne dénigre Bombardier en aucune façon en disant cela. Est-ce

qu'on a acheté un prix ou est-ce qu'on a acheté une voiture?

M. Côté (Charlesbourg): On a acheté une voiture à bon prix, donc les deux. Ce qui n'avait pas nécessairement été fait dans le cas de la commande unifiée d'autobus à l'époque. La garantie de quinze ans sur la rouille est une garantie assez importante. J'ai demandé qu'on vérifie. C'est une garantie qui est beaucoup plus longue que ce qui a été accordé aux Américains. D'autre part, il est peut-être bon d'ajouter que le ministère des Transports a payé à 100 % un employé de la STCUM qui a été chez Bombardier, il y est encore, pendant toute la construction des wagons pour s'assurer de la qualité du produit. Au-delà de tout cela il est bien possible qu'il puisse arriver un pépin ultérieurement. C'est bien possible. Dans ce sens-là, la firme Bombardier est une firme très responsable qui ne perdra très certainement pas son nom dans une opération, en particulier à l'intérieur de sa province. Je me souviens que dans le cas des autobus le problème était un problème de rouille et GM prétendait que le fournisseur d'acier avait fourni un acier qui était plus ou moins de qualité et que c'était de là que provenait le problème de rouille prématurée. Dans ce sens, effectivement, c'est moi qui ai réglé le dossier de manière finale avec GM par l'entremise de négociateurs qui ont compensé pour certaines pertes encourues. C'est une expérience très malheureuse qui nous a peut-être permis d'être un peu plus sage dans d'autres cas.

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

M. Garon: Voyez-vous ce qu'il nous dit, au fond, c'est que le problème des autobus, c'est une question d'acier. Normalement, quand GM achète de l'acier, elle n'achète pas n'importe quel acier, elle achète de l'acier selon certaines spécifications. Celui qui a fourni l'acier, il a fourni l'acier demandé ou il n'a pas fourni l'acier demandé. Il ne faut pas se conter d'histoires et se mordre le front avec les dents d'en haut. On demande tel devis. Moi, ce que je demande au ministre, et il ne me répond pas, je lui ai demandé: il y a eu une commande américaine de 200 véhicules, qu'on a dit, pour la Pennsylvanie. Ils ont obtenu en fonction de leurs besoins. Est-ce qu'on a changé, par exemple, la qualité de l'acier pour les parties qui vont être utilisées pour la voiture? Le ministre nous dit: On a eu une garantie même plus longue qu'en Pennsylvanie. J'aimerais savoir quelle a été la durée de la Pennsylvanie et quelle est la durée d'ici. Quelles sont les spécifications qui ont changé pour que Bombardier... Qu'est-ce qui a changé dans le véhicule pour que Bombardier puisse nous donner une garantie plus longue ou bien l'a-t-on tout simplement donnée sur papier sans changer les parties? C'est cela que j'aimerais

savoir.

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

M. Garon: Et c'est normal.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas charrier non plus. Je viens d'avoir l'information confirmée par Bombardier sur la différence de la garantie donnée à SEPTA et celle donnée au Québec, qui a probablement été exigée par nous dans la négociation. La garantie générale sur SEPTA est de deux ans, y compris pour la rouille, alors que la garantie sur les bougies est de cinq ans. Point, "period", à la ligne, cela se termine là aux États-Unis comme garantie. Au Québec, la garantie générale est de deux ans, la garantie sur les bougies est de cinq ans et la garantie sur les caisses, contre la rouille, quinze ans. Une bonne différence.

J'imagine que le constructeur qui donne cette garantie-là doit bien s'assurer un peu qu'il a les éléments et les produits de qualité pour être capable de faire face à sa garantie, j'imagine.

M. Garon: Oui, mais cela peut être tout simplement...

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

M. Garon: ...parce que cela ne rouille pas vraiment en Pennsylvanie parce qu'il ne tombe pas de neige ou que le degré d'humidité est moins haut. Moi, je peux vous dire, par exemple, que je vais régulièrement dans l'Ouest américain et je vois des voitures de dix ans qui n'ont pas de rouille. Que voulez-vous? Cela ne rouille pas, il n'y a pas de neige, il n'y a pas de condition pour que cela rouille, alors cela ne rouille pas. On peut bien mettre une spécification, on va mettre cela à deux ans n'importe quand puisque au bout de dix ans cela ne rouille pas. Nous autres, par exemple, ce n'est pas la même chose. Nous autres, cela rouille.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que deux ans par rapport à quinze, il faut croire que ce n'est pas la même chose, c'est sept fois plus.

M. Garon: Bien, je ne le sais pas. C'est pour cela que vous dites probablement. Moi, je vous demande si vos fonctionnaires qui ont négocié...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non...

M. Garon: Vous dites: Probablement qu'ils ont demandé quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je n'ai pas dit probablement. Là...

M. Garon: C'est cela que vous avez dit.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis revenu en vous disant que c'était cela la différence.

M. Garon: Oui. Mais je vous demande si c'est la même fabrication ou s'il y a une fabrication spéciale pour donner une garantie différente. Est-ce que c'est la même fabrication ou si on a... Est-ce qu'on a exigé une garantie? Est-ce qu'on a eu des spécifications au point de vue de la rouille ou si tout simplement on a changé la clause de garantie? C'est cela que je demande. Là, vous ne me répondez pas. Vous dites: Ils ont probablement dit quelque chose parce qu'on a une garantie qui n'est pas la même qu'aux États-Unis. Mais je vous dis: Est-ce que cela a été négocié? Est-ce qu'on a demandé des spécifications? Est-ce qu'on a eu des exigences à ce point de vue? C'est fondamental, parce que ça a été cela le problème dans l'affaire des autobus. Dans l'affaire des wagons, est-ce qu'on l'a fait ou on ne l'a pas fait? Je ne peux pas me contenter d'une réponse qui dit: Bon, cela a l'air de cela. Ce n'est pas cela que je demande, je demande une réponse précise. J'imagine que les gens qui vous entourent et qui vous conseillent sur ce projet de loi ont participé aux négociations, ils savent s'ils l'ont exigé ou non. Ils savent si on a eu des exigences par rapport à... Est-ce qu'ils ont tenu compte de cela ou s'ils n'y ont pas pensé? Ou tout simplement qu'est-ce qu'ils ont demandé par rapport à cette garantie? Qu'est-ce qu'il y a eu de différent dans la construction de ces voitures pour donner une meilleure garantie sur les voitures pour le Québec que sur celles pour la Pennsylvanie?

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

M. Garon: C'est une question que je pose. Ce n'est pas une affirmation, c'est une question.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement.

M. Garon: Pardon?

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

M. Côté (Charlesbourg): Probablement.

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

M. Parent (Bertrand): Oui. Il y a un détail sur la façon dont l'article 1 a été rédigé.

Pourquoi a-t-on mis seulement 24 voitures et qu'on n'a pas cru bon de préciser 16 wagons d'une sorte ou...

(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Dans la loi?

M. Parent (Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas, aucune idée.

M. Parent (Bertrand): Ce n'est pas nécessaire? C'est parce que là cela fait global, alors qu'on sait que ce ne sont pas 24 wagons réguliers. Il me semble que, vu que la commande était assez spécifique, on aurait pu dire: "Le ministre des Transports est autorisé à acquiescer..." C'est une question que je me pose.

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, pour le bénéfice du député de Bertrand, c'était davantage le pouvoir d'acquisition qui était concerné. Le reste étant, bien sûr, bien clair au dos du contrat.

M. Parent (Bertrand): Cela répond à ma question.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: Je voudrais poser une question au ministre au sujet de la garantie contre la rouille. Il a parlé de deux ans pour les...

M. Côté (Charlesbourg): Une garantie générale.

M. Garon: C'est parce que vous avez parlé de quinze ans pour le wagon. Voulez-vous dire quinze ans sur le châssis ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pour les parties motrices?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Les parties qui roulent, qui bougent

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je répète au député de Lévis...

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

M. Côté (Charlesbourg): Je répète au député

de Lévis que la garantie générale, c'est deux ans.

M. Garon: Deux ans, c'est ce que je disais.

M. Côté (Charlesbourg): La garantie sur les bogies, c'est cinq ans.

M. Garon: Quelle garantie sur les bogies?

M. Côté (Charlesbourg): Une garantie sur les bogies.

M. Garon: La garantie...

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, ce ne sont pas des bogies comme dans le temps de Noël.

M. Garon: Je comprends cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas qu'il y ait de méprise, parce que des fois la spécification de la bougie de Noël n'est peut-être pas la même que la spécification du bogie sur le wagon, évidemment.

M. Garon: Je comprends cela.

M. Parent (Bertrand): On n'est peut-être pas des lumières, mais on comprend cela.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Au nombre de pannes de courant qu'il y a, il ne faut pas se surprendre si les bogies sont parfois éteintes.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La parole est à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En ce qui concerne les caisses, c'est quinze ans de garantie contre la rouille. Alors que, dans le cas de SEPTA, c'est deux ans de garantie générale en incluant la rouille, donc deux ans, et cinq ans sur les bogies. Je veux tout simplement vous dire, parce que je sais que vous n'êtes peut-être pas nécessairement à court de questions, qu'à compter du moment où la négociation s'est entamée avec Bombardier ils ont fait la proposition des plans et devis de SEPTA et il y a eu, sur le plan du comité technique, une négociation avec la STCUM et les officiers de la -STCUM et des modifications ont été apportées à la demande de la STCUM aux devis de SEPTA pour correspondre à ce que la STCUM souhaitait. Il y a eu, effectivement, toute une série de modifications et j'ai dit à mes collaborateurs: Dans la mesure où je vais dire cela au député de Lévis, sans doute son avidité de connaissances va faire en sorte qu'il va demander: Est-ce que vous pourriez me donner dans le détail chacune des modifications qu'a exigées la STCUM ainsi que les garanties à obtenir avec le matériel qu'ils fabriquent? Cela, je ne pourrais pas vous le fournir mais je vais

en prendre note et, si jamais votre question vient, je vous fournirai cela un peu plus tard.

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

M. Garon: Puisque vous me l'offrez, je l'accepte.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'accepterais d'avoir ces Informations parce que cela m'intéresse. Je calcule qu'il faut profiter des expériences passées. Dans le cas des autobus, la rouille avait posé des problèmes par rapport à quelles parties principalement?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, mais dans ce cas-ci je ne peux pas vous répondre parce que cela ne fait pas partie de l'article 1.

M. Garon: Oui, je le demande par comparaison.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est l'expérience avec les autobus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, on est dans des wagons, on n'est pas dans les autobus.

M. Garon: Même sans aller dans les wagons, dans les voitures, il s'agit de savoir au fond sur quelles parties la rouille a présenté des problèmes dans les autobus. Ce n'est pas partout que cela a rouillé. Les autobus n'ont pas rouillé à la grandeur.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que c'est dans les parties les plus vulnérables à la rouille.

M. Garon: Lesquelles?

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas - vous irez faire un tour dans les garages de la commission de transport de la communauté urbaine et peut-être que votre collègue de droite peut vous dire quelles parties - vous allez voir que, dans le bas des châssis, il y a de la rouille en ce qui concerne les autobus.

M. Garon: Sur le plan de la sécurité - parce qu'il avait été dit à ce moment-là que la sécurité était en jeu - il a fallu qu'il y ait de la rouille dans des parties autres que les châssis pour que ça entraîne des problèmes de sécurité.

M. Côté (Charlesbourg): Si le châssis est endommagé par la rouille, je pense que ça peut peut-être finir par atteindre la sécurité des gens. Il me semble que le châssis doit être important.

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

a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des études pour l'avenir, pour voir quel type de voitures sur le chemin de fer serait utilisé? Est-ce qu'on a fait une étude pour savoir quel serait le modèle qu'on pense utiliser pour Rigaud, pour les différentes parties où l'on pense développer le voiturage par chemin de fer?

M. Côté (Charlesbourg): C'est en cours.

M. Garon: Cela veut dire que lorsque vous avez passé la commande, à ce moment-là, pour le type de voiture que vous envisagez comme voiture modèle au Québec, l'étude n'était pas faite?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une étude qui est faite où on tente d'avoir une certaine compatibilité entre les véhicules qui sont utilisés sur Rigaud et ceux qui seront utilisés sur Deux-Montagnes.

M. Garon: Est-ce que l'étude est produite ou seulement commandée ou si vous avez l'intention de la faire faire?

M. Côté (Charlesbourg): On a eu des contacts avec différentes firmes qui, effectivement, se penchent sur le problème, que ce soit UTDC, que ce soit Bombardier ou que ce soit d'autres firmes de professionnels de la région de Montréal qui ont tous intérêt à ce que la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes se réalise, et c'est dans ce cadre-là que ça va se finaliser.

M. Garon: Et quel est l'échéancier pour produire l'étude?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu de multiples études faites dans le passé, que ce soit par la Communauté urbaine de Montréal, que ce soit par le ministère des Transports, sur le train de Deux-Montagnes; il y avait des variantes de coûts assez appréciables. Dans le cadre du plan de transport, le ministère des Transports a retenu la solution intermédiaire qu'il a lui-même élaborée à partir des études antérieures et qui coûte à peu près 175 000 000 \$. Nous allons confier, après les fêtes, les mandats nécessaires à la finalisation de toutes ces études.

M. Garon: Maintenant, dans ces genres de contrats, il y a habituellement deux façons de faire. On établit nos besoins et on demande à une entreprise de nous fournir un modèle, ou bien on part avec des spécifications assez précises et on demande aux entreprises de nous dire quels seraient les prix pour ces spécifications assez précises. Ce que vous avez demandé, est-ce un concept de voitures ou si ce sont des

prix de voitures pour une voiture déjà pas mal spécifiée où la marge de manoeuvre n'est pas considérable pour l'entreprise et où le modèle est déjà défini?

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

M. Côté (Charlesbourg): il n'y a pas de choix de fait. Ces choix viendront en temps opportun, en particulier, quand toutes les décisions seront prises concernant la ligne qui mène à Deux-Montagnes.

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

Pièces de rechange

M. Parent (Bertrand): Sur les pièces de rechange, M. le ministre, 600 000 \$ de pièces de rechange pour 24 wagons, en définitive, ça fait quelque chose comme 25 000 \$ de pièces de rechange. Pour quelle période estime-t-on que ces pièces de rechange vont être valables? Est-ce qu'on en a pour deux ans, cinq ans? Qu'est-ce que ça peut représenter 600 000 \$ de pièces de rechange? En termes de temps, est-ce que ce sont des pièces de rechange pour un an et on devra, par la suite...

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

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est quand même assez difficile, assez imprévisible, mais c'est la règle un peu standard qui s'applique ailleurs, dans ce domaine-là.

M. Parent (Bertrand): C'est un pourcentage qu'on a appliqué tout simplement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la règle, semble-t-il, usuelle dans ce genre de dossiers, conseillée par les fabricants. Ce qu'on prétend, c'est que très certainement, la première année, on n'aura besoin de rien, mais, la deuxième année, on peut commencer à en avoir besoin. Alors, dire sur quelle période ça peut nous servir, c'est assez difficile de le dire avec précision.

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

M. Parent (Bertrand): Est-ce qu'on a une certaine forme de garantie quant à certaines pièces qui seraient des pièces faites spécifiquement par le manufacturier? A part les pièces qui peuvent facilement être réusinées ailleurs, il y a des composantes, à mon avis, qui sont des pièces très spécifiques que Bombardier a faites.

Ma question est la suivante: Au bout de

cinq ans, si on n'a pas ces garanties d'approvisionnement des pièces majeures, est-ce qu'on a mis une clause ou une garantie comme quoi le manufacturier s'engage à fournir pendant x années des composants majeures qu'on ne pourrait pas avoir ailleurs?

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

M. Côté (Charlesbourg): Avec votre permission, je demanderais peut-être à M. Lussier de répondre à cette question, parce qu'il est question de module ou de rechange en termes de pièces. M. Lussier pourrait vous expliquer.

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

M. Lussier (Gilles): Je suis le directeur de l'expertise technique en transport terrestre des personnes. C'est moi qui me suis occupé de négocier ce contrat.

M. Garon: Pour le ministère?

M. Lussier: Pour le ministère. Maintenant, les pièces de rechange, en général, dans ce genre de contrat, c'est l'envergure des pièces de rechange qu'on acquiert, pour répondre à ce que M. le député demandait tantôt, pour avoir des pièces qui ne sont pas disponibles sur tablette. Étant donné la somme normalement requise pour ça, on avait un certain nombre de pièces recommandées. On a fait cette liste. On a évalué les pièces et la liste de pièces a été remise au ministère qui l'a étudiée. Nous avons recommandé que ce soit plutôt des modules, de façon que ce soit plus facilement utilisable et Bombardier fabrique justement des modules. Ces modules seront disponibles à la suite de la fabrication du matériel roulant.

En fait, nous avons négocié ça, non pas au prix des pièces, c'était très coûteux, mais de façon qu'on ait des économies d'échelle en disant: Cela correspond à une partie du véhicule. Mais nous avons des pièces d'une valeur d'au-delà de 1 200 000 \$, ce que Bombardier n'a pas aimé comme négociation. Mais on a dit: C'est ça qu'on veut et cela nous a permis d'économiser énormément et d'avoir des modules disponibles pour que, dès qu'il y a un bris, on puisse changer le module et le réparer par la suite, ce qui se fait relativement couramment maintenant.

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

M. Parent (Bertrand): Je pense que vous avez apporté de l'éclairage, M. Lussier. Mais le sens de ma question est le suivant: Pour quelle période cet approvisionnement de modules est-il assuré? Est-ce que, en 1995-1998, on ne peut pas se retrouver dans une situation vulnérable, parce qu'il faut calculer qu'on est dans une

première relation avec ce genre d'approvisionnement?

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même toujours tenir compte que la livraison aux États-Unis, à SEPTA, est une livraison qui est là et qui risque de faire des petits additionnels également et que, dans ce sens, ils ont aussi la préoccupation d'une certaine pérennité des équipements.

Vos connaissez un peu la recherche et le développement. Cela coûte beaucoup de sous à une compagnie pour être capable de développer ce genre de véhicule. Cela devient compétitif au niveau des prix et, bien sûr, demain matin, ce n'est pas Bombardier qui va être intéressée à changer de cap. Effectivement, la garantie que nous avons et celle qui est offerte à SEPTA un peu partout où ils ont livré ce genre de véhicule... Dans ce sens...

M. Parent (Bertrand): M. le ministre, ma question vise juste à savoir...

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

(16 h 30)

M. Parent (Bertrand): ...si dans le contrat il est prévu une clause qui dit que Bombardier doit garantir au ministère des Transports l'approvisionnement des pièces pour x années, j'imagine. C'est juste ce que je voulais savoir. J'imagine que cela a été prévu d'une certaine façon. Si ce ne sont pas les pièces, les modules. Mais il y a une forme d'engagement que vous avez dû prendre pour vous assurer que... Je ne sais pas si vous comprenez le sens de ma question. Je ne veux pas entrer dans les détails de mécanique, mais je veux m'assurer.

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

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je viens de vérifier auprès de M. Lussier. Non, il n'y a pas ce genre de garantie à l'intérieur du contrat, parce que l'évaluation qui en est faite, ce sont des pièces qui sont disponibles ou fabriquées dans d'autres circonstances. Ce sont des pièces qui sont usinables, qui sont fabricables par celui qui opère ce genre de véhicule, dans les ateliers, ou disponibles sur le marché courant, donc, à des prix compétitifs.

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

M. Parent (Bertrand): Pour toutes les pièces?

M. Lussier: Il faut quand même dire...

M. Parent (Bertrand): Je comprends que pour plusieurs pièces on peut aller dans des ateliers d'usinage pour remplacer un boulon spécifique, mais pour les portes, pour des fenêtres qui sont faites d'une certaine façon, sur un design spécial, ce n'est pas vrai qu'on va être capable d'aller faire faire ce genre de choses à l'unité, à un moment donné, parce qu'il y a un moule quelque part qui a été prévu. Je ne sais pas, mais ce que je me dis c'est qu'il y a peut-être certaines composantes que seul Bombardier a.

M. Lussier: il y a actuellement...

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

M. Lussier: Excusez-moi. Il y a actuellement en fabrication 50 véhicules additionnels pour SEPTA; il va y en avoir 50 additionnels pour Amtrak et peut-être 50 autres. Ils continuent donc à fabriquer à peu près le même matériel roulant, pour ce qui est de la caisse. Les bogies sont différents pour Amtrak, mais pour SEPTA, ce sont les mêmes. Donc, il y a encore de la fabrication et il y a eu de la fabrication depuis des années pour toutes les pièces. Les fournisseurs sont toujours là pour approvisionner pour le moment. Ce sont des pièces qui sont toujours choisies de façon qu'elles soient disponibles. Ce ne sont pas des pièces spécialement fabriquées. Quand il y a de petits détails pour un cadre de porte, parce que c'est un escalier qui descend sur un quai bas, ces pièces sont généralement standard, ou ne requièrent pas de changements. Quand il s'agit de la caisse, c'est de la fabrication.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1, M. le député de Lévis?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des exigences par rapport à l'accessibilité à ces voitures pour les personnes handicapées?

M. Lussier: Non, il n'y a pas eu d'exigence.

M. Garon: Il n'y a eu aucune exigence pour l'accessibilité aux voitures pour les personnes handicapées.

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

M. Lussier: La politique pour le transport...

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

M. Côté (Charlesbourg): On a un programme de transport adapté qui s'applique, qui est un transport parallèle et qui s'est développé au fil des années de manière considérable et qui s'occupe de ces clientèles spécifiques qui ont

besoin d'un transport spécial.

M. Garon: Les personnes handicapées doivent être intégrées au transport régulier plutôt qu'avoir des véhicules qui passent une fois ou deux par jour. Leurs représentants voudraient de plus en plus que le transport en commun régulier leur soit accessible. L'an dernier, des handicapés de mon comté m'ont fait circuler dans une chaise roulante pendant une demi-journée. Je me suis rendu compte qu'à bien des endroits les devis pour les personnes handicapées ne sont pas respectés. Il n'y a pas d'accessibilité pour les personnes handicapées, alors qu'aujourd'hui on commence à faire les trottoirs pour les personnes handicapées pour qu'elles puissent de plus en plus... Là, il s'agit de wagons, de voitures neuves. Il me semble que cela aurait dû être spécifié, on aurait pu demander des suggestions pour que ce soit plus facilement accessible pour les personnes handicapées.

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

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je ne sais pas si vous avez vu l'aménagement de la gare de Dorval. Vous imaginez les travaux qu'il aurait fallu faire pour en arriver à cela, alors qu'on a une subvention au transport adapté qui est parallèle, qu'on fournit le transport aux personnes handicapées qui le demandent, avec la STCUM, avec la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Il y a un transport adapté. Je pense qu'il ne s'agit pas de doubler le service, mais davantage de s'assurer que ces gens ont un transport qui est adapté à leurs circonstances et pas nécessairement d'adapter le transport général à la circonstance. C'est ce qui a été choisi. Ce n'est pas nous qui avons mis ce projet au monde. C'est vous autres, à l'époque. C'est un programme que nous avons continué et qui répond très bien aux besoins d'aujourd'hui.

M. Garon: Ce n'est pas ce que je veux dire. De Rigaud à Montréal, avec tout le circuit, je ne suis pas sûr qu'il y a un transport adapté qui donne vraiment un service aux personnes handicapées. Comme le ministre l'a dit, le transport en commun, qui s'est bien développé au cours des six dernières années, a doublé de volume.

M. Côté (Charlesbourg): Le programme de transport adapté couvre l'ensemble de l'île, l'est de Montréal et il est disponible pour d'autres organismes de transport qui voudraient l'organiser au niveau de la couronne. Dans certains cas, il est déjà organisé. Mon sous-ministre adjoint me disait à l'oreille que c'est un service impeccable. Je n'oserais pas employer un tel qualificatif. C'est un service d'avant-garde qui, actuellement, répond bien aux exigences de la

problématique du transport pour handicapés.

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

M. Garon: M. Lussier a parlé de pièces recommandées, que les pièces de rechange étaient des pièces recommandées. Elles sont recommandées par qui?

M. Lussier: Cela a été recommandé conjointement avec la STCUM. Le choix a été fait...

M. Garon: Par qui?

M. Lussier: Par la STCUM et le ministère des Transports. Nous avons analysé les besoins, les deux organismes ensemble, et cela a été approuvé par les deux organismes. Nous avons même écrit une lettre qui en fait foi.

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

M. Garon: La compagnie avait des spécifications concernant les pièces de rechange parce qu'elle doit savoir, j'imagine, quelles sont les pièces qui s'usent et qui doivent être changées.

M. Lussier: Les pièces de rechange ont les mêmes garanties que le matériel roulant.

M. Garon: Ce n'est pas ce que je veux dire. Vous avez dit "recommandées". Je pensais que cela voulait dire recommandées par Bombardier. Vous me dites: Non, c'est la STCUM et le ministère des Transports. J'imagine que Bombardier sait, dans ses véhicules, quelles sont les pièces dont l'usage est limité dans le temps et qui doivent être changées parce qu'elles s'usent vite que l'ensemble du wagon?

M. Lussier: Oui. Pour répondre à votre question, par exemple, les vitres se cassent souvent. Il y a des vitres qui ont été fournies. C'est une liste qui a été proposée par Bombardier. Mais ce sont la STCUM et le ministère des Transports qui ont analysé cette liste et fait une recommandation pour d'autres pièces qu'elles considéraient, avec l'expérience de Rigaud en particulier - parce que nous avons quand même du matériel roulant - nécessaires pour le premier achat.

M. Garon: Quand vous avez dit que c'était l'achat par modules, est-ce pour le prix? Si vous changez les pièces, vous changez la pièce brisée ou le module au complet? Par exemple, dans l'armée, quand le moteur brise, ils ne réparent pas le moteur, ils le changent au complet. Est-ce que vous voulez dire que dans un module, s'il y a un fusible qui brise, vous changez la boîte de fusibles au complet? Est-ce ce que vous voulez dire?

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

M. Lussier: Disons que, par exemple, si on parle de bogie, c'est un bogie entier. Lorsque le bogie est changé, il faut réparer et avoir des pièces. Il y a des pièces; changer une roue, si elle est brisée, ou quelque chose comme cela. En particulier, il était économique d'acheter plutôt des modules, parce qu'à la pièce c'est très dispendieux. Mais les pièces sont disponibles chez les fournisseurs.

M. Garon: Je comprends, mais ce n'est pas ce que je veux dire.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député de Lévis, mais votre temps est terminé à l'article 1.

M. Garon: Ah oui?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? Est-ce que l'article 1 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 est adopté sur division. J'appelle l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): "Les voitures et les pièces de rechange acquises par le ministre sont cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal."

M. Garon: Je repose ma question sur les pièces.

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

M. Garon: Les voitures et les pièces sont cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Quand vous avez fait l'achat de modules, était-ce pour fixer le prix par module ou parce que vous avez l'intention, quand vous aurez des bris, de changer le module au complet plutôt que la pièce?

M. Lussier: Cela dépend de la défektivité, c'est sûr. Quand c'est majeur, il est préférable de changer le module comme, par exemple, une porte entière. Au lieu d'aller travailler sur une porte et de changer une poignée, il s'agit de savoir si c'est tout le mécanisme qui est brisé à l'intérieur. Si faut défaire la porte, la porte est changée; si c'est juste la poignée à changer, on va changer la poignée. Ce qui coûterait très

cher, ce serait de défaire la porte et d'avoir un nombre important de pièces pour cette porte. Ce serait assez dispendieux à la pièce. C'est un peu comme pour une automobile. Si on achète une automobile à la pièce, cela va nous coûter trois ou quatre fois plus cher, tandis qu'un module ou un véhicule complet coûte beaucoup moins cher. Il y avait une économie énorme à faire.

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

M. Garon: Cela dépend. Si, dans les modules qu'on achète, il y a seulement une partie dont on a besoin et qu'on n'a jamais besoin de l'autre partie, on peut se retrouver avec un nombre considérable de parties de module en inventaire.

M. Lussier: On se retrouve surtout avec une économie de travail.

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

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que le devis de la Pennsylvanie, SEPTA, et celui des voitures pour Montréal sont à peu près les mêmes. Vous avez dit qu'Amtrak avait un devis différent.

M. Lussier: Non, j'ai dit qu'Amtrak avait des bogies différents.

M. Garon: Ah! bon. Vous aviez parlé de devis. En tout cas, j'ai peut-être mal compris.

M. Lussier: J'ai mal prononcé, ce sont des bogies différents. Les véhicules qui sont en fabrication à la suite de la fabrication de ceux de Rigaud, ce sont des véhicules semblables aux nôtres, c'est-à-dire les 50 suivants, et ensuite les 50 qui vont être construits après cela, ce sont des véhicules dont la caisse est semblable mais dont les bogies sont différents, parce que ce sont des véhicules qui vont faire du transport intercity.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2? M. le député de Lévis.

M. Garon: Les bogies s'usent donc plus rapidement quand vous faites du transport intercity?

M. Lussier: Non, ce sont des bogies plus lourds et qui vont à une plus grande vitesse, donc ils ont une conception différente.

Exercice des droits et obligations

M. Garon: Dans la cession, les voitures et les pièces de rechange acquises sont cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine

de Montréal. Est-ce qu'elles sont livrées directement à la Société de transport de la Communauté urbaine ou si elles sont livrées d'abord au ministère des Transports qui, après cela, les livre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que cela sera cédé directement à la société de transport.

M. Garon: Les garanties vont-elles être données au ministère des Transports ou si elles pourraient éventuellement être exercées conjointement?

M. Côté (Charlesbourg): À moins que le député veuille qu'on passe tout de suite à l'article 3, cela fait l'objet de l'article 3.

M. Garon: C'est qu'on dit que les voitures et pièces acquises sont cédées.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est parce que, à l'article 3...

M. Garon: Alors, je ne prends pas de chance parce que, rendus à l'article 3, on pourrait me dire: Vous auriez dû le demander à l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Comme 2 précède 3, je poserai ce que je n'aurai pas demandé à 3!

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il n'y a pas de problème.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que je ne veux pas que vous les posiez deux fois. À l'article 3, c'est bien clair, la société acquiert les droits et assume les obligations.

M. Garon: Oui, je comprends cela, les droits et les obligations. Je comprends cela, mais ce n'est pas cela que je dis.

M. Lussier: Les garanties, c'est prévu qu'elles sont transférables à la STCUM.

M. Garon: Non, ce que je veux dire, c'est que, comme elles sont acquises par le ministère des Transports et cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine, est-ce que, éventuellement, les garanties vont pouvoir être exercées conjointement et ce, dans le sens suivant? Comme on les cède à la Société de transport de la Communauté urbaine, éventuellement, s'il y a des problèmes de rouille ou des affaires comme cela, est-ce que cela veut dire

que c'est la Société de transport de la Communauté urbaine qui devra entreprendre des poursuites ou, si elle ne les entreprend pas, c'est le ministre qui pourra les entreprendre? Comprenez-vous? C'est parce que le ministère des Transports, parfois, vis-à-vis de Bombardier par exemple, peut avoir un plus grand pouvoir de négociation que la Société de transport de la Communauté urbaine.

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

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est la Société de transport de la Communauté urbaine parce que les droits sont cédés à la Société de transport de la Communauté urbaine. C'est elle qui devra entreprendre ces poursuites-là, si elle le veut. C'est cela. Ce n'est pas le ministère, c'est la société.

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

M. Parent (Bertrand): Étant donné que les 24 wagons et les pièces vont être livrés en différentes étapes - vous avez mentionné précédemment que le premier wagon est prêt - comment va se faire tout l'échelonnement du paiement? J'imagine que Bombardier n'attend pas pour se faire payer que toute la commande soit livrée, mise sur rail et que vous soyez satisfaits. Comment est-ce prévu?
(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, ils sont un peu inquiets. Il y a déjà des wagons qui sont prêts, et Bombardier n'a pas vu l'ombre d'un sou. La fin de la livraison est prévue pour mars 1989 avec les conditions qui sont au contrat sur le plan des paiements que je n'ai pas.

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

M. Côté (Charlesbourg): 35 % à la signature.

M. Parent (Bertrand): Le sens de ma question c'est qu'en plus de cela il y a transfert. J'imagine qu'il va y avoir transfert en bloc des voitures et des pièces, tel que spécifié à l'article 2. Il va falloir que quelqu'un débourse à un moment donné et il y en a un autre qui va être propriétaire jusqu'à un certain point. Étant donné que ce n'est pas une seule livraison, cela complique un peu.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un principe qui est celui du versement de 623 333,33 \$ par voiture, 15 jours après l'acceptation provisoire de chaque voiture. C'est un principe qui est dans le contrat. Normalement il y avait 35 % du prix

total à la signature du contrat, ce qui évidemment n'a pas été respecté parce qu'on n'a pas les pouvoirs de le faire, mais il y a des intérêts qui s'ajoutent, c'est normal.

M. Parent (Bertrand): Qu'est-ce qui arriverait si le projet de loi n'était pas adopté?

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

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on est déraisonnable dans certains cas, le gouvernement a des moyens sur le plan législatif pour faire adopter les projets de loi. Dans mon esprit, il n'y a aucun doute que le projet de loi va être adopté.

M. Parent (Bertrand): Alors, je vous pose la question sur le plan...

M. Côté (Charlesbourg): C'est purement hypothétique.

M. Parent (Bertrand): Si j'étais méchant je dirais au ministre: Pourquoi l'a-t-on un 9 décembre? On aurait pu l'avoir il y a un mois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a eu une série de négociations...

M. Parent (Bertrand): Mais on n'y est pour rien, qu'on l'ait aujourd'hui, on se comprend.

M. Côté (Charlesbourg): La question est purement hypothétique dans le sens que le projet de loi va être adopté.

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

M. Parent (Bertrand): C'est cela parce que c'est un "must". Cela doit se produire. Depuis le 11 juillet, l'article 1 doit s'appliquer, on le voit à l'article 4.

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'est pas adopté au mois de décembre, il va l'être au mois de mars; s'il n'est pas adopté au mois de mars, il va l'être au mois de juin. C'est clair, il va être adopté.

M. Parent (Bertrand): D'accord. Mais de façon que les livraisons se fassent, vous mentionniez tantôt qu'il y a un montant qui doit être versé, 623 000 \$ par wagon, en principe. Ce que je veux savoir, c'est ceci. La STCUM va se porter acquéreur en vertu de l'article 2. Tel qu'il est libellé actuellement. J'ai un peu l'impression que, lorsque les 24 wagons vont être livrés, la STCUM à toutes fins utiles va devenir propriétaire. Mais, à partir de la période du 1er janvier ou de maintenant, il y a le fait que le ministère va payer ou va faire le déboursé. Il va y avoir

une espèce d'intérim, mais qui va être propriétaire de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Aussitôt que le projet de loi sera adopté, c'est la STCUM qui va payer. Aiors, le ministère quant à lui, par le programme normal paiera à 100 % les frais à la STCUM.

M. Parent (Bertrand): Donc, la STCUM devient propriétaire non pas en bloc mais au fur et à mesure de la livraison.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Parent (Bertrand): D'accord. Ce n'est pas ceia tantôt que je comprenais par le libellé de l'article 2. Il prend possession au fur et à mesure et en est le propriétaire. Vous, vous payez la facture en vertu des 100 % de financement que vous avez engagés.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ceia.

Le Président (M. **Saint-Roch**): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2?

M. Garon: Selon l'échéancier prévu au contrat, la dernière voiture est livrée quand?

M. Côté (Charlesbourg): En mars 1989.

M. Garon: En mars 1989, la 24e voiture est livrée et le ministère est sorti du contrat?

M. Côté (**Charlesbourg**): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des clauses dans le contrat concernant des recours que conserverait le ministère par rapport à Bombardier si les garanties n'étaient pas... Étant donné qu'il paie à 100 %... Avec Bombardier ou avec la STCUM, normalement, quand il donne des subventions, il a des exigences. Là, comme c'est lui qui achète, au lieu de donner une subvention à la ville de Montréal, il doit y avoir... li y a la loi, mais la loi contient quatre articles, dont un article sur la mise en vigueur et la rétroactivité. Donc, il n'y a pas grand-chose là-dedans. C'est un article qui dit: L'Immaculée Conception c'est vrai, mais comment cela marche, on ne le sait pas. Ce que je voudrais savoir c'est comment les recours vont s'exercer et quelles sont les ententes. Il y a là un contrat avec Bombardier, il doit y avoir une entente entre le ministère des Transports et la ville de Montréal. Est-ce qu'il y en a une? Est-ce qu'il y a seulement un échange de lettres entre le ministre et la ville de Montréal...

M. Côté (**Charlesbourg**): Non.

M. Garon:... ou est-ce qu'il y a...

M. Côté (Charlesbourg): Pas avec la ville de Montréal, c'est avec la STCUM.

M. Garon: Pardon, avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison de parler de la ville de Montréal, parce qu'ils ont beaucoup à dire quant à la STCUM, au niveau du transfert des responsabilités. C'est clair qu'en les transférant à la STCUM c'est la STCUM reçoit les responsabilités. C'est la STCUM qui va payer Bombardier, donc les obligations de Bombardier sont des obligations vis-à-vis de la STCUM. Le ministère va, sur dix ans, subventionner la STCUM pour le paiement à 100 % des frais inhérents à l'acquisition de ces wagons. Il est clair que, dans la mesure où il y aurait un défaut, un vice constaté en cours de route, si la STCUM n'oblige pas Bombardier à respecter ses engagements, on a toujours le recours quant à nous sur le plan du paiement. On me signifie qu'il y a une lettre de garantie de 1 500 000 \$ de déposée par Bombardier qui est valide jusqu'en 1991.

M. Garon: Deux ans. C'est la garantie générale.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la garantie générale. Au-delà de tout cela, les dix ans de paiement, les paiements vont être faits selon les termes convenus et on peut ne pas verser les paiements s'il y a des vices et que la STCUM n'a pas poursuivi Bombardier pour le respect du contrat.

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

M. Garon: il n'y a pas de protocole d'entente autre que des lettres d'intention entre la STCUM et le ministre des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un protocole d'entente entre le ministère des Transports et la STCUM.

M. **Garon**: Qui date de 1982 ou qui...

M. Côté (Charlesbourg): Non, qui va dater de... Dès que le projet de loi sera adopté, un protocole d'entente sera signé.

M. **Garon**: Il n'est pas fait actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): Il est négocié. Il est fait. Pour la signature, il attend que le projet de loi soit adopté.

M. **Garon**: Pour les autorisations.

M. Côté (**Charlesbourg**): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il serait possible d'avoir une copie de ce protocole d'entente?

M. Côté (Charlesbourg): Aussitôt qu'il sera signé, je vous en ferai parvenir une copie.

M. Garon: Pas par béline, si c'est possible. Je ne veux pas savoir quel est le problème dans le béline, mais j'aimerais le recevoir.

M. Côté (Charlesbourg): Prenez note de la date, de l'heure et de l'engagement qu'on a pris.

M. Garon: Non. Comme vous avez une copie au ministère, vous apporterez une copie ce soir en venant à 20 heures. Cela sera parfait.

M. Côté (Charlesbourg): Quand il sera signé, j'ai dit.

M. Garon: Cela ne me fait rien d'avoir le projet en attendant.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pesé mes mots quand j'ai dit: Au moment où le protocole sera signé.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2?

M. Garon: Le ministre est méfiant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, si je prends des engagements, je veux être capable de les respecter. Je veux vous expédier des choses qui sont vraies, pas des choses qui sont hypothétiques. Je vais vous expédier le protocole aussitôt qu'il sera signé avec la STCUM. On va vous expédier le protocole avec plaisir.

M. Garon: Êtes-vous prêt à faire la même chose pour le contrat que vous avez signé avec Bombardier?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut que je vérifie sur le plan juridique. Il faut aussi que je vérifie avec Bombardier parce que c'est quand même quelque chose qui nous lie avec Bombardier. S'il n'y a pas d'objection fondamentale... Il faudrait, au préalable, que j'aie l'autorisation de Bombardier. Si je l'obtiens, je vous le donnerai. Si je ne l'obtiens pas, vous ne l'aurez pas.

M. Garon: Mais c'est quand même un projet de loi public. Ce n'est pas un projet de loi privé.

M. Côté (Charlesbourg): On fait quand même affaire avec une compagnie qui est privée, la compagnie Bombardier, qui doit faire face à une compétition sur le marché. Si elle voit ses contrats traîner partout sur la place publique, je ne suis pas sûr qu'elle va être bien heureuse et que ça va l'aider. Alors, aidez-nous à aider une firme du Québec qui performe bien sur le plan

international.

M. Garon: Oui, mais nous, nous ne parlons pas de ça pour envoyer ça dans les journaux. Je ne suis pas convaincu que les journaux soient bien intéressés à publier des contrats. De toute façon, le point qui m'intéresse particulièrement c'est l'exercice des garanties. Je me dis que le ministre, quand il conclut une entente - parce qu'il donne une subvention - exige certaines choses. Surtout quand il paie pour un organisme public; la Société de transport de la Communauté urbaine n'est pas un organisme privé. C'est un organisme public auquel le ministre semble avoir une confiance mitigée, si j'ai bien lu les journaux de ce matin. Comme il s'agit de fonds publics, c'est lui qui les fournit à 100 % et c'est lui qui a négocié le contrat.

Dans la lettre de Mlle Roy, je voudrais savoir ce que veut dire: "L'entente à intervenir entre le ministère des Transports du Québec et la firme Bombardier rencontre les exigences techniques et administratives de la STCUM, tout en considérant que la question du prix d'acquisition et des modalités de paiement relève de la responsabilité du ministère." On dit: "les exigences techniques." Il me semble que ce sont les spécifications sur le plan technique. Je ne sais pas ce qu'elle veut dire par "exigences administratives". C'est vague. Elle dit: "La question du prix d'acquisition et des modalités de paiement relève de la responsabilité du ministère." Alors, je me demande de quoi font partie les garanties, l'exercice des garanties, des recours possibles, tout ça. Ce n'est pas clair. Ce n'est pas certain. C'est pour ça que j'aimerais savoir si le ministre, par ce projet de loi, veut se dégager entièrement de tous les recours et de toutes les garanties concernant les voitures et les pièces de rechange, ou bien s'il va garder un lien quelconque pour les exercer au cas où la STCUM ne les exercerait pas. Il paie à 100 %. C'est de l'argent de l'ensemble des contribuables. Comme c'est le gouvernement du Québec qui paie 31 133 000 \$, ce ne sont pas des pinottes. Je ne suis pas à l'époque de CD. Howe qui disait: "What's a million?" Je pense que 31 133 000 \$ c'est un gros montant d'argent. Et, à ce moment-là, il faut s'assurer qu'éventuellement toutes les spécifications rejoindront les garanties accordées même si je trouve que les garanties ne sont pas si longues que ça.

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Je l'ai dit au député de Lévis tantôt. Je pourrais répéter exactement la même réponse. Je vais tenter de le faire d'une manière plus rapide. Effectivement, les responsabilités vont incomber à la Société de transport de la Communauté urbaine. Le recours que nous avons c'est que, si la STCUM n'exerce pas ses pouvoirs et ses

droits, nous pourrions suspendre le paiement ou retarder le paiement que nous ferons sur une période de dix ans.

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

M. Garon: Cela a l'air d'être plus compliqué que ça. Regardez bien. Vous dites: Les modalités de paiement... Les paiements ne sont pas faits. Les paiements se font sur une période de dix ans. Mais, si vous cédez le contrat à la STCUM et qu'elle a des garanties qu'elle n'exerce pas, comment pouvez-vous vous faire justice à vous-même et arrêter de payer? Je ne suis pas sûr que vous puissiez, en droit, arrêter de faire vos paiements. Si celui qui a des garanties ne les exerce pas... La compagnie pourrait dire: Écoutez, pour autant que je suis concernée, tout est respecté. Si la STCUM ne dit pas la même chose, c'est vous qui continuez de payer entre-temps. Vous ne pouvez pas arrêter de payer en disant: Je ne suis pas content. La compagnie va dire: Écoutez, j'ai droit à mon paiement. Si on n'est pas content, il faut faire une mise en demeure et aller devant les tribunaux. On ne peut pas se faire justice à soi-même en disant: Moi, je ne paie plus, c'est réglé, terminé.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans la lettre de Mme Roy, il y a: exigences techniques, administratives et financières. Technique, c'est réglé, cela a été fait avec eux. Administratif, c'est garanti. Et financier, c'est nous qui payons.

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

M. Garon: Ce n'est pas sûr, cela. La lettre dit bien: "L'entente à intervenir..." Donc, elle écrit cela avant que l'entente soit intervenue ou complètement terminée. "L'entente à intervenir entre le ministère des Transports du Québec et la firme Bombardier rencontre les exigences techniques et administratives de la STCUM, tout en considérant que la question du prix d'acquisition et des modalités de paiement relève de la responsabilité du ministère." Si, dans ces modalités de paiement, le ministre a des obligations fermes de payer disons 100 000 \$ par mois, 200 000 \$ par mois ou tant par mois jusqu'à extinction du paiement des wagons, il ne peut pas se revirer de bord à ce moment-là et dire: Moi, je ne paie pas parce que vous ne respectez pas les garanties, alors que la STCUM n'exerce pas ces garanties. Il ne pourra pas faire cela. Il faut, à ce moment-là, que ce soit prévu dans les modalités de paiement, ou quelque part, qu'il peut arrêter son paiement s'il n'est pas satisfait.

Mais là la satisfaction ne dépend plus de lui, elle dépend de la STCUM, avec des garanties. C'est pour cela que c'est un contrat de nature particulière. D'ailleurs, il faut faire une loi, et la loi ne dit rien.

Le Président (M. Saint-Roch): À la demande de M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a consentement pour suspendre les travaux pour quelques instants?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est pour des besoins naturels?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais j'ai le droit de poser des questions, moi aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: Des besoins surnaturels.

M. Côté (Charlesbourg): Surnaturels. Et de quelle nature? Il n'y a pas de danger de rouille?

M. Garon: Non, il n'y a pas de danger de rouille.

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

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 5)

(Reprise à 17 h 8)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission reprend maintenant ses travaux. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2?

M. Garon: Avant la suspension, j'avais posé une question au ministre, qui était en consultation.

M. Côté (Charlesbourg): Très rapidement, M. le Président. Dans tous les programmes qui ont existé depuis le début du transport en commun, dans la préoccupation gouvernementale depuis 1972, il n'y a jamais eu cette préoccupation d'avoir, à l'intérieur de nos programmes d'aide, une mesure qui nous permettrait de sanctionner ou d'obliger des organismes de transport en commun, concernant le respect des garanties, à entreprendre des poursuites, ni d'avoir une poignée, au ministère, pour l'exiger. Cela n'a jamais été le cas, cela n'a jamais été fait, selon

le principe que chacune des sociétés de transport était responsable et que, dans la mesure où il y avait des obligations ou des garanties, il était normal que chacune des sociétés de transport puisse faire appliquer ces garanties-là. Cependant, sur le plan du principe évoqué par le député de Lévis, cela a un certain bon sens que le ministère puisse peut-être se prendre une poignée à l'intérieur de ses programmes d'aide pour exiger éventuellement des sociétés de transport que, dans la mesure où il y a des garanties, on nous fasse la démonstration que les garanties ont été exécutées, ou qu'elles ont fait le nécessaire pour qu'elles soient exécutées. Je vais prendre les dispositions nécessaires pour qu'on inclue ce genre de préoccupation dans les programmes d'aide aux immobilisations.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2? M. le député de Lévis.

M. Garon: Essentiellement, la question sous-jacente est que, quand on fait une subvention à 50 %, 60 % ou 70 %, c'est une affaire. Habituellement, les subventions, c'est rare qu'elles sont à 100 %. Habituellement, c'est un pourcentage. L'organisme qui reçoit, parce qu'il paie une partie, a un intérêt direct à exiger des conditions ou des garanties plus fortes. Mais, étant donné la façon d'opérer, où on paie à 100 %, à ce moment-là, s'il arrive des problèmes, souvent c'est le gouvernement du Québec qui continue à payer à 100 % pour des voitures nouvelles ou même pour de la rénovation puisque le ministre lui-même a dit qu'il avait essayé d'acheter des voitures rénovées. Il s'agit d'une loi extraordinaire puisqu'elle vise à aller en dehors du système régulier où c'est le ministre qui agit. La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal n'a pas procédé par appel d'offres. On est dans une situation particulière. On n'est pas dans une situation régulière. À ce moment-là, cela oblige à faire des contrats d'une façon différente puisque, c'est le ministre qui acquiert. On dit: "Les voitures et les pièces de rechange acquises par le ministre sont cédées à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal." C'est le ministre qui acquiert et, ensuite, il se revire de bord et il cède les voitures à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Étant donné l'expérience des autobus... Je ne dis pas que le ministre est de mauvaise foi. Je ne pense pas cela une minute. Comme dans le cas des autobus non plus, personne n'était de mauvaise foi, mais, quand arrive la rouille, qu'est-ce qui arrive? Tout le monde se retrouve et dit: On est tous de bonne foi. Sauf que cela ne règle pas le problème. En fait, quand tout le monde est de bonne foi, ce qui arrive, c'est toujours la même chose: c'est le contribuable qui paie. C'est pour ça que les gens qui sont des professionnels dans un secteur doivent assumer leurs responsabilités.

Habituellement, cela aide quand il y a une obligation de les assumer quelque part, quand il y a une responsabilité de les faire assumer. Il y a un vieux principe qui a souvent été énoncé en cette Chambre: Celui qui paie, c'est un peu celui qui mène. Ce n'est pas au député de Charlesbourg que je vais apprendre ça. Les principes de base, je pense que le député de Charlesbourg est au courant de ça. C'est un vieux principe: Celui qui paie, c'est celui qui mène. Celui qui paie, là-dedans, c'est le ministre des Transports. C'est à lui d'avoir des exigences, de s'assurer que les exigences soient respectées et de prévoir le cas où, si les exigences n'étaient pas respectées, il va les assumer. C'est lui, au fond, qui est le maître d'oeuvre de toute cette opération. Il doit donc assumer toutes les conditions de l'acquisition des voitures et toutes les conditions de la cession des voitures à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Parent (Bertrand): Vous pouvez répondre à M. Garon, je vais prendre sa place. M. Garon est appelé en Chambre. Ou bien on a le choix: on ajourne ou on continue.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que votre niveau d'intérêt pour ce projet de loi ne vous permettrait pas de suspendre les travaux, étant donné la qualité des informations que vous obtenez tout au long de nos discussions.

M. Parent (Bertrand): Alors, ne suspendons pas.

Le Président (M. Saint-Roch): La parole est à M. le député de Bertrand.

M. Parent (Bertrand): Comme mon collègue avait posé des questions que j'ai écoutées attentivement, j'attendais les réponses.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va dans la même lignée des réponses qu'on a fournies précédemment, du temps où le député de Bertrand était à faire son discours en Chambre.

M. Parent (Bertrand): Cela n'a pas changé?

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'a pas changé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Bertrand. Nous en sommes à l'article 2.

M. Parent (Bertrand): C'est ce que j'ai compris. J'avais laissé à l'article 2, M. le Président.

Une voix:...

M. Parent (Bertrand): Je vous ferais remarquer, M. le député, que vous avez le droit de parole. Si vous voulez parler, posez des ques-

tions. Si vous ne voulez pas parler intelligemment, ne parlez pas. Franchement, j'arrive!

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

M. Parent (Bertrand): Je ne veux pas reprendre tout le débat qu'il a pu y avoir, mais je veux juste m'assurer que la question de la période de transition entre le début des livraisons et... En fait, c'est la STCUM elle-même qui sera le propriétaire comme tel de chacun des véhicules aussitôt qu'ils arriveront et qui en assumera l'entretien et tout cela, mais le ministère demeure, jusqu'à la fin de la livraison, l'acheteur, entre guillemets, celui qui a passé le bon de commande. C'est donc le ministère qui demeure responsable jusqu'à la fin. Ma préoccupation est de savoir, tout d'abord, qui va s'assurer, même si, selon l'article 2, c'est acquis par le ministère et cédé à la société... Donc, on acquiert, on reçoit la livraison et on la cède immédiatement à la société, mais qui, finalement, sera responsable de la commande s'il y a des problèmes en ce qui concerne la livraison des wagons ou de quelque nature que ce soit?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est très simple. À partir de la date de la sanction du projet de loi, toute la responsabilité incombe à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Parent (Bertrand): Donc vous êtes là juste pour la forme?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Parent (Bertrand): Mais étant donné le fait que c'est le ministère qui paie à 100 %, M. le ministre, ne pensez-vous pas que ça devrait être davantage le ministère qui s'assure de la livraison complète? Il y a une courte période où on doit faire l'essai sur route du véhicule - je ne me souviens plus exactement de la période que vous aviez mentionnée. Mais supposons qu'on s'aperçoive alors que le wagon no 17, qui vient d'arriver, a un défaut; est-ce la STCUM qui interviendra directement auprès de Bombardier, et vous vous ne serez plus dans le décor même si c'est vous qui avez payé?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la STCUM qui s'est assurée de la qualité, du contrôle pendant tout la durée de la fabrication des véhicules. C'est une responsabilité qui incombera donc à la STCUM, de vérifier la qualité. J'ai dit tantôt que nous allions verser des montants d'argent 15 jours après la prise en possession provisoire du véhicule, en conséquence, d'un véhicule conforme aux exigences contenues à l'intérieur du contrat, et personne n'est mieux placé que la Société de

transport de la Communauté urbaine de Montréal pour faire ce travail-là.

M. Parent (Bertrand): Je comprends que, selon les explications que vous m'avez données au début, la STCUM ne pouvait pas elle-même agir directement, mais je trouve fort compliqué que le ministère, à partir du moment où il y a sanction ici, se retire totalement, ne soit plus dans le décor et qu'il ne reste que la STCUM. Vous avez autorisé le montant global, en tant que ministère concerné, et prévu les sommes nécessaires, mais, en ce qui concerne l'application et la mise en marche du produit qu'on reçoit, c'est la STCUM. Je trouve qu'il va y avoir un problème tantôt parce que vous risquez de payer la facture, mais ce n'est pas sûr qu'à l'autre bout ils seront satisfaits du produit reçu.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas compliquer une situation qui ne l'est pas, malgré le fait qu'on veuille occuper un petit peu de temps. C'est clair, le ministère des Transports paie les inspecteurs qui surveillent la construction, des inspecteurs qui ont été choisis par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et qui, finalement, surveillent l'application d'un devis technique fait en collaboration avec la STCUM, donc répondant à ses besoins. À partir du moment où le ministère des Transports paie la totalité de la facture, les responsabilités incomberont à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal de s'assurer que tout ça est bien conforme au moment où c'est livré.

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

M. Parent (Bertrand): Je n'ai pas d'autres interventions sur l'article 2, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, est-ce que l'article 2 est adopté?

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

M. Parent (Bertrand): Sur division. Il avait adopté le premier sur division.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle maintenant l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): "La société acquiert les droits et assume les obligations du ministre au titre du contrat qui le lie au manufacturier. Elle doit cependant payer la taxe de vente conformément à la Loi concernant l'impôt sur la vente en détail."

M. Parent (Bertrand): La fameuse taxe de

vente. Est-ce que le litige dans le cas du fameux contrat des autobus a été réglé? Toute cette question de la taxe de vente n'est-elle pas un cas similaire? Concernant la fameuse commande de 1985, il y a un litige qui est encore devant les tribunaux - il l'était l'année passée du moins - un litige important où des sociétés de transport, du moins la STRSM, n'ont jamais voulu payer les 9 % parce que l'acheteur... Effectivement, il y a un sérieux problème quant à la taxe de vente sur les autobus entre le ministère des Transports et la compagnie General Motors. Cela a fait l'objet de longues discussions avec les Juristes sur cet aspect parce qu'on ne voyait pas pourquoi. Dans le cas de la STCUM, dans le fond qui va payer la taxe de vente?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le seul cas qui a été vécu de cette manière. Vous abordez le cas des autobus. J'ai l'opportunité d'avoir à ma gauche Me Drolet, du cabinet, qui n'en a jamais entendu parler et, à ma droite, pour celui qui a été directeur général de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec pendant cette période des autobus, c'est la première nouvelle. De toute façon, on s'est posé la même question chez nous au moment où on a acheté le Challenger: il y avait une taxe de vente à payer sur un équipement quand même assez important et on l'a payée. Dans ce sens, la taxe de vente de 9 % est là et on la paie. Elle est prévue dans les montants d'argent nécessaires au paiement de tout ça.

Si d'autres veulent contester la taxe de vente devant les tribunaux, Je pense que c'est leur privilège, sans nécessairement se préoccuper ou savoir s'ils auront du succès de ce côté.

M. Parent (Bertrand): Pour vous, dans le fond, la société de transport paie la taxe dans le montant. Dans les 31 000 000 \$, votre taxe de vente est incluse.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pour 2 449 000 \$, et c'est le gouvernement qui la paie.

M. Parent (Bertrand): C'est toujours ça qui a été l'incompréhension. Vous, en tant que ministère des Transports, payez la taxe de 9 % qui s'en va au ministère du Revenu.

M. Côté (Charlesbourg): Qui va au ministère des Finances, qui va au fonds consolidé. C'est exactement ça. Ce n'est pas d'aujourd'hui que ça se passe. Cela s'est passé comme ça depuis déjà de nombreuses années. C'est un mur qui n'est pas défaisable pour le moment.

M. Parent (Bertrand): Cela me surprend que vous n'ayez pas attaqué cet aspect, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait beaucoup d'autres choses bien plus importantes à régler que ça.

M. Parent (Bertrand): Pourtant, 9 % de 31 000 000 \$, je pense que ça commence à être important.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 9 % de 31 000 000 \$ c'est très important, mais tous les citoyens sont égaux devant la loi, y compris le ministère des Transports.

M. Parent (Bertrand): J'aimerais qu'on vérifie le litige qu'il y a actuellement à cet égard. Effectivement, cette question de la fameuse taxe sur les autobus avait fait l'objet d'un long débat et c'était loin d'être réglé.

Quand on dit que la STCUM acquiert les droits, est-ce que ce sont tous les droits? De quels droits s'agit-il?

M. Côté (Charlesbourg): Tous les droits.

M. Parent (Bertrand): Tous les droits en tant qu'acheteur.

M. Côté (Charlesbourg): Les garanties, les droits contractuels. C'est le contrat. Tous les devoirs et obligations reliés au contrat, elle en devient responsable dans un protocole qui est fin prêt, qui a été négocié et qui sera signé dès le moment où la loi aura reçu la sanction du lieutenant-gouverneur.

M. Parent (Bertrand): Oui, mais il risque d'y avoir un problème. Disons que je suis un administrateur de la STCUM, M. le ministre. À compter du moment où la loi est sanctionnée - mettons décembre 1988 - l'article 3 dit que je dois assumer tous les droits, donc je dois assurer tous les paiements, etc. D'un autre côté, il y a un gouvernement qui est là, qui a convenu de faire la transaction et d'acheter, mais si, en mars 1989, trois mois plus tard - c'est possible, pour différentes raisons - il y a un nouveau gouvernement qui arrive et qui décide de ne pas assumer cette responsabilité... Non, mais c'est quand même très important, le fait de ne pas assumer cette responsabilité. Vous êtes conscient que vous demandez à la société d'assumer tous les droits au moment de l'entrée en vigueur de ce projet de loi et, d'un autre côté - si toute la commande était livrée et que c'était terminé, je comprendrais - puisqu'il y a une période d'échelonnement, je trouve qu'on risque de se retrouver dans toutes sortes de situations qui pourraient rendre la société vulnérable parce qu'elle est responsable des 31 000 000 \$ et de tout ce qui les accompagne.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le ministère des Transports qui paie la totalité des frais. J'ai un service de dette et c'est clair, c'est un

programme qui est là, qui est déjà finalement négocié. Alors, il n'y a pas de risque. Il y a encore bien moins de risque qu'il y ait des élections d'ici la fin de mars.

M. Parent (Bertrand): Oui, cela est possible, vous en savez plus que moi là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): On veut vous garder au mois jusque-là.

M. Parent (Bertrand): Oui? C'est gentil! Vous me dites que les programmes, M. le ministre, tels qu'ils existent actuellement, le financement des équipements, comme pour ceux-là, à 100 %, c'est une décision du gouvernement. Vous savez fort bien que vous-même, en tant que gouvernement, vous pouvez décider de changer la règle. D'ailleurs, elle a été changée. Les plafonds ont sauté à un moment donné. Il y a des choses qui ont passé à 75 %. Dans ce cas-là, il pourrait y avoir un changement des règles du jeu.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas mélanger les affaires. Les plafonds étaient dans la règle de financement de l'opération...

M. Parent (Bertrand): C'est vrai.

M. Côté (Charlesbourg):... alors que là on est dans de l'immobilisation.

M. Parent (Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): La seule règle qui a été changée est celle du remplacement des autobus, pour bien s'assurer qu'on achetait des autobus en fonction des besoins et non pas en fonction d'une subvention. C'est la seule règle qui a été changée. Dans ce cas-ci, c'est une règle qui est claire. Dans le cas du train de banlieue, c'est payé à 100 % par le gouvernement du Québec et une certaine partie par le gouvernement fédéral, bien sûr. La règle est là; elle n'est pas changée et elle ne changera pas non plus, à moins que vous preniez le pouvoir au mois d'avril ou de mai ou d'octobre et que vous décidiez de la changer.

M. Parent (Bertrand): Écoutez, on ne connaît pas l'avenir, mais ce que je vous demande, c'est pourquoi vous faites le transfert des droits, non pas à la terminaison de la livraison de la commande mais au moment même de l'entrée en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): Pour protéger la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, en lui donnant tous ses droits.

M. Parent (Bertrand): En tout cas, j'ai...

M. Côté (Charlesbourg): Pour éviter que d'ici la fin mars il puisse peut-être y avoir

quelqu'un d'autre, d'un autre gouvernement, qui viendrait et qui voudrait changer ces règles. Pour que nous, finalement, ayant suffisamment de principes pour faire adopter un projet de loi comme celui-là à l'Assemblée, puissions aller jusqu'au bout dans notre raisonnement et l'appliquer avant même que quelqu'un d'autre puisse prendre ces responsabilités.

M. Parent (Bertrand): Donc, il y a des possibilités que ça change.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, j'ai dit que je ne pensais pas qu'il y ait des élections avant la fin mars, alors je ne pense pas qu'il y ait de changement avant la fin mars.

M. Parent (Bertrand): Ce que j'ai de la difficulté à comprendre, M. le ministre, c'est pourquoi, dans une transaction aussi importante que celle-là, on n'a pas le transfert des responsabilités et des droits au moment où a lieu la terminaison...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Parent (Bertrand):... de la commande. On n'est pas dans une situation où il y a une commande qui est livrée d'un seul coup, et c'est terminé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous connaissez les relations cordiales que j'ai avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal...

M. Parent (Bertrand): Bien, cela m'inquiète.

M. Côté (Charlesbourg):... sur le plan de la négociation.

M. Parent (Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Tout cela étant dit pour vous rassurer, c'est que tout ça a été fait en parfaite harmonie avec les gens de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, à la fois sur le plan administratif et sur le plan des devis que sur le plan du financement et du protocole qui a été négocié et qui est prêt à être signé, donc en parfaite harmonie avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Dans ce sens-là, je pense que c'est de nature à vous rassurer.
(17 h 30)

M. Parent (Bertrand): Bien, cela ne me rassure pas, M. le ministre. Vous conviendrez que, pas plus tard que ce matin, je lisais que vous leur demandiez de réduire leurs dépenses de 12 000 000 \$ concernant l'équilibrage de leur budget et la facture de débordement qu'ils veulent envoyer.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous payer

la facture de débordement?

M. Parent (Bertrand): Oh non! Vous savez comme je me suis débattu longtemps pour ne pas en payer, M. le ministre. On ne rouvrira pas de débat parce qu'on va sortir de l'article 3. Mais vous dites, M. le ministre, que vos bonnes relations avec la STCUM font en sorte que vous vous êtes entendus là-dessus. Je vous dis que je comprends mal que, en tant que gouvernement, vous cédiez finalement tous les droits, autant au point de vue de les assumer qu'au point de vue des responsabilités. Je me dis que, si la commande n'est pas livrée, s'il y a des problèmes qui surgissent ou quoi que ce soit, on va se retrouver dans une période où il risque d'y avoir un vide.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y aura pas de vide. Il n'y a pas de problème de vide à ce niveau-là. Je vous dis que nous avons fait des choix et que j'assume l'entière responsabilité des choix que nous avons faits, y compris celui du transfert à la Société de transport de la Communauté urbaine, avec son assentiment quant aux négociations et quant aux clauses et quant aux responsabilités de l'ensemble, compte tenu du fait que c'est le gouvernement du Québec qui paie à 100 %.

M. Parent (Bertrand): Est-ce la même chose dans le cas des wagons de métro? On a commandé des wagons de métro.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de commande de wagons de métro.

M. Parent (Bertrand): Il n'y en a pas présentement, mais il y en a eu. Il y en a eu et c'était un peu, j'imagine, le même principe que ce qu'on connaît aujourd'hui. On n'a pas inventé une nouvelle...

M. Côté (Charlesbourg): C'est la CUM qui achetait à l'époque et, dans ces cas-là, ils ont été en soumissions publiques.

M. Parent (Bertrand): Est-ce que le bon de commande des 24 wagons pour 31 000 000 \$ a été passé par le ministère des Transports ou par la STCUM?

M. Côté (Charlesbourg): Par le ministère des Transports.

M. Parent (Bertrand): Par le ministère des Transports. Qui est responsable du bon de commande jusqu'à la fin?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal dès le moment où il y aura... Il ne faut pas oublier une chose; cela a été négocié avec elle. Il y a des spécifications sur le plan des

devis qui sont venues d'elle et qui y sont incluses. On paie du monde qu'elle a choisi pour surveiller la qualité du matériel livré. C'est fait en parfaite harmonie avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et, en plus, on paie à 100 %. Nous n'avons été que des intermédiaires, point à la ligne, pour permettre à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal d'avoir des wagons des années modernes et de profiter d'une occasion au plan financier. C'est ça. Vous ne nous reprochez certainement pas d'avoir profité d'une bonne occasion, en plus de l'avoir fait faire par des Québécois, dans une compagnie qui a pu en profiter par la suite, qui a pu remplir une période morte chez elle et aller chercher chez Amtrak 50 wagons additionnels, aller auprès de SEPTA prendre des véhicules additionnels et continuer de faire travailler des centaines de travailleurs à Saint-Anne-de-la-Pocatière. Voilà!

M. Parent (Bertrand): Je ne vous reproche rien, M. le ministre. Je vous demande, compte tenu du fait que ce soit le ministère des Transports qui ait passé la commande, donc qui en est responsable, et du fait que vous nous disiez, par l'article 3, tel que libellé, que c'est la STCUM qui en assumera tous les droits et les responsabilités, ce qui arrivera si, à la livraison du douzième wagon, la STCUM n'est pas satisfaite et que des problèmes surgissent. C'est elle qui a cette responsabilité.

M. Côté (Charlesbourg): Elle va poursuivre.

M. Parent (Bertrand): Et c'est vous qui allez détenir l'argent.

M. Côté (Charlesbourg): Elle va poursuivre et...

M. Parent (Bertrand): Non, mais c'est vous qui allez payer.

M. Côté (Charlesbourg): On va payer et c'est la société de transport... On ne paie aucun wagon. C'est la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui paie. On ne donne pas un sou à Bombardier. Est-ce clair? C'est la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui va payer.

M. Parent (Bertrand): D'accord. Là, c'est différent. Ce que j'avais compris, M. le ministre, c'est que vous payiez directement Bombardier.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Parent (Bertrand): Parce que c'est vous qui aviez passé le bon de commande. Si je suis fournisseur et que j'ai un bon de commande, c'est la personne qui m'a passé la commande qui paie. Si vous me dites que c'est la STCUM, c'est autre chose. Je m'excuse, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous en veux pas parce que vous étiez en haut au moment où la question a été posée. J'avais répondu effectivement que c'était la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui payait la totalité.

M. Parent (Bertrand): D'accord. Alors, tout ce que vous faites, c'est transférer les sommes et assurer 31 000 000 \$ à la STCUM qui en disposera selon les modalités du contrat...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Parent (Bertrand): ...au fur et à mesure qu'elle sera satisfaite ou non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Parent (Bertrand): C'est cela que ça veut dire. D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Parent (Bertrand): En tout cas, le seul point qui reste en litige...

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

M. Parent (Bertrand): ...c'est la deuxième partie de l'article 3 que j'ai mentionnée tantôt concernant la taxe de vente. En tout cas, même si on dit que ce sont les us et coutumes, que c'est ainsi que ça s'est fait, je ne trouve pas normal et correct que ça se passe de cette façon-là, ni pourquoi on le met là-dedans. Même si le ministre me dit: C'est la façon dont on doit le faire, on le passe d'un ministère, d'une poche à une autre, tout s'en va dans la même poche, ça revient au même, mais qu'on le met quand même, je continue à penser que ça n'a pas de sens. Je pense que le ministre doit être d'accord avec ça, mais il y a autre chose de plus important selon lui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci clôt les interventions à l'article 3?

M. Parent (Bertrand): Si vous me permettez, juste un instant.

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

M. Parent (Bertrand): Pour ce qui est de la taxe de vente, pour être bien sûr qu'on comprenne, M. le Président, dans le montant total de la transaction, la taxe de vente de 9 % est incluse. Donc, vous vous trouvez à transférer dans votre subvention la taxe de vente que la STCUM va envoyer au ministère du Revenu.

M. Côté (Charlesbourg): On donne l'argent. On calcule le prix total. La taxe de vente de 9 % est comprise dans le financement global des 31 000 000 \$ et c'est la STCUM qui paiera la taxe de vente. C'est pour payer la taxe de vente. Ce serait probablement Bombardier dans ce cas-ci qui, comme tout vendeur, prélève le 9 % et l'envoie au ministère du Revenu.

M. Parent (Bertrand): Alors, ils vont le payer à Bombardier et Bombardier va le payer au ministère. C'est ça?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Parent (Bertrand): Même si on approuve et on adopte cet article 3 aujourd'hui, j'aimerais beaucoup qu'on vérifie le litige devant les tribunaux parce que, effectivement, il y a un problème. La STRSM et, il me semble, la STCUM, n'ont jamais voulu payer cette fameuse taxe de vente de 9 % sur l'achat global des autobus parce que les avocats - il y avait deux ou trois bureaux d'avocats là-dedans - disaient: Écoutez, ça n'a pas de sens. C'est le ministère des Transports qui a acheté et, en tant que ministère, il n'avait pas à payer cette taxe-là.

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier. On reviendra au début de la soirée, à 20 heures, avec les renseignements.

M. Parent (Bertrand): Vous allez vérifier cet aspect-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Garon: M. le Président.

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

M. Garon: il est possible qu'il y ait répétition, je ne le sais pas, parce que j'ai été appelé en commission parlementaire sur...

M. Côté (Charlesbourg): Je serais étonné.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Je serais étonné.

M. Garon: ...un bâillon. Le gouvernement fait deux bâillons en deux jours. Quand on dit que la société acquiert les droits et assume les obligations du ministre au titre du contrat qui le lie au manufacturier, à quel moment la société

acquiert-elle les droits et assume-t-elle les obligations du ministre au titre du contrat qui le lie au manufacturier?

M. Côté (Charlesbourg): Au moment de l'entrée en vigueur de la loi.

Le Président (M. Saint-Roch): D'autres interventions? M. le député de Lévis.

M. Garon: Au moment de l'entrée en vigueur de la loi?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres Interventions à l'article 3?

M. Garon: Il y a une question que j'aimerais poser au ministre. Comme ce sont des lettres d'Intention qui ont été signées fin mai ou au début de juin et qu'on demande la rétroactivité au 11 Juillet 1988 dans un projet de loi de quatre articles, incluant l'article de mise en vigueur et de rétroactivité, pourquoi est-ce que le ministre a déposé ce projet de loi seulement le 15 novembre plutôt qu'au début de la session? Cela aurait déjà pu être adopté, d'autant plus qu'entre la mi-octobre et la mi-novembre les trois quarts du temps la Chambre ajournait après la période des questions, peut-être pas les trois quarts du temps, mais souvent. Plusieurs commissions parlementaires ne siégeaient pas à ce moment-là; il y avait du temps de libre en quantité. Pourquoi faire ça dans une fin de session, après avoir déposé 29 projets de loi le 15 novembre? Je pense aux projets de loi 91 et 76. On aurait aimé les étudier dès le mois d'octobre ou de novembre, afin que cela n'arrive pas dans la période intensive de la session, alors que le gouvernement savait qu'il y avait des projets de loi considérables, comme celui sur les caisses d'épargne et de crédit, qui compte 589 articles, les projets de loi 106 et 107 - autour de 600 articles - donc des projets de loi considérables. Pourquoi ne pas l'avoir présenté avant?

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

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des règles. Depuis notre arrivée, il y a un certain nombre de règles qui doivent être respectées sur le plan du processus législatif. Sous votre gouverne aussi, vous avez dit: le 15 novembre, c'est la date ultime pour déposer des projets de loi qu'on souhaite voir adopter avant les fêtes. Dans ce cas-ci, cette règle a été respectée. Finalement, on peut bien poser la question: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait avant? Pourquoi ne l'avez-vous pas fait le printemps passé, avant même d'acheter les wagons ou avant même de savoir que vous pourriez faire affaire avec Bombardier? Quant à ça, on peut bien le demander de cette manière-là.

C'est au moment où il y a eu la signature du contrat qu'on s'est rendu compte qu'il y avait des obligations sur le plan de la loi que nous devions faire, et nous avons enclenché le processus normal d'un comité ministériel, d'un comité de législation et, par la suite, le dépôt. Nous sommes là aujourd'hui.

M. Garon: La règle du gouvernement, pour que les projets de loi soient adoptés avant Noël, la date limite, c'est le 15 novembre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le but, ce n'est pas de tous les déposer le 15 novembre, c'est la date limite. Cela ne veut pas dire: N'en déposez pas avant le 15 novembre et déposez en vrac 29 projets de loi. Je vais vous dire qu'il y a des pages de lecture là-dedans. Pardon?

M. Middlemiss: La mémoire est une faculté qui oublie.

M. Garon: Non. C'est parce que dans un projet de loi... Il y a des projets de loi escamotés, on voit des lois qui pétent, qui sont à moitié faites. Dans une loi, même les virgules comptent. Les conseillers juridiques du ministre pourront vous le dire; une virgule mal placée dans un projet de loi peut changer la signification de l'article ou de la loi. Tout compte dans un projet de loi. Je ne veux pas dire que le projet de loi qu'on étudie brille par sa précision; il y a onze lignes et trois quarts. On ne peut pas dire que c'est un long projet de loi. C'est pour ça que je pense qu'on aurait pu l'étudier au début de la session, alors que le Parlement ne roule pas à plein régime. Le ministre, qui reproche à la STCUM d'avoir une mauvaise planification de ses affaires, devrait prêcher par l'exemple et non pas déposer quatre projets de loi le 15 novembre, à la date limite. Il devrait les déposer à temps, pas à la dernière minute comme ça. On sait qu'entre le 15 novembre et le 1er décembre les gens travaillent à des heures normales: le matin, l'après-midi et un peu en soirée. Mais le régime continu du 1er décembre, n'est pas nécessairement le meilleur régime pour adopter les projets de loi plus sophistiqués, plus compliqués, parce que l'étude se fait avec des gens qui sont pas mal plus fatigués.

M. Côté (Charlesbourg): Très brièvement là-dessus, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.
(17 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des choses que le député de Lévis a dites et que je ne peux pas laisser passer. Je suis encore à chercher des projets de loi qu'on a adoptés depuis trois ans et qui ont pété devant les tribunaux. Il y en a

peut-être, mais je ne m'en souviens pas. Je me souviens que lorsque j'étais dans l'Opposition il y a un maudit paquet de projets de loi adoptés par eux qui ont pété devant les tribunaux. Il y a des gens qui sont dans la salle parce qu'il y a un règlement qui a pété devant les tribunaux. S'ils ont été obligés de venir, c'est parce qu'il a été fait en 1977, ce règlement, et qu'il a pété devant tes tribunaux. Si on veut jouer à cela, se rappeler ce qui a pété devant les tribunaux par rapport à ce qui ne pète pas, si cela n'avait pas pété devant les tribunaux, le règlement qui est là sur le vrac, on ne serait pas là aujourd'hui pour régler les problèmes de ceux qui sont ici et qui souhaiteraient davantage être dans le champ à travailler avec leur camion que d'être ici à attendre et à écouter cela pendant des heures de temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Garon: Je veux dire au ministre qu'il est trop tôt pour dire que les projets de loi de son gouvernement n'ont pas pété. Cela ne pète pas dans les deux premières années. Alors, quand le gouvernement élu...

M. Côté (Charlesbourg): Cela a fait trois ans le 2 décembre.

M. Garon: ...commence à siéger en 1986, il n'y a pas eu encore beaucoup de causes jugées sous le régime qui a été établi depuis que les libéraux sont au gouvernement. Vous savez qu'une cause, cela prend une couple d'années, deux ou trois ans, et qu'actuellement les lois qu'ils ont adoptées et qui sont de leur cru ne sont pas longues et nombreuses. Cela a été en 1987 et en 1988. Alors, vous comprenez qu'à ce moment-ci on ne peut pas dire que le bilan est exhaustif. Le bilan n'est pas encore commencé à ce point de vue.

M. Côté (Charlesbourg): J'ose espérer que vous ne souhaitez pas qu'il en pète, j'espère que ce n'est pas votre souhait!

M. Garon: Je pense qu'on prend des risques quand je vois par exemple la loi 37, le bâillon, le ministre a déposé 100 amendements sur 134 articles dans les heures qui ont précédé.

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

M. Côté (Charlesbourg): Parlez-nous donc de ceux qu'on a adoptés. Vous êtes un bon légiste, cela fait quelques années qu'on est ensemble. Vous en avez bonifié des projets de loi avec l'ouverture d'esprit qu'on a eue.

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

M. Garon: J'en ai fait 60 et je dois vous dire...

M. Côté (Charlesbourg): 60.

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

M. Garon: ...entre 1976 et 1985, qu'il n'y a pas encore un article qui a sauté.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, j'ai énormément de difficulté à relier vos propos à l'article 3. J'aimerais, s'il vous plaît, qu'on revienne un peu à la pertinence de l'article 3. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Garon: On dit: "La société acquiert les droits et assume les obligations du ministre au titre du contrat qui le lie au manufacturier." À ce moment-là - je sais que vous avez parlé de cela, mais je ne sais pas si vous l'avez dit précisément sur cela - est-ce que les paiements vont être assumés, à compter de la cession du contrat, par la STCUM ou si c'est le ministre au ministère qui va continuer à faire les paiements?

M. Côté (Charlesbourg): Les paiements vont se faire, à compter de la cession du contrat, par la STCUM.

M. Garon: Est-ce qu'il est fait le contrat? Est-il prêt?

M. Côté (Charlesbourg): Le contrat est fait, il est signé et le protocole aussi.

M. Garon: Cela veut dire qu'au fond il reste la loi...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...pour entériner tout cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'y a d'autres interventions à l'article 3?

M. Garon: Non, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 étant adopté sur division, j'appelle l'article 4.

M. Côté (Charlesbourg): "Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction). Toutefois, l'article 1 a effet depuis le 11 juillet 1988."

M. Garon: C'est un gros article aussi. Vous savez, la rétroactivité en droit, c'est une formule très exceptionnelle. Il y a seulement le nouveau président du Conseil du trésor qui pensait, à un moment donné dans un projet de loi, qu'il pouvait mettre une clause réglementaire, une disposition pour permettre de faire des règlements "at large", sur n'importe quoi, rétroactivement. On sait qu'en droit la clause de rétroactivité est une clause très exceptionnelle. Ici, on a une clause de rétroactivité pour valider rétroactivement des choses qui ne seraient pas valides au fond, des contrats qui ne seraient pas valides. Le ministre vient de nous apprendre une chose importante, c'est que tout est signé à ce jour. Tantôt on parlait de l'entente à intervenir et il m'a laissé entendre dans ses réponses que l'entente n'était pas signée avec la ville de Montréal et qu'elle serait signée à la suite de la loi. Là, il vient de dire que tout est signé. Il me semble que je n'ai pas eu la même réponse. Tantôt, lorsque j'ai posé les questions, vous avez dit que l'entente serait signée après l'adoption de la loi. Là, vous venez de me dire que tout est signé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je n'ai pas dit que tout était signé. Tout était négocié, tout a été négocié. Ce n'est pas signé. Cela a été négocié. Le protocole est négocié; il n'est pas signé. Si je vous ai dit cela, je ne vous ai pas dit la vérité. Au cas où je vous aurais dit cela, effacez cela. Si c'est cela, ce n'était pas la vérité. La vérité, c'est que c'est négocié, cela reste à être signé à partir du moment où le projet de loi sera adopté.

M. Garon: Cela veut dire que ce n'est pas signé - c'est important, cela - d'aucune façon, ce n'est pas signé.

M. Côté (Charlesbourg): Pouvez-vous m'expliquer un peu les façons de signer?

M. Garon: Vous voulez mettre en place rétroactivement, au 11 juillet 1988, des choses qui sont prévues dans le projet de loi.

M. Côté (Charlesbourg): Le contrat, lui, il y a quelqu'un qui l'a signé pour que Bombardier en commence la réalisation.

M. Garon: Qui l'a signé?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le ministère.

M. Garon: Le contrat avec Bombardier est signé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'entente avec la ville de Montréal, avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, elle, n'est pas

signée.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez toujours raison de parler davantage de Montréal quand vous parlez de la STCUM, évidemment.

M. Garon: Pour les deux.

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est pas signé. Le protocole n'est pas signé.

M. Garon: Alors, il serait encore temps pour le ministre de s'assurer que les garanties seront vraiment, en tout cas revendiquées ou réclamées, même si elles ne m'apparaissent pas extraordinaires. Je vois votre conseiller juridique qui dit oui, mais vous, vous souriez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): M'avez-vous posé une question?

M. Garon: Oh oui, j'avais posé une question.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous la répéter?

M. Garon: Votre conseiller juridique, lui, faisait signe que oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'était sur autre chose.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein?

M. Côté (Charlesbourg): Il me disait: Oui, effectivement, il a raison de se mêler quand il parle de la STCUM et qu'il parle de la ville de Montréal. C'est ça qu'il disait: Oui, il a raison.

M. Garon: Ah bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Parent (Bertrand): Là, il dit non.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4?

M. Garon: J'ai posé une question. Est-ce que le ministre, étant donné les discussions que nous avons eues ici autour de cette table, à l'intention d'avoir des dispositions - qui aideraient, d'ailleurs, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, parce que c'est lui qui a négocié les contrats - pour que les clauses de garantie soient vraiment revendiquées

ou réclamées, s'il y a lieu...

M. Côté (Charlesbourg): Appliquées.

M. Garon: ... ou appliquées, si vous voulez, pour que l'exécution en soit demandée, s'il y a lieu?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit au député de Lévis, tantôt, qu'à partir des programmes réguliers du ministère aux subventions d'immobilisations c'était un élément qui n'était pas là, mais que je me faisais fort de faire l'analyse qu'il fallait pour être capable de l'inclure.

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

M. Parent (Bertrand): Avant de passer à l'article 5, et il n'y en a pas, alors avant de conclure, est-ce qu'il y a, dans le contrat, une clause escalatoire sur le prix ou si on a bel et bien un prix ferme?

M. Côté (Charlesbourg): Ferme.

M. Parent (Bertrand): Un prix ferme. Donc, il n'y a pas de possibilité lorsque le dernier wagon sera livré, de porte de sortie où on se retrouve avec un excédent en dehors de ce qui est confirmé.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est ferme.

M. Parent (Bertrand): Si on me l'assure. C'est parce qu'habituellement, quand, ça s'échelonne sur une période de six à huit mois, on a des clauses qui permettent au fabricant d'arriver avec des petites factures additionnelles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ferme.

M. Parent (Bertrand): S'il n'y en a pas, il n'y en a pas.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas.

M. Parent (Bertrand): Si c'est exact, cela va.

M. Garon: Aucune possibilité...

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

M. Garon: ... de factures additionnelles? Aucune possibilité? Est-ce qu'on a prévu une clause, au cas où il y aurait des exigences additionnelles en cours de contrat? Souvent, dans les contrats de cette importance-là, il y a des clauses - le travail peut être du travail horaire; je sais que, dans les chantiers maritimes, c'est du travail calculé à l'heure - pour permettre des changements en cours de route.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a une clause. S'il y a des changements aux devis, c'est clair qu'en cours de route il faut le faire.

M. Garon: Oui, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a une.

M. Garon: De quelle nature est-elle?

M. Côté (Charlesbourg): On cherche la nature.

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

M. Côté (Charlesbourg):...

M. Garon: Aux coûts?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le député de Bertrand, tantôt, a fait allusion à des prolongations de la série, parce qu'il s'agit des 24 wagons qui vont être prêts au mois de mars. Supposons qu'il y ait des besoins additionnels et qu'on considère que ce type de wagons correspond aux besoins, est-ce qu'il y a une entente portant sur l'éventualité d'une addition à la commande actuelle ou si ça devrait être entièrement un nouveau contrat sans aucune référence à ce contrat-là?

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait un nouveau contrat.

M. Garon: Il n'y a eu aucune référence ou quoi que ce soit à ce sujet. Il s'agit pourtant d'un modèle qui a de l'importance. Vous avez laissé entendre tantôt, lorsque vous avez mentionné SEPTA en Pennsylvanie, qu'il y avait une autre entreprise...

M. Côté (Charlesbourg): Amtrak.

M. Garon: ... Amtrak, qui avait passé des commandes. Donc, c'est un modèle qui, normalement, devrait être...

M. Côté (Charlesbourg): Qui va continuer.

M. Garon: ... qui devrait continuer. Alors, comme vous allez être obligé, à ce moment-là... Il y a toujours avantage, au lieu d'avoir cinq ou six véhicules différents, à avoir des véhicules plus homogènes pour les réparations, pour la formation des techniciens, pour l'entretien, etc. Est-ce qu'on a prévu, d'une façon ou d'une autre, l'avenir concernant ce modèle de wagons ou de voitures?

M. Côté (Charlesbourg): L'avenir de ce wagon est assuré en particulier par les comman-

des provenant des États-Unis et par notre propre commande à nous, aussi, qui est en voie d'être livrée. J'ai dit précédemment que, dans le cas de Deux-Montagnes, nous étions à examiner les possibilités et que ça se ferait au cours de l'année 1989. Par conséquent, on verra ce qui va arriver.

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

M. Parent (Bertrand): Une dernière question. Si la STCUM décide de ne pas faire l'un des paiements, lorsqu'il devient dû, à cause d'un défaut de fabrication ou pour quelques raisons que ce soit, ne pensez-vous pas que, sur le plan juridique, Bombardier ne serait pas en mesure de poursuivre celui qui a passé la commande, qui est ratifiée au 11 juillet, qui est le ministre, et, à ce moment-là, que ce serait le ministère qui serait poursuivi par Bombardier, advenant un cas de litige dans une commande comme celle-ci?

M. Côté (Charlesbourg): Non, la loi qui est là est claire...

M. Parent (Bertrand): Il n'y a aucun recours possible vis-à-vis du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Parent (Bertrand): Ce sera finalement un règlement de comptes entre la CTCUM et Bombardier; c'est cela que vous me dites?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4?

M. Garon: Comme cessionnaire et comme cédant - parce que le ministre se retrouve un peu dans la position d'un cédant - si le cessionnaire n'exécute pas les obligations que le ministre avait prises.... Supposons, justement, que le cessionnaire voudrait faire ce que le ministre disait qu'il voulait faire lui-même au point de vue du paiement, advenant des difficultés - je dis ça, je ne dis pas qu'il va s'en présenter - qu'est-ce que le ministre peut faire dans ces cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, l'article 3 est clair: "La société acquiert les droits et assume les obligations du ministre au titre du contrat qui le lie au manufacturier." C'est la loi qui règle le problème.

M. Garon: Cela, habituellement, c'est clair jusqu'à tant qu'on n'interprète pas ça de la même façon.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, peut-être que d'ici ce temps-là vous serez juge, alors

vous serez à même de...

M. Garon: Non, je ne suis pas intéressé; je n'ai pas le tempérament pour cela et je n'en ai pas le goût.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si jamais c'était le cas, ça ferait des Interrogatoires assez longs.

M. Parent (Bertrand): Je ne vous souhaite pas d'être la personne jugée.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Garon: J'irais surtout à l'aide juridique, à ce moment-là, pour que les frais d'avocat ne soient pas trop élevés. Vous, vous êtes dans l'assurance, d'après votre contentieux, que...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est ce que le contentieux m'assure. J'ai énormément confiance en mon contentieux qui m'a bien guidé depuis trois ans et je respecte scrupuleusement - en n'ayant pas de formation de base sur le plan juridique - ce qu'ils me conseillent.

M. Garon: Vous savez, je vais vous dire une affaire par expérience, non pas parce que j'ai eu une mauvaise expérience, mais la confiance en un contentieux vient habituellement après le deuxième mandat. Je dois vous dire qu'au premier mandat, à ce moment-là, il n'y a pas encore eu assez de choses que vous avez faites qui sont contestées devant les tribunaux, mais, au cours du deuxième mandat, vous vous en rendez compte, en voyant ce qui arrive à vos collègues. Maintenant, je ne sais pas si ce sera le ministre ou son successeur qui sera pris avec les problèmes.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de voir que le député de Lévis confirme qu'on fera un deuxième mandat.

M. Garon: Je n'ai pas dit ça.

M. Côté (Charlesbourg): Bien non, mais vous avez parlé d'un constat selon lequel c'est au deuxième mandat qu'on constate, et vous me dites: Je ne sais pas si le ministre sera là ou si ce sera un autre, son successeur. Donc, vous confirmez qu'on fera un deuxième mandat. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. Est-ce que le titre du projet de loi 91,

Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 91 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Surdivision.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. Ceci met fin au projet de loi 91.

Constatant qu'il est maintenant 18 heures, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 9)

Projet de loi 76

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 76, Loi modifiant la Loi sur les transports. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

Remarques préliminaires

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, nous en sommes à une étape extrêmement importante d'un processus qui a duré un bon bout de temps et qui a d'abord été précédé par une analyse de la situation du vrac dans tout le Québec. Cette étude a été faite par des gens du ministère, qui ont parcouru l'ensemble du Québec afin de recueillir toute une série d'informations. Elle a été doublée d'une enquête scientifique qui a aussi fait l'objet d'une publication et qui lui a donné beaucoup de crédibilité. Pour une des premières fois, on a pu obtenir des données extrêmement importantes venant des propriétaires de permis de vrac qui nous ont permis d'avoir un portrait assez large de l'industrie.

Au-delà de tout cela, nous avons, avec des officiers du ministère, préparé une proposition de règlement qui a été soumise à une consultation très large à Saint-Hyacinthe, puisqu'il y avait là au moins 200 ou 250 personnes avec qui nous avons discuté pendant trois ou quatre heures; il y a des moments où la température s'est élevée, d'autres où elle s'est rabaisée. De cette réunion est sortie l'idée de créer un comité d'une vingtaine de personnes, 24 plus précisément,

représentant toutes les régions du Québec, représentant l'ANCAS, avec les officiers du ministère. On y a négocié, travaillé ensemble d'arrache-pied pour tenter de trouver des solutions aux problèmes que nous vivions, qui découlaient, en particulier, des jugements que les tribunaux avaient portés sur le règlement, toujours dans le but d'en arriver à une plus grande ouverture et de tenter de régler des problèmes vécus et certains problèmes appréhendés. Nous voulions donc un nouveau règlement avec des assises sur le plan juridique qui pourraient nous donner toutes les chances qu'il ne soit pas contesté. C'est dans ce sens que le projet de loi a été préparé avec très peu d'articles, une douzaine, je pense, dix plus précisément, et avec un règlement qui a été publié mercredi, dans la Gazette officielle du Québec, accepté par le conseil il y a quelque temps et négocié aussi avec les intervenants du vrac, de sorte que, dès le début de l'année 1989, puisse s'enclencher le processus de mise en place de ces structures, de cette confection de liste, que nous souhaitons, de gens intéressés à faire partie d'un poste ou d'un sous-poste et, par le fait même, que puisse s'enclencher toute la procédure, afin de régler, nous l'espérons, pour assez longtemps la problématique du vrac au Québec, avec des assises juridiques très importantes.

Suivra, lorsque tout cela sera mis en place, donc après les fêtes, une rencontre qu'on a souhaitée pendant longtemps. On a en effet consulté les camionneurs à travers le Québec et on a associé à notre consultation l'ACRGTQ, le but ultime étant de se retrouver, après les fêtes, dans une rencontre où l'ACRGTQ serait présente, avec les gens du vrac pour discuter de l'amélioration des conditions de l'un et de l'autre dans la pratique de ce métier et faire en sorte qu'on puisse avoir la paix et que les gens puissent en avoir et en faire davantage, tenter d'élargir l'assiette de travail à distribuer. Dans la mesure où chacun, à la fois les patrons, donc les donneurs d'ouvrage, et ceux qui obtiennent l'ouvrage, pourra dire son point de vue fermement, comme ils l'ont fait avec le ministère, avec toute l'ouverture d'esprit nécessaire. On pourra régler d'autres problèmes, s'il en subsiste, afin de pouvoir travailler de manière optimale, un peu partout au Québec, avec des entrepreneurs artisans de toutes les régions du Québec, tout en protégeant le travail, dans chacune des régions du Québec, pour les artisans qui se seraient regroupés, soit dans un poste, soit dans un sous-poste, mais à leur choix.

C'est le but de la loi, M. le Président, de trouver des assises juridiques qui nous permettraient, au lendemain de l'adoption d'une loi que nous avons adoptée il y a à peu près un an, de concrétiser dans la loi la clause 75-25 de manière très importante. Je suis extrêmement heureux de remarquer que les artisans ou les représentants qui ont négocié avec nous depuis un bon bout de temps se trouvent dans cette salle afin

d'assister aux délibérations et, en partie, au façonnement de ce que sera la loi et, par conséquent, des paramètres de leur action à l'avenir.

Quant à moi, M. le Président, je serais prêt à entamer immédiatement l'analyse du projet de loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, nous nous retrouvons ici pour l'adoption d'un projet de loi pour lequel, en deuxième lecture, j'avais assuré le ministre de la collaboration de l'Opposition. Je pense que c'est un projet de loi important que nous attendions depuis longtemps, puisque ça fait au-delà d'un an et demi que le processus a été mis en marche. On peut dire que cela a été une longue gestation, puisque le jugement invalidant certaines dispositions du règlement remonte à 1986, lorsque, dans l'affaire Transporbec inc., le juge Alice Desjardins à la Cour supérieure a invalidé une disposition du règlement qui accordait l'exclusivité des permis de courtage aux associations sans but lucratif et aux coopératives. Le jugement datait du 20 mai 1986. Il y a eu un autre jugement, le 28 janvier 1987, devant le juge Alphonse Barbeau, de la Cour supérieure, dans l'affaire Poste de courtage Montréal-Laval, région 10 inc. versus Transport Lager et al, de la ville de Montréal, et, finalement, un autre jugement au mois de décembre 1986: Charles-Henri Fortier contre Serge Lafleur, devant les juges Dubé, Paré et Nichols, de la Cour d'appel. Ce qui veut dire, au fond, que tous ces jugements-là nous ramènent à il y a presque deux ans pour le dernier et à plus de deux ans pour les deux autres, puisqu'il s'agissait de jugements de 1986, autour de deux ans. Le processus de consultation avait été engagé à ce moment-là et, depuis longtemps, on attendait ce projet de loi qui, comme on l'a mentionné, n'est pas un projet de loi volumineux - mais les projets de loi n'ont pas besoin d'être volumineux pour être importants - parce que, dans le fond, il y a dix articles, et le dixième est pour la mise en vigueur de la loi. Essentiellement, il y a donc trois pages et quelques lignes, qui, cependant, ne règlent pas tous les problèmes.

Je suis content de voir que le règlement a été publié dans la **Gazette officielle** de cette semaine, parce qu'il est indicatif, en même temps... J'aurais aimé ça le savoir, mais, que voulez-vous, quand on siège en commission parlementaire le matin, l'après-midi et le soir jusqu'à minuit et qu'à la fin de la soirée, j'ai au moins une demi-heure de voiture à faire pour retourner à la maison et repartir le matin, je dois vous dire que ma lecture de chevet, habi-

tuellement, ce n'est pas la **Gazette officielle**.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est pour cela que j'aurais aimé le savoir, parce que j'en ai une pile sur mon bureau; j'ai un peu de retard dans la lecture de la **Gazette officielle**.

Cependant, je pense bien que le ministre sentait, lui aussi, que ça lui avait pris un peu de temps parce qu'au congrès du mois de mai à Chicoutimi il a préféré ne pas y aller. Il s'est dit: Les gens vont me brasser un peu, parce que je n'ai pas encore déposé le projet de loi. Le ministre le sentait et je pense que c'est tout à son honneur d'avoir eu des remords...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...parce que, s'il n'avait pas eu de remords, il y serait allé. Mais, comme il s'est dit: Est-ce que ce n'est pas trop vite? Il n'y est pas allé. Il y a aussi des questions que j'ai soulevées lors de l'étude du principe du projet de loi, qui touchent les camionneurs. J'ai toujours eu beaucoup d'estime pour les gens qui gagnent leur vie. J'ai été habitué pendant neuf ans avec les cultivateurs. Ce sont des gens qui, à mon avis, se ressemblent, parce que ce sont des gens qui investissent pour gagner leur vie. C'est plus difficile, c'est plus compliqué. Les cultivateurs administrent une terre; les camionneurs administrent un camion qui coûte de l'argent. Souvent, ils administrent un camion qui vaut beaucoup d'argent pour, à la fin de l'année, retirer l'équivalent d'un salaire ou non, parfois, quand ils ont déduit leurs dépenses du revenu brut. Le revenu brut et le revenu net, dans ce domaine-là, ce n'est pas tout à fait la même chose quand on a fait les paiements d'assurances sur le camion, les dépenses d'essence, etc.

Je pense que, dans des secteurs comme ceux-là, les gens doivent avoir le plus de sécurité possible, parce que c'est un domaine où il y a beaucoup d'insécurité. Cet hiver, par exemple, les gens ne savent même pas s'il va y avoir de la neige, à toutes fins utiles, parce que, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de neige. Alors, ceux qui gagnent leur vie dans la neige n'ont pas gagné grand-chose. À toutes fins utiles, ils ne gagnent rien, parce qu'il n'y a pas de neige. Donc, si on a un hiver sans neige, par exemple, leurs revenus vont être bas au cours de la saison froide, alors que plusieurs d'entre eux comptent sur ces revenus pour gagner leur vie.

Au cours de la période estivale, ça dépend. Une source importante de revenus, ce sont les travaux du ministère des Transports. C'est donc en fonction des travaux qui sont effectués et, comme les travaux de construction et d'entretien ont diminué avec le changement de gouvernement, il y a moins de travaux... J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en dire un mot en Chambre, à l'Assemblée nationale, à quelques reprises. Il y a

eu beaucoup moins de travaux de construction de routes, moins de travaux d'entretien, alors, ça fait moins de travaux pour gagner sa vie. C'est un fait et il faudra revenir là-dessus à d'autres reprises et plus souvent.

Je n'en ai pas parlé durant la première année où j'étais aux transports, je me suis dit: Bon, laissons-lui le temps, un peu. En 1986, le budget n'a pas été gros. Il a baissé considérablement dans le domaine des transports. Pourtant, on disait que plusieurs députés devaient leur élection au député de Charlesbourg. Alors, je me suis dit: Ils vont l'appuyer pour qu'il ait un gros budget. J'étais convaincu qu'il aurait un budget considérable, mais le budget a été petit, il a été plus petit. En 1987, le budget n'a pas augmenté pour la peine et on peut dire qu'en termes réels il n'a pas atteint le budget qu'il y avait en 1985 dans le domaine des transports. Alors, cela, ça fait moins de revenus pour ceux qui travaillent dans le domaine de la construction des routes et pour ceux qui travaillent dans le domaine des infrastructures routières, par exemple, comme les camionneurs artisans.

Il y a aussi les surcharges dans le domaine de la sécurité routière. À plusieurs reprises, lorsqu'on avait étudié ces questions pour la Loi sur le camionnage, le ministre avait donné des assurances sur ce plan. Mais on remarque qu'il y a beaucoup de critiques concernant l'application de la loi sur les surcharges et tout le personnel que le ministre avait dit qu'il mettrait en place; encore là, il n'a pas obtenu les sommes d'argent qu'il aurait dû avoir pour ça.

Pourtant, on aurait dû s'y attendre, d'autant plus que le ministre des Finances a pris, sur quatre ans, l'équivalent de 450 000 000 \$ dans la caisse de l'assurance automobile, c'est-à-dire 60 000 000 \$ par année depuis 1986; sur quatre ans, avec l'indexation, ça fait autour de 250 000 000 \$ plus 100 000 000 \$ par année, en 1988 et en 1989. Tout ça pour le ministre des Finances qui, en fait, n'est pas assuré par l'assurance automobile. Il ne paie pas de primes. Pourtant, celui qui aura les plus grosses prestations, ce sera lui, le ministre des Finances, qui sera allé chercher 450 000 000 \$ dans la caisse. J'avais dit au ministre, à ce moment-là, qu'il aurait dû refuser, parce que c'est lui qui est le gardien de la caisse des assurés et il m'a dit qu'il était très content d'avoir donné 450 000 000 \$ au ministre des Finances. Cela, je n'ai pas compris ça, parce que, je vais vous dire une chose, je pensais qu'il dirait: "Over my dead body", selon la formule anglaise.

Une voix: Vous parlez anglais?

M. Garon: Oui. C'est toujours mieux, en Amérique du Nord, pour savoir ce qui se passe de l'autre côté des lignes, de parler anglais. En 1939-1945, celui qui parlait l'allemand était plus en sécurité que celui qui ne le comprenait pas.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il pouvait écouter ce qui se disait à la radio.

M. Poulin: Vous devriez faire comprendre ça à vos alliés.

M. Garon: Comment ça?

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

M. Garon: Au Québec, c'est une affaire que le français soit la langue de travail, mais pouvoir comprendre l'anglais, c'est une autre affaire. De toute façon, le ministre devrait faire respecter les règlements pour la sécurité des camionneurs, parce qu'il ne faut pas qu'il y ait une concurrence enragée et effrénée entre eux. D'ailleurs, j'avais dit au ministre, lors de l'adoption de la Loi sur le camionnage, qu'en Californie où on avait déréglementé, on recommençait à régler, parce qu'on s'était rendu compte que l'application de la déréglementation dans le domaine du camionnage avait conduit à ce que les grosses compagnies, les plus grosses, mangeaient les moyennes, de telle sorte qu'on se retrouvait avec la disparition, à toutes fins utiles, des compagnies moyennes dans le domaine du camionnage, qui avaient été avalées par les grosses compagnies avec la multiplication des petits camionneurs qui, parce qu'ils étaient plus nombreux, avec une concurrence beaucoup moins réglementée, se retrouvaient avec un revenu plus faible. Cela a été l'expérience de la Californie qui a recommencé à réglementer dans le secteur du camionnage. Habituellement, la Californie, en Amérique du Nord, est toujours, depuis plusieurs années, en avant des autres, parce que c'est là qu'on expérimente, aux États-Unis, ce qui se fera ailleurs. On y expérimente les formules modernes. Il aurait été bon de voir, par exemple, que les effets de la déréglementation ont été les mêmes que dans le secteur de l'aviation où les grosses compagnies, on l'a vu il y a quelques années aux États-Unis, ont avalé les moyennes qui sont disparues alors que les petites se sont multipliées, mais, encore là, avec une concurrence qui est très forte, parce que les petites ne sont pas organisées pour se protéger face aux acheteurs qui ont le gros bout du bâton.

Dans le domaine des surcharges, au fond, c'est le transporteur qui décide un peu. Encore là, dans l'application de la loi, alors qu'on disait qu'on devait poursuivre, en ce qui concerne les surcharges, autant les transporteurs que les camionneurs, actuellement, les gens du camionnage se plaignent et disent que, dans le fond, ce n'est pas appliqué.

Et aussi, en ce qui concerne l'application de la clause 75-25 avec les municipalités, je pense qu'il y a un point qui est soulevé par l'ANCAI, qui se défend et sur lequel le ministre n'a pas

semblé vouloir, jusqu'à maintenant en tout cas, dans ses déclarations, se compromettre ou il se compromettrait en disant qu'il ne voulait pas toucher à ça.

il y a aussi le non-respect des droits des camionneurs dans les contrats fédéraux alors que les entrepreneurs qui obtiennent des contrats fédéraux, qui ne respectent pas la loi et le règlement sur le camionnage, pénalisent les camionneurs artisans. Le gouvernement fédéral, quand il agit au Québec, dans ce domaine-là, devrait respecter les taux minima de transport, il devrait respecter les règles comme les autres dans le domaine du camionnage au Québec.

C'est pour cela que j'en parle dans les remarques préliminaires - parce qu'au-delà de la loi et des règlements il y a l'application de la loi et des règlements. On peut avoir la meilleure loi au monde et les meilleurs règlements, mais qu'on ne les applique pas. C'est toujours un problème lorsque la loi et les règlements ne sont pas appliqués, soit parce qu'il n'y a pas de personnel suffisant ou encore parce que la volonté d'appliquer la loi n'est pas assez forte.

C'est pourquoi j'aimerais, à ce moment-ci, que le ministre nous donne certaines explications concernant ces cas concrets et, notamment, concernant le sel de Pontiac. Il en a dit un mot en Chambre, mais pas d'une façon très explicite, lors de son discours en deuxième lecture. J'aimerais cela, dans l'affaire du sel de Pontiac, qu'il nous dise si la question est réglée de façon définitive maintenant.

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

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Vous comprendrez, M. le Président, que je ne peux pas laisser en plan toute la série d'interrogations que le député de Lévis a soulevées et qui méritent, assurément, dans certains cas, d'être corrigées. Il y a des devoirs qui peuvent être bien faits par certains étudiants et mal faits par d'autres ou faits partiellement. Il faut donc, à l'occasion, corriger ces devoirs.

Le député de Lévis a dit: Cela a été une longue gestation. J'ai préféré une longue gestation acceptée par le milieu qu'une courte gestation non souhaitée par le milieu. J'ai souhaité quelque chose d'applicable, d'acceptable par les parties, en prenant le temps qu'il faut pour le faire, avec la disponibilité qui a été donnée aux entrepreneurs et, en particulier, aux artisans qui ont eu une collaboration très étroite du ministère et du ministre aussi - je pense qu'on peut le dire - et très soutenue, qui a obligé le ministre à trancher, à l'occasion, dans certains cas, et je l'ai fait.

(20 h 30)

Donc, c'est clair, l'important, c'est que la gestation finisse par aboutir. C'est cela, l'import-

tant. Tu peux être en gestation pendant cinq ans, si cela n'aboutit à rien, ça fait une belle consultation et une belle concertation, mais qui ne donne rien. On est aujourd'hui devant des faits concrets. Le projet de loi est là, le règlement qui l'accompagne a été publié. Ce n'est donc pas une question d'aller plus loin, d'attendre. C'est une question d'application dès l'année 1989 et c'est pour ça que le règlement a été publié.

Je vais prendre les questions du député de Lévis une par une pour tenter de répondre à tout ça. En parlant de gestation, il a dit qu'il comprenait que la longue gestation avait fait en sorte qu'au mois de mai je n'étais pas allé au congrès de l'ANCAI, à Chicoutimi. C'est avoir la mémoire courte. Je veux simplement vous rappeler qu'au cours d'une opération à la fin de mars, on m'a enlevé un disque, que le médecin m'avait prescrit une convalescence de trois mois et que J'ai pris un mois. Je suis donc revenu au travail à la fin d'avril. Vous comprendrez, lorsqu'on vous enlève un disque dans le dos, que ce n'est peut-être pas très utile, lorsqu'on vous donne une convalescence de trois mois et que vous en prenez un seul, de commencer à vous promener en automobile et à faire des démarches comme celle-là. C'est uniquement ça qui a fait en sorte que je ne suis pas allé au congrès de l'ANCAI. Ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas très nerveux et que ce n'est pas une situation difficile qui va m'empêcher d'aller où je veux aller quand je veux et d'aller dire ce que je pense quand je le pense. C'est aussi clair que ça. Il n'y a personne pour me faire peur. J'en ai vécu d'autres.

Le député de Lévis disait ce matin: Cela ne m'énerve pas, quelqu'un qui gueule autour de la table; j'ai déjà été au Petit cotisée devant 8000 personnes, ça beuglait et ça ne m'énervait pas. Si le député de Lévis n'est pas nerveux, qu'il prenne bien note que le député de Charlesbourg n'est pas très nerveux, non plus, et que le député de Charlesbourg, qui est ministre, ne marche pas avec des menaces, non plus. Dans ce sens, je pense que les faits sont rétablis et je ne souhaite pas d'opération au dos au député de Lévis; il va comprendre ce que ça veut dire.

Évidemment, c'est sa marotte habituelle: des budgets de construction diminués, le budget d'entretien du ministère a diminué. Il mêle tout, sciemment, évidemment, parce qu'on pense toujours qu'il va en rester quelque chose. Mentez, mentez, il réussira toujours à en rester quelque chose, même si les gens finissent par rétablir un certain nombre de faits. Je ne tente pas de vous dire que le budget de construction n'a pas diminué. Oui, ça a été des choix gouvernementaux auxquels j'ai participé. Je ne l'ai jamais caché, je l'ai dit. C'est 90 000 000 \$ en moins, sur l'année budgétaire 1986-1987 qui n'ont pas été donnés au ministère des Transports. Je l'ai accepté parce qu'il y avait des besoins ailleurs et, dans ce sens-là, ils ont été comblés.

Dire que le budget du ministère est moindre aujourd'hui que ce qu'il était, c'est un peu grossier, c'est même très grossier comme affirmation, et les chiffres ne démontrent pas ça du tout.

Au-delà de tout cela, parce que ce n'est pas l'objectif du projet de loi, il dit: Le ministre nous avait promis bien des choses dans l'application des surcharges et des charges. En tout cas, je ne sais pas s'il a fait le même tour que j'ai fait à l'automne, mais j'ai parcouru 35 circonscriptions électorales au cours de l'automne, à travers mon travail, et j'ai rencontré bien du monde. J'en ai surtout rencontré un maudit paquet qui me parlaient de leurs contraventions et de l'application sévère du Code de la sécurité routière par rapport au passé. Les gars se promenaient avec les "tickets" et ils te les montraient. Un ticket parce que la municipalité avait appliqué le code de manière trop sévère par rapport à la façon dont la Sûreté du Québec l'appliquait, et de manière généralisée. Alors, il faut croire qu'il y a quelqu'un, quelque part, qui finit par appliquer les choses. Qu'on me dise qu'il y a un relâchement ou que ça ne se fait pas comme auparavant, c'est très fort et je n'aurai peur en aucun temps de comparer l'application des normes et des limites de charges en 1988 à n'importe quelle année auparavant et même de reculer de dix ans.

Finalement, interrogez les camionneurs eux-mêmes, ils vont vous le dire, parce que ce sont, j'allais dire, les victimes. Mais c'est pour éviter que les routes ne soient les victimes qu'on tente de l'appliquer de manière plus importante, il y a effectivement des pesées qui sont ouvertes plus longtemps au ministère, il y a des pesées mobiles achetées par le ministère qui sont mises à la disposition, et il y a le concours des corps policiers municipaux qui font un travail poussé au zèle dans certains cas. En temps et lieu, on aura l'occasion de remettre au pas certaines municipalités qui s'en servent comme élément de financement.

Même rengaine, l'assurance automobile: 450 000 000 \$ pris dans les coffres de la Régie de l'assurance automobile, sans jamais faire les distinctions nécessaires. Oui, 60 000 000 \$ par année, pendant quatre ans - qui vont être renouvelés, je vous le dis tout de suite - pour payer les coûts d'hospitalisation des victimes d'accidents de la route. De la même manière qu'avant le régime que Mme Payette a instauré, celui qu'on connaît aujourd'hui, les compagnies d'assurances payaient les frais hospitaliers; il est juste et normal que la Régie de l'assurance automobile paie les frais d'hospitalisation et il est juste et normal que ces 60 000 000 \$ qui ont été évalués aujourd'hui soient payés.

Pour votre information, c'est votre ex-collègue, M. Duhaime, député de Saint-Maurice et ministre des Finances pendant pas longtemps, qui avait donné l'autorisation, sous votre gouvernement, pour la préparation d'un tel projet de loi

que j'ai trouvé sur mes tablettes quand je suis arrivé. On me dit: il y avait déjà une autorisation, mais le gouvernement ne l'a pas adoptée. Je comprends! Belle réponse, alors que la philosophie qui sous-tendait tout ça dans votre impasse budgétaire faisait en sorte que vous alliez chercher pas 60 000 000 \$, mais 80 000 000 \$, coût qu'on a fait réviser. Dans ce sens, c'était en gestation chez vous. J'ai donc pris le projet de loi et on l'a corrigé avec la collaboration des Affaires sociales. Donc, ne venez pas me conter des histoires en disant que je pige dans les poches de la Régie de l'assurance automobile pour remplir les poches du ministre des Finances. Gérard D. Levesque a succédé à Yves Duhaime qui, lui, avait le sigle du PQ dans le front, comme vous, comme votre gouvernement, comme moi j'ai un sigle libéral dans le front.

Branchez-vous! Vous dites qu'il n'y a pas assez de travaux pour les camionneurs et on va chercher 200 000 000 \$ à la Régie de l'assurance automobile. Vous dites: Avez-vous fait des travaux avec? Là, vous dites qu'on ne devrait pas les faire. À un moment donné, il faut finir par se brancher dans la vie. Il faut arrêter de charrier et c'est 200 000 000 \$ qui ont été mis sur les routes du Québec. Donc, il y a quelqu'un qui a dû en profiter et aussi le régime lui-même. Que vous le contestiez, c'est votre droit le plus légitime de ne pas être d'accord avec ça. On l'a fait. Je suis très heureux de l'avoir fait parce qu'il y va de la sécurité du public et c'est extrêmement important.

Évidemment, si on veut écouler du temps à cette commission, on peut parler de n'importe quoi. On peut parler de l'effet, de la déréglementation. Je veux simplement vous rappeler que cela ne les touche pas, eux, parce qu'ils sont réglementés. C'était justement ça, le but. Ils ne sont pas déréglementés, ils sont réglementés. Le projet de loi, c'est pour donner des assises à un règlement qui va les réglementer. Quand on parle des effets de la déréglementation, cela ne les concerne pas. Cela concerne d'autres gens qui oeuvrent dans le transport général. Quand on parle des effets de la déréglementation, cela ne les concerne pas et cela ne concerne pas le projet de loi. C'est d'autres gens que ça concerne.

Il y a un autre domaine du transport extrêmement important et on a eu l'occasion d'en discuter très largement au cours des derniers mois et des dernières années. On a dit: La demande a été faite par l'ANCAI que, dans le cas des travaux municipaux, on puisse s'appliquer la clause 75-25; le ministre n'en a pas parlé; on ne l'a pas entendu. Il y a une règle fondamentale au sujet de laquelle je me suis exprimé de manière très claire: c'est qu'il nous fallait régler nos problèmes de règlement, de loi, faire notre ménage chacun dans notre cour, au ministère et dans la cour des camionneurs, avant de penser à élargir l'assiette de travail. J'ai dit: Quand on aura fait ça, nous aurons des rencontres impor-

tantes comme j'en ai eu dans d'autres cas avec les donneurs d'ouvrage, les employeurs et les camionneurs. Ils vont se parler dans la face; c'est clair; ça va chauffer. Je peux déjà vous dire ce qu'ils vont se dire en partant. Les entrepreneurs vont dire aux camionneurs: Quand vous avez le choix entre charrier du gravier et de l'asphalte, vous charriez du gravier parce que l'asphalte, ça salit vos boîtes; pendant ce temps, l'asphalte reste dans le "pit", on ne peut pas l'étendre et on est obligé de recourir à d'autres camionneurs. Des artisans vont dire aux entrepreneurs. Vous autres, vous êtes une "gang"; au lieu de demander cinq camions quand vous en avez besoin de cinq, vous en demandez dix; Il y en a donc cinq qui se poignent le derrière, qui perdent leur temps et ce n'est pas payant pour eux autres. C'est comme ça que ça va commencer.

Comme ils n'ont jamais eu l'occasion de se parler à une même table, avec un arbitre au milieu ou un gars qui met la rondelle au jeu, c'est ça qu'on va faire. Quand on aura réglé ces problèmes, on va bien se comprendre, on va en régler des bouts. À ce moment, on sera capable d'élargir le champ d'application et de faire comprendre à mes collègues que, la paix étant revenue, les bénéfices de l'un étant les bénéfices de l'autre, on pourra mettre un peu plus de pression pour élargir l'assiette parce qu'on aura un exercice de la profession qui sera plus réglementé, bien encadré par un projet de loi et on veut le faire en toute sécurité, en toute paix sociale à la fois pour les entrepreneurs et pour les artisans.

Finalement, le député de Lévis dit: Votre théorie, c'est bien beau. Le projet de loi, c'est de la théorie. Mais la pratique? À ce chapitre-là je suis assez rassuré. Sur le plan des principes, quand on fait un projet de loi et un règlement, comme on l'a fait, en étroite collaboration avec 24 gars et femmes qui vivent de ça et vivent ça chaque jour, je pense qu'on a des bonnes chances que la théorie puisse faciliter la pratique. Ce qu'on a tenté de faire, c'est un règlement pragmatique qui colle aux besoins d'aujourd'hui, aux réalités d'aujourd'hui. Dans ce sens-là, c'est clair que ça ne peut jamais être parfait, mais, à tout le moins, pour la première fois, au lieu de les traiter comme ils l'ont été en 1977 par un de vos anciens collègues, Lucien Lessard, on a décidé de les traiter de manière plus responsable et de leur démontrer que la volonté gouvernementale se cadrerait autrement que dans un règlement, mais davantage avec des assises sur le plan légal, d'abord quant à la clause 75-25 et, deuxièmement, quant à l'encadrement nécessaire sur le plan législatif, afin que le règlement ait le moins de chances possible d'être contesté. Et le règlement est fait avec eux.

On n'a pas dit: Libérez le parlement avec vos camions et après ça on va vous dompter. Ce n'est pas comme ça que cela a été fait. Cela a

été fait assis à la même table à négocier article par article et dans le respect les uns des autres. Cela n'a pas toujours fait leur affaire. J'ai été obligé de trancher. J'ai une responsabilité, je l'ai fait. C'est clair qu'ils auraient souhaité en avoir davantage. C'est une plate-forme qui, actuellement, nous apparaît très acceptable et avec laquelle tout le monde accepte de vivre dans l'exercice d'un métier qui n'est pas facile, qui est très exigeant sur le plan des sommes à investir et qui, le terme le dit bien, vise davantage à respecter les artisans, ceux qui sont éparpillés un peu partout au Québec et qui espèrent gagner leur vie et, finalement, faire vivre leur famille. C'est comme ça qu'on a travaillé. Donc, c'est de la théorie, mais c'est de la théorie pratique. C'est ça qu'on a voulu faire. L'avenir nous dira si on a eu raison.

Finalement, pour mettre un peu de sel dans notre sauce, le député de Lévis a terminé avec le sel de Pontiac. J'ai eu l'opportunité de le lui dire, en Chambre, en deuxième lecture. C'est lui qui, le premier, a soulevé la problématique ici, je lui en rends hommage. J'ai analysé cela. J'en ai même discuté, lors d'une rencontre avec les gens qui sont ici ce soir, sur le plan du règlement du dossier. Mes collègues sont intervenus. En particulier, mon collègue, M. Middlemiss, député de Pontiac, m'a été très utile dans la connaissance géographique de son territoire et de tous ces artisans. J'ai rencontré les officiers du ministère. On en a discuté. J'ai pris la décision qu'il n'y aurait pas une poche de sel qui passerait par l'Ontario, que le sel passerait par le Québec malgré le fait que ça puisse coûter plus cher au gouvernement du Québec sur le plan du transport du sel.

Et je me souviens encore que dans nos rencontres, des camionneurs ont été suffisamment honnêtes pour me dire: Vérifiez donc, M. le ministre, les distances contenues dans le contrat de sel parce qu'il y a peut-être des distances qui sont plus longues que la réalité. Cela m'a été dit à la table, dans nos discussions, et on est à refaire, avec la compagnie, tout le calcul de chacune des distances de transport du sel. On va mettre de l'ordre dans ça. C'est une franche collaboration que nous avons eue et Dieu sait que je l'ai largement appréciée. C'est un dossier qui, pour moi, est réglé. Je suis prêt à prendre le blâme sur le plan politique de payer plus cher pour transporter le sel de Montréal vers Pontiac que de le faire transporter par bateau vers l'Ontario, d'où des camions de l'Ontario viendraient le "domper" au Québec. C'est clair. Dès qu'on est informé, on réagit. Et, quant à moi, le problème du sel de Pontiac est réglé.

Au-delà de tout ça, je n'ose pas prétendre et je ne veux pas prétendre, non plus, que ce que nous proposons est parfait. C'est une étape extrêmement importante quant à la reconnaissance des droits des artisans au Québec. C'est, finalement, de mettre tout le monde à table pour que l'exercice de ce métier-là puisse se

faire d'une manière ordonnée et respectée par les entrepreneurs. Il va rester des entrepreneurs dans le champ qui vont être frous-frous, de la même manière qu'il va rester des artisans dans le champ qui vont être frous-frous. Il y en a dans tous les clubs. Dans toutes les associations, il y en a qui ne sont pas tout à fait orthodoxes. Il y en a chez les artisans, les entrepreneurs, les politiciens, les avocats, les notaires, il y en a partout de ça.

(20 h 45)

Dans ce sens-là, ce qu'on fait, c'est tenter de donner le maximum d'outils avec un minimum de contraintes, de telle sorte que, dans cette pratique, tout le monde y gagne. J'ai l'impression qu'on a réussi à faire cet exercice sans trop de heurts. Le point culminant de la vapeur aura très certainement été, je ne vous le cache pas, notre rencontre de Saint-Hyacinthe dont je garde un souvenir impérissable, mais qui a été un élément déclencheur du règlement de ce dossier. Voilà.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de Lévis.

Discussion générale

M. Garon: M. le Président, au fond, quand j'ai parié du respect de l'application de la loi, ce que les camionneurs disent, c'est que l'amende relative à la responsabilité de l'expéditeur n'est pas appliquée. Alors, c'est la loi. Ah oui, c'est la loi!

M. Côté (Charlesbourg): Je le sais que c'est la loi, mais, quand vous dites qu'elle n'est pas appliquée et que les camionneurs disent ça, où ça?

M. Garon: Vous avez eu des représentations à cet effet; vous-même, vous avez écrit au ministre de la Justice pour que ce soit davantage appliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Il y a une région - si je me souviens, c'est la région 04 - qui est arrivée à nos réunions avec un document qu'une compagnie a fait signer à un transporteur de bois, libérant l'entrepreneur de la responsabilité de payer l'amende. Quand on m'a fourni ce nom, c'est là que j'ai dit: Cela ne marche pas, la patente. L'expéditeur - cela a été mis dans le Code de la sécurité routière - est aussi responsable de l'amende que le transporteur et ça va s'appliquer. C'est ça que j'ai dit.

Quand j'ai réuni autour de la même table, selon leur souhait, les artisans, en particulier ceux du monde forestier, et les entrepreneurs du monde forestier parce que cela est en cours, il y a encore une rencontre la semaine prochaine... J'ai rencontré les industriels de la forêt, j'ai pris le *contrat que les gens* m'avaient donné et

je leur ai dit: Si c'est ça que vous pensez en termes de respect de la loi, vos entrepreneurs, vous allez les mettre au pas parce qu'avec moi ça ne marchera pas. C'est ça. D'autres cas? Il ne m'en a pas été soulevé. S'il y en a d'autres, qu'on me les donne. Comme je l'ai dit tantôt, je ne pense pas que ce soit le lot des entrepreneurs qui fait ça, ça peut être certains individus et on n'est pas à l'abri de ça, de la même manière qu'on n'est pas à l'abri d'entrepreneurs artisans, d'artisans, propriétaires d'un VR qui risqueraient d'abuser de la situation. On ne peut pas passer de jugement sur l'ensemble des artisans pour un, deux ou trois gars, de la même manière qu'on ne peut pas passer un jugement global sur les entrepreneurs avec un, deux ou trois entrepreneurs. S'il y a d'autres cas, qu'on me les mette sur la table, je ne demanderai pas mieux que de les régler.

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

M. Garon: Oui, M. le Président.

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

M. Garon: Je suis bien content d'entendre le ministre dire qu'il va appliquer la clause aux expéditeurs. Les cas sont simples; la loi prévoit que, selon le nouveau Code de la sécurité routière qui s'applique depuis le 1er juin dernier, dans les cas de surcharge, lorsque le chargement du véhicule... Un instant. "La preuve que l'infraction a été commise par cet expéditeur constitue, en l'absence de toute preuve contraire, une preuve que l'infraction a eu lieu avec l'autorisation et sous la direction de celui-ci." Alors, il est présumé avoir participé à l'infraction. Il doit, puisque c'est lui qui demande le transport, faire la preuve du contraire, démontrer que, d'aucune façon, il n'est intervenu dans la surcharge pour se dégager de sa responsabilité prévue en vertu de la loi.

M. Côté (Charlesbourg): On va avoir une occasion en or, M. le Président, d'en discuter lors de l'étude article par article du projet de loi 77 concernant le Code de la sécurité routière. On aura les gens de la Régie de l'assurance automobile. On pourra leur poser des questions pour savoir comment ça va, même si c'est récent. S'il y a des vices ou des vicieux, on trouvera la cheville qui va dans le trou.

M. Garon: Deuxièmement, concernant les budgets du ministère dont je vous ai parlé tantôt, j'ai parié en dollars constants. C'est évident que, si vous gardez toujours le même montant pendant des années, alors que le dollar perd de la valeur chaque année, vous ne pouvez pas dire que vous avez le même budget. Si vous avez le même budget en 1985, 1986, 1987 et

1988 - si cela avait été le cas, mais ça n'a même pas été le cas - vous auriez un budget moindre chaque année parce que l'inflation est autour de 4 % par année, c'est comme si le budget diminuait de 4 % ou 4,5 %. C'est pour ça que j'ai dit en dollars constants, en tenant compte du taux d'inflation, vous n'avez pas encore les budgets de 1985. C'est la réalité, malgré le fait que vous soyez allé chercher 450 000 000 \$ qui ne sont pas allés dans vos goussets, mais dans ceux du ministre des Finances qui ne vous donne même pas l'argent qu'il avait avant pour les transports malgré le fait qu'il soit allé chercher tant d'argent dans la caisse de l'assurance automobile. C'est ce que je dis, au fond. C'est la stricte vérité.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il faut...

M. Garon: Attendez un peu, je n'ai pas fini. Je suis content que vous l'ayez abordé parce que je voulais dire un mot sur les taux en forêt. Là aussi, c'est la même chose. C'est l'inflation. On a les mêmes taux depuis 1982 et, quand on a les mêmes taux depuis 1982, c'est que les taux diminuent du taux de l'inflation chaque année. En 1988, cela fait une moyenne différence dans les taux. Les tarifs de transport de bois n'ont pas changé.

C'est beau, les lois et les règlements, mais les camionneurs ne transportent pas les lois et les règlements; ils transportent des matériaux. Cela prend du transport. Même si on a une belle loi sur règlement, qui, supposons, légalise tout, si, au bout de la course, il y a moins de transport, on ne sera pas plus avancés. Ils peuvent toujours avoir un projet de loi qu'ils pourront encadrer dans la maison et regarder le soir en disant: On a une loi parfaite, mais, s'il n'y a pas de transport, j'ai l'impression que, pour payer l'épicerie, la loi ne suffira pas. C'est pour ça que ça prend l'application de la loi. Tantôt, je me référerais aussi aux contrats fédéraux, mais, encore là, si les gens qui doivent faire respecter la loi se sentent mal à l'aise sur les chantiers fédéraux, il doit y avoir des directives en conséquence pour qu'on applique également la loi concernant les contrats qui doivent respecter la loi du Québec. Tout ça fait partie d'un ensemble.

À plusieurs reprises, les gens ont demandé d'avoir une plus grande partie de l'infrastructure des routes. Ainsi, la clause 75-25 qui s'applique au-dessus de la ligne d'infrastructure moins l'asphalte, pourrait s'appliquer à une plus grande partie des travaux pour avoir plus de matériaux qui vont s'appliquer dans le transport. C'est pour ça que je dis au ministre que, quand il donne moins de travaux de transport parce que ses budgets sont plus faibles, il en résulte moins de transport pour ceux qui font des travaux de construction et d'entretien des routes.

Ce sont des points qui ne sont pas contenus comme tels dans le projet de loi. C'est ce que j'appelle l'application de la loi ou le contenant

en termes de volume de transport sur lequel elle va s'appliquer. C'est pour ça que je dis au ministre que les gens de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants lui demandent, dans leurs différentes correspondances avec lui, de régler ces problèmes-là.

Mon rôle dans l'Opposition, c'est de trouver des problèmes dans la solution. Le ministre est responsable des solutions et je suis responsable de voir si les solutions couvrent tout le terrain ou s'il ne reste pas des problèmes dans la solution. C'est pour ça que je lui dis aujourd'hui qu'il y a la loi et le règlement, mais qu'y a aussi le terrain sur lequel tout ça s'applique. Si le terrain, le volume ou la quantité des travaux auxquels s'appliquent cette loi et ces règlements sont diminués, même si la légalité des instruments juridiques devient régularisée, il n'y a pas nécessairement, au bout de la course, plus d'avantages pour les camionneurs. Ce sont essentiellement des matériaux. C'est pour ça que je demande au ministre si l'assiette sur laquelle s'appliquent cette loi et ces règlements sera étendue ou non. Je parlais, par exemple, des travaux en forêt, des contrats fédéraux au Québec et de la quantité de travaux que le ministre suscitera avec son budget.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, trois choses très rapidement, peut-être même deux. Le budget du ministère des Transports, je n'ai jamais cherché à le cacher. Je fais partie d'un gouvernement qui s'est donné des priorités auxquelles j'ai participé et je n'ai jamais caché que je participe à cela. On a fait des choix et je vis avec ces choix-là que j'ai partagés et qui, à l'occasion, ont demandé des sacrifices sur le plan budgétaire au ministère des Transports. J'en assume la totale et entière responsabilité.

Au-delà de tout cela, lorsqu'on prend le budget du ministère - je sais que le député de Lévis ne retrouvera pas cela dans la **Gazette officielle**, mais il pourra voir cela dans les budgets - il y a, depuis mon arrivée à la tête du ministère des Transports, à tout le moins 1000 postes de fonctionnaires permanents de moins. Quand on parle de 1000 postes de moins, cela peut peut-être signifier un peu plus d'argent dans l'enveloppe pour être capable de faire des travaux. Je ne dis pas qu'on en a fait plus que dans le passé avec des budgets supérieurs. Vous pouviez peut-être avoir des budgets supérieurs. Quand l'argent va dans le fonctionnaire au lieu d'aller sur le terrain... Je n'ai pas encore vu un artisan être payé à la tête de pipe qu'il transporte dans la boîte de son camion. Cela ne marche pas. Il est payé s'il transporte du gravier ou du bois, pas des têtes de fonctionnaires. Dans ce sens-là, cela signifie un peu plus d'argent sur le terrain normalement. Une série d'exemples comme ceux-là peuvent être apportés. Finale-

ment, il est clair qu'il y a eu des priorités établies dans le passé, que je ne veux pas contester parce que chacun des gouvernements est légitime et peut faire les choix qu'il veut, il en supporte le poids sur le plan politique, c'est tout.

Au-delà de tout cela, si on veut remonter jusqu'en 1985, on peut bien remonter jusqu'en 1975, durant les années de gloire de la construction routière au Québec. On peut remonter indéfiniment et on va se rendre compte qu'au fil des années 1977-1978 il s'est passé quelque chose à l'intérieur du budget du ministère. C'est qu'on a donné la priorité - ce que je ne conteste pas, je vous le dis bien - davantage au transport en commun, en particulier dans les années quatre-vingt, qu'au volet routier. Dans ce sens-là, cela a été un choix endossé par la population, vous avez été réélus en 1981. Vous avez vu l'expansion des programmes de transport en commun à l'intérieur du ministère avec une courbe fulgurante, mais règle générale, et analysez le budget, à l'intérieur d'une enveloppe qui se ressemblait pas mal. Alors, il y a eu renversement des responsabilités et des enveloppes budgétaires au profit du transport en commun. Je vous le dis encore, je vous le répète pour être bien sûr qu'il n'y a pas de mauvaise interprétation: C'est un choix de gouvernement qui était un gouvernement légitime, qui avait le droit de le faire et qui l'a fait dans de bonnes circonstances à Montréal, parce qu'il y avait des besoins.

Lorsqu'on parlait de taux en forêt qui n'ont pas été changés depuis 1982, il faut quand même admettre que, dans la réalité d'aujourd'hui, qui est confirmée par notre petit comité formé des différents intervenants du transport dans le monde forestier, il se négocie des taux entre 20 % et 50 % supérieurs aux taux de 1982. C'est un constat qui s'est dégagé, me dit-on, au comité. Il y a donc un certain réajustement de ce côté-là et on verra ce qui pourrait être fait dans l'avenir.

Évidemment, quand on parle d'additionner des travaux, je n'ai pas dit que j'étais contre; au contraire, le travail qui est fait dans ce cas-ci vise à mettre des assises qui nous permettront d'aller chercher une assiette plus large de travail pour les camionneurs et pour en faire davantage. On parle de forêt et on parle de contrats fédéraux au Québec. Je sais qu'à l'occasion le député de Lévis se plaît à parler de mon ami Benoît Bouchard, au gouvernement fédéral. Encore là, c'est toujours la question d'être capable d'exploiter un ami. Cela veut dire: Mon ami, Benoît, voudrais-tu accepter que, pour les travaux fédéraux au Québec, les artisans puissent mettre la clause 75-25? Je peux bien le lui demander, mais le Canada est encore un pays souverain, en tout cas d'après moi, à moins que cela n'ait bien changé depuis quelque temps, qui a été profondément secoué par des choses et ce n'est pas la venue de Lucien Bouchard à Ottawa

qui va changer des choses. Le Canada va continuer de demeurer souverain, j'en ai l'impression. Alors, cela me surprendrait bien gros qu'il y ait des percées possibles; à tout le moins, cela ne coûte pas cher de le demander, s'il faut que ce soit cela. Je peux soutenir les démarches des camionneurs auprès du fédéral pour tenter de l'obtenir et le demander. Mais il faut, quand même, admettre que c'est une juridiction autre que celle du Québec et qu'ils ne sont peut-être pas prêts à le faire, mais s'ils sont prêts, tant mieux! Moi, je suis prêt à soutenir une démarche dans ce sens-là n'importe quand. Mon poids est le poids d'un ami qui ne veut pas transformer l'amitié en piastres et cents, mais davantage conserver les principes de base de l'amitié.

(21 heures)
Le Président (M. Sairr-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions dans les remarques préliminaires?

M. Garon: Je ne sais pas si le ministre n'a pas compris mon intervention ou quoi, mais quand je parle des travaux fédéraux, je parle des travaux dans les aéroports, les bases militaires, les réserves, les ports de mer, de différents travaux qui sont de juridiction fédérale sur lesquels, normalement, les lois québécoises peuvent s'appliquer. Il y a des choses qui doivent être respectées concernant ces travaux. Voulez-vous dire que la loi et le règlement sur le camionnage en vrac ne touchent pas du tout les contrats fédéraux? Deuxièmement, parce que je n'ai pas grand-temps, le président vient de m'envoyer une petite note, concernant le budget du ministère, je dois dire que vous avez fait un engagement de 5,2 % du budget, alors que vous trouviez que 1,4 % sous le gouvernement précédent ce n'était pas assez, sauf qu'actuellement c'est 1,1 %, en pleine croissance économique. Je ne parle pas de 1981, 1982 ou 1983, alors que les taux d'intérêt étaient à 20 %; il y a une croissance économique depuis 1984, 1985, 1986, 1987 où c'est normalement plus facile pour le gouvernement. Durant cette période, malgré un engagement du 11 novembre 1985, pris par le Parti libéral de ramener le budget du ministère à 5,2 %, au lieu d'avoir monté à 5,2 %, le budget a baissé de 1,4 % à 1,1 %. Quand on a un budget de 35 000 000 000 \$, 0,3 %, ça fait beaucoup d'argent. C'est pour ça que j'ai pu dire à l'Assemblée nationale qu'il s'agit de plusieurs centaines de millions, peut-être l'équivalent de 400 000 000 \$ de moins en trois ans qui ont été affectés par le gouvernement actuel à la construction et à l'entretien du réseau routier. Tous les tableaux ont été faits là-dessus, il s'agit de beaucoup moins d'argent.

Le ministre ne peut pas dire: Je suis satisfait. Son rôle est de défendre la fonction qu'il occupe. Je pense que, comme ministre des Transports, il doit défendre le secteur qu'il représente parce que, s'il ne le défend pas, personne ne va le défendre. S'il est trop com-

pâtissant pour le ministre des Finances, qu'il a pitié du ministre des Finances, je vais vous dire une affaire: Ce n'est pas comme ça qu'il va défendre son ministère parce qu'avec les ministres des Finances, aussitôt que vous avez du mou dans votre négociation, vous vous faites plumer bien raide. Il ne faut pas avoir de mou dans la négociation avec le ministère des Finances. Le ministre a l'habitude de me reprocher d'avoir été souvent au Conseil du trésor. Je n'ai pas de gêne à dire que j'occupais une grande partie du Conseil du trésor parce que, quand il me disait non pour quelque chose que je trouvais bon, je ne lâchais pas tant que je n'avais pas réussi. S'il ne me convainquait pas que c'était mauvais, je me disais que mon devoir, c'est de réussir quand je suis convaincu de quelque chose. S'il n'est pas convaincu, c'est une autre affaire. Si le ministre pense que ce n'est pas important d'avoir un gros budget, je comprends qu'il ne peut pas aller contre ses convictions. Par ailleurs, c'est sa tâche, c'est son rôle de faire ce travail.

Par exemple, j'ai reproché au député de Beauce-Nord, parce qu'il y avait une prison à Saint-Joseph...

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

M. Garon: Je vais juste donner ça comme exemple. À un moment donné, le député m'avait entendu à la radio, le matin, il m'a dit: Je t'ai trouvé dur pour moi. J'ai dit: Oui, parce que la prison de Saint-Joseph, dans ton comté, était la meilleure prison au Québec en termes de nombre de prisonniers gardés, c'était la prison où les prisonniers payaient le plus d'impôt, c'était la meilleure prison sur le plan de la rentabilité économique et sociale du Québec.

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

M. Garon: Je finis avec ça. Il ne l'a pas défendue, il a défendu le gouvernement dans son comté plutôt que de défendre son comté auprès du gouvernement. Il a perdu sa prison. Je lui ai dit: Si tu ne défends pas ta prison, tu vas la perdre parce que personne ne défend ton monde auprès du gouvernement. Le rôle d'un député, c'est de défendre son monde auprès du gouvernement et non pas, d'abord, de défendre le gouvernement auprès de la population. De la même façon, pour le ministre, je pense qu'il doit défendre son ministère auprès du ministre des Finances pour avoir les fonds requis et non pas dire au ministre des Finances: J'ai pitié, tu as des problèmes. Sacrifice, je ne pensais pas que t'étais cassé comme ça, en veux-tu, en voilà! Je pense que ce n'est pas son rôle, c'est de dire au contraire...

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

M. Garon:... j'ai des besoins, et les défendre vigoureusement.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je serai encore obligé de rétablir quelques faits pour le député de Lévis et, après ça, de lui rappeler certaines choses que sa mémoire a tendance à oublier. Il est très sélectif, M. le Président, dans ses choix d'intervention, dans ses exemples. D'abord, je veux lui répéter que ce n'est pas le ministre des Finances qui donne les crédits, mais le président du Conseil du trésor. Si je vais plaider auprès du ministre des Finances, dans ce cas-ci, j'ai peut-être des chances d'être entendu parce que le ministre des Finances est celui qui donne l'enveloppe globale, mais celui qui répartit l'enveloppe, c'est le président du Conseil du trésor. C'est clair qu'il y a une distinction très nette entre les deux. Il y en a un qui s'occupe d'avoir des revenus pour que cela s'équilibre et l'autre qui fait la ventilation de l'enveloppe, c'est le Conseil du trésor.

J'ai appris à faire la distinction entre les deux, parce qu'il y a deux étapes: au mois de mars, il y a un président du Conseil du trésor qui fait un beau petit "meeting" de l'autre côté au salon rouge et qui dit: Voici les crédits donnés à chacun des ministères. Ce n'est pas le ministre des Finances, c'est le président du Conseil du trésor. Puis, un peu plus tard, le ministre des Finances, lui, dit: Voici maintenant comment on va équilibrer ça, parce qu'il y en a un qui dépense et l'autre qui récolte. C'est comme ça que cela s'équilibre. Alors, il y a une différence très nette entre les deux et à l'occasion, bien sûr, dans son budget on peut solliciter le ministre des Finances pour intervenir, pour mettre de l'argent additionnel. C'est ce que le ministre des Finances a fait avec l'argent de la Régie de l'assurance automobile; on a trouvé le moyen d'aller en chercher à la régie, puis d'en remettre un peu plus sur les routes par rapport à ce que j'avais d'une manière régulière. Dans ce sens-là, c'est une distinction très nette.

La deuxième que je veux faire au député de Lévis, ces pauvres miséreux, c'est lorsqu'il dit: Ah, en période de croissance actuellement, on a de la difficulté à aller chercher des budgets importants alors que nous, durant la crise, on en donnait davantage. C'est là qu'est notre problème d'aujourd'hui, mon cher ami. Vous avez démontré à la face même du Québec pendant que vous avez été là que vous étiez forts dans la dépense, mais pas bien bons dans le calcul de l'équilibre des revenus et des dépenses. Quand vous avez pris le pouvoir en 1976, la dette du Québec était de 5 000 000 000 \$. Vous rappelez-vous un peu comment elle était quand vous l'avez laissée? 26 000 000 000 \$, 27 000 000 000 \$, 28 000 000 000 \$? Donc, le Québec s'est endetté

davantage et, quand *lu* paies de l'intérêt sur 5 000 000 000 \$ de dettes au Québec, que tu reprends le pouvoir quelques années plus tard et que tu paies de l'intérêt sur une dette de 27 000 000 000 \$ ou 28 000 000 000 \$ au taux d'intérêt que l'on connaît, c'est bien clair, vous nous aviez alignés en 1985-1986 ou en 1986-1987 sur un déficit d'au-delà de 4 000 000 000 \$. Cela fait du bacon un peu pour *un* ministre des Transports qui voudrait faire des routes. Alors, ne venez pas nous dire que dans la misère... Dans la misère, ce que vous avez fait, vous avez endetté les générations futures, dont nous sommes, sur le plan administratif.

Notre première mesure a été de rétablir la confiance sur le plan financier, de faire en sorte que l'on ramène le déficit, qui était de 3 500 000 000 \$ ou 3 600 000 000 \$ au moment où vous nous avez laissé le pouvoir, pour l'année où on a pris le pouvoir, sous un seuil beaucoup plus acceptable pour être capables de démontrer au monde des affaires que la confiance est revenue, de faire en sorte que l'on puisse construire davantage à Montréal, que l'économie continue de tourner et que cela ait des effets sur toutes les couches de la population, y compris les artisans. Je vous dis aussi que, pendant cette période-là, votre chef bien-aimé, celui que vous n'avez pas osé contester lors du dernier leadership, a emprunté à long terme 14 000 000 000 \$ pour payer l'épicerie. Oui, monsieur, pour payer l'épicerie!

C'est avec ça qu'on est pris aujourd'hui et on a donné un coup de barre pour assainir les finances publiques du Québec, pour faire en sorte que ceux qui vont nous suivre ne soient pas endettés à tout jamais et que l'on ne puisse pas comparer le Québec au Mexique sur le plan de l'endettement. On a pensé que le Québec était beaucoup plus respectable que cela sur le plan financier. C'est le coup de barre qu'on a donné. Et quand on fait cela, c'est clair que cela prend une collaboration de tout le monde, de tous les ministères, y compris du ministère des Transports. C'est à ce concours-là que j'ai mis mes efforts et que, autant que possible, j'ai fait en sorte que l'on puisse avoir des budgets qui ne sont jamais suffisants. Mettez-en 150 000 000 \$ ou 200 000 000 \$ additionnels demain matin au ministère des Transports et il restera toujours de la place pour être capable d'en faire.

Au-delà de tout cela, il y aura, bien sûr, les interventions que nous faisons. Vous avez signé des ententes, je l'ai dit et je le répète, que je n'aurais pas signées et que je respecte parce que vous les avez signées. Je suis allé le dire aux gens de Havre-Saint-Pierre, Natashquan. La construction de la 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan qui nécessitera entre 90 000 000 \$ à 100 000 000 \$, qui est commencée avec deux contrats actuellement sur la Basse-Côte-Nord, aurait pu être faite sur une période beaucoup plus longue que celle-là pour être capable de mettre de l'argent ailleurs au Québec.

Mais c'est un choix que vous avez fait, que j'ai respecté et qu'on continue de respecter, parce que ça me paraît l'élémentaire sagesse des gouvernements de respecter les engagements écrits des gouvernements antérieurs.

Au-delà de *tout* cela, bien sûr, *on* a fait un tour de piste pendant une heure dès grandeurs et des misères budgétaires des ministères, des grandeurs et des misères de la déréglementation. Je vous suggère très humblement que nous passions à l'étude du projet de loi qui nous est soumis, à l'article 1, de telle sorte qu'on voie s'il y a des problèmes dans les solutions et qu'on puisse adopter ce projet de loi pour qu'il s'applique le plus rapidement possible au bénéfice de ceux qui l'attendent depuis déjà assez longtemps.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres membres... Je regrette, M. le député de Lévis...

M. **Garon**: D'accord, mais c'est juste pour rétablir un fait qui n'est pas exact mentionné par le ministre. En vertu du règlement, il faut rétablir les faits tout de suite après le discours de celui qui vient de les mentionner.

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

M. **Garon**: Oui. Je suis surpris que le ministre, après trois ans d'expérience, ne sache pas que c'est le ministre des Finances qui est responsable du budget dans son ensemble. Ah! oui, et, je vais vous le dire, la meilleure preuve, c'est que le ministre des Finances garde une partie des annonces pour son discours sur le budget, même au niveau des crédits, parce que la responsabilité de l'ensemble du budget, c'est au ministre des Finances. D'ailleurs, avant, tout ça se retrouvait dans le discours sur le budget et maintenant il y a deux phases. Il y a la phase des crédits à la fin de mars et la phase du discours sur le budget à la fin d'avril ou au début de mai et, à ce moment-là, vous avez remarqué que le ministre des Finances se réserve un certain nombre d'annonces sous forme de crédits pour ajuster les crédits de la fin de mars. Mais la responsabilité du budget, c'est totalement la responsabilité du ministre des Finances. L'enveloppe...

M. **Côté (Charlesbourg)**: Voulez-vous dire que le président du Conseil du trésor n'est pas responsable des crédits qu'il dépose au mois de mars?

M. **Garon**: Vous irez voir le ministre...

M. **Côté (Charlesbourg)**: Un budget de 30 000 000 000 \$. Le ministre des Finances quand il arrive à son discours sur le budget, prend 250 000 000 \$ ou 300 000 000 \$ qu'il distribue...

M. Garon: Non. Demandez-le au ministre du Revenu. Il va vous dire: Tout ce que j'ai à faire, c'est voir que la loi est conforme à ce qu'a dit le ministre des Finances. Et vous irez demander au président du Conseil du trésor si l'enveloppe dont il dispose n'est pas déterminée par le ministre des Finances. C'est lui qui décide.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre des Finances est responsable des équilibres financiers du gouvernement. Par conséquent, l'enveloppe globale est attribuée, soit 31 000 000 000 \$, 32 000 000 000 \$, ou 33 000 000 000 \$ au président du Conseil du trésor. C'est le président du Conseil du trésor qui négocie avec chacun des collègues l'enveloppe sectorielle de chacun de ceux-ci et c'est lui qui la dépose de manière à la rendre publique. Alors, qui est responsable? Le président du Conseil du trésor n'est toujours bien pas le valet du ministre des Finances ou son messenger, voyons donc!

M. Garon: Mais vous irez voir.

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

M. Garon: Si le ministre des Finances dit: Je suis prêt à donner 25 000 000 \$ de crédits de plus au ministère des Transports, c'est lui qui décide.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, M. le député de Lévis! Ceci clôt les remarques préliminaires, à moins qu'il n'y ait d'autres membres de la commission qui veulent intervenir. Non? Alors, j'appelle l'article 1 du projet de loi 76. M. le ministre.

Étude détaillée

Définitions

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président, l'article 1 de la Loi sur les transports, modifié par l'article 98 du chapitre 97 des Lois de 1987, est de nouveau modifié par le remplacement du dernier alinéa par le suivant:

"Pour l'application de la présente loi, le courtage en transport désigne le fait d'agir comme courtier pour le transport d'une matière en vrac ou le fait d'agir pour le compte d'un titulaire de permis pour un tel transport."
(21 h 15)

Cette disposition englobe dans la définition de courtage le fait d'agir pour le compte d'un titulaire de permis pour le transport d'une matière en vrac. Depuis plusieurs années, certaines personnes ont contourné l'application du règlement qui exige un permis en effectuant le courtage sous le couvert de mandats notariés ou de contrats de société. Elles pouvaient ainsi faire compétition aux corporations de courtage des camionneurs. En englobant dans la définition de

courtage toutes les facettes utilisées par les intermédiaires, la disposition a pour objet d'affirmer l'exclusivité donnée aux groupes de camionneurs représentatifs.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 1?

M. Garon: Ce ne sera pas long. On vient d'avoir le cahier des notes explicatives du ministre, juste avant la réunion tout à l'heure. On ne pouvait pas les lire en même temps qu'on étudiait le projet de loi sur les voitures pour la ligne de chemin de fer entre Montréal et Rigaud.

Une voix: Vous êtes chanceux, des fois il n'est pas distribué.

M. Garon: Habituellement, quand il est distribué, cela fait gagner du temps. Vous ne le savez pas, vous n'étiez pas là avant, vous.

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

M. Côté (Charlesbourg): Juste le temps que le député de Lévis regarde ça. C'est ce matin qu'on a donné le cahier, dans ce cas-ci.

M. Garon: C'est ça que je dis, oui.

M. Côté (Charlesbourg): À 11 heures, ce matin. J'avais compris que c'était en commençant ce soir.

M. Garon: Non, j'ai dit au début de la réunion et on ne pouvait pas le lire pendant l'analyse du projet de loi sur les voitures pour le transport entre Montréal et Rigaud. On ne pouvait pas faire les deux choses en même temps. Je suis capable de marcher et de mâcher de la gomme en même temps, mais je ne suis pas capable d'étudier deux projets de loi en même temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous devez comprendre, M. le député, que pour l'enregistrement de nos débats, si on est trop longtemps silencieux, on va penser qu'on est en train de sommeiller. M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous pensez qu'avec ce changement de clause vous régularisez la situation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, nos légistes nous disent qu'on bouche un trou et qu'on fait en sorte que l'exclusivité soit là. Cela semble bien être l'avis de plusieurs légistes que nous avons consultés.

M. Garon: Quel trou bouchez-vous, pour les fins du **Journal des débats**?

M. Côté (Charlesbourg): il y a un certain courtage qui s'est implanté au fil des années, en particulier au Saguenay-Lac-Saint-Jean, et qui venait faire de la concurrence à ceux qui étaient reconnus dans le domaine du courtage. C'est ce trou-à. On dit très clairement dans la note explicative qu'en englobant dans la définition de courtage toutes les facettes utilisées par les intermédiaires la disposition a pour objet d'affirmer l'exclusivité donnée aux groupes de camionneurs représentatifs, soit ceux qui sont reconnus dans les postes et sous-postes en termes d'organismes sans but lucratif.

M. Garon: Dans la définition, au dernier alinéa, vous changez "aux fins de la présente loi" par "pour l'application de la présente loi". Qu'est-ce qui fait la différence pour vous sur le plan juridique entre cette terminologie et l'ancienne?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le compte d'un titulaire.

M. Garon: Ce n'est pas juste cela que vous avez changé dans la définition.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit là, c'est qu'on en a fait une définition légale qu'on retrouve par l'ajout du paragraphe, alors qu'on disait, dans le texte actuel: "Aux fins de la présente loi, le courtage en transport comprend la répartition des services entre les transporteurs qui détiennent un permis pour le transport d'une matière en vrac."

M. Garon: Pourriez-vous nous présenter votre nouveau conseiller en droit, je ne le connais pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est un avocat. C'est un commissaire à la Commission des transports. C'est le spécialiste à la Commission des transports en matière de vrac que nous sommes allés chercher pour nous aider dans la démarche que nous avons entreprise, Me Paquet, qui nous a aidés...

M. Garon: Son premier nom?

M. Côté (Charlesbourg): Michel Paquet. Il y avait deux Paquet à la Commission des transports; celui-ci, c'est Michel, le spécialiste du vrac, qui nous a été bien utile tout au cours de cet exercice-là, de même que les collaborateurs habituels. Il y a des visages que vous connaissez parce que ça fait, quand même, quelques fois qu'on se rencontre. Il faut peut-être en profiter pour dire qu'on eu une excellente collaboration de M. Vignola, de M. Couture qui nous accompagnent, en arrière. Je pourrais bien nommer tous les artisans de la province de Québec aussi qui ont été des avocats à leur manière quant à l'analyse des textes et qui les ont examinés et

fait examiner par leur procureur et on se retrouve devant eux aujourd'hui. Alors, si M. Paquet veut ajouter des choses sur la clarté du texte, je n'ai pas d'objection à ça.

ML Garon: Vous me faites penser, en disant que...

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

M. Garon: ...vous avez beaucoup d'avocats, à Réal Caouette qui disait que tous les créditistes étaient des économistes. Quand Robert Bourassa a commencé à dire qu'il était économiste plutôt qu'avocat fiscaliste, j'ai pensé qu'il était dans le groupe de Caouette qui disait que tout le monde pouvait se proclamer économiste.

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

M. Garon: Alors, ici, si je comprends bien, vous avez précisé, au fond, de façon très simple, la définition pour dire qu'il y a deux types de courtiers ou de courtage. Le courtage, cela comprend le fait d'agir comme courtier et le fait d'agir pour le compte d'un titulaire de permis pour un tel transport. Alors, c'est donc le courtier proprement dit ou celui qui a des gens qui travaillent pour lui; donc, on couvre les titulaires de droits plutôt que les activités. Parce que, avant, vous décriviez les activités plutôt que les titulaires de droits.

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

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ce qu'on avait comme définition, c'est qu'était considéré comme courtier celui qui faisait du courtage. Mais on a appris, à la suite du jugement de la Cour d'appel, que certains individus, sans être considérés comme des courtiers, pouvaient avoir un mandat de représentants des camionneurs parce que, effectivement, ils ne faisaient pas profession d'entremetteurs. Or, on a voulu s'assurer qu'autant celui qui ferait profession d'entremetteur dans le commerce du transport que celui qui le ferait de façon occasionnelle pour les fins d'un contrat particulier soient considérés comme courtiers, sauf les exceptions qu'on va voir plus loin, c'est-à-dire celui qui agit pour le compte du transporteur, comme employé pour le compte du transporteur comme agent dans le cas où le transporteur est une compagnie ou pour le compte du transporteur lorsque c'est une société, mais une société qui a un permis de transport. En dehors de ces situations-là qui seront prévues plus loin, les personnes qui agiront pour le compte de transporteurs pour contracter du transport, même si elles ne sont pas des entremetteurs de façon professionnelle, pourront être poursuivies si elles n'ont pas de permis.

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

M. Garon: M. le ministre, moins qu'une question juridique, avec le fait de définir le courtage de cette façon-là, en reconnaissant légalement, à toutes fins utiles, le trou qui existait, vous ne pensez pas que vous pouvez en arriver à créer une dynamique nouvelle qui fait que le nombre de ceux qui vont vouloir agir pour le compte d'un titulaire de permis pour un tel transport pourra augmenter puisque ça va être reconnu?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on va le voir plus tard. Il y a des règles à respecter pour être reconnu comme courtier, soit la règle des 40 %.

M. Garon: 40 %

M. Côté (Charlesbourg): Donc, normalement, il peut peut-être y en avoir un peu plus, mais on était pris avec des jugements qui parlaient d'une situation monopolistique et il fallait trouver une solution qui agréée à tout le monde, qui crée une certaine ouverture. Dans ce sens-là, oui, effectivement, il peut y avoir une certaine augmentation, mais elle est quand même limitée au maximum à deux par poste ou sous-poste. La règle étant 40 % d'adhérents, finalement, c'est au maximum deux par poste ou sous-poste, par territoire qui pourraient se retrouver là. Alors, c'est clair que c'est plus que ce qu'il y a aujourd'hui, mais encore faudra-t-il que l'exercice se fasse. Si 65 % ou 61 % des gens adhéraient à un poste, ça signifie qu'il va y en avoir rien qu'un; ce sera la volonté de 61 %.

M. Garon: C'est-à-dire que ça dépend de la façon dont c'est fait. La question de monopole, ça dépend de la façon dont c'est rédigé. Si la loi n'est pas rédigée de façon claire... Par exemple, dans les plans conjoints, les agriculteurs votent, à la proportion requise par la loi, l'unité de représentation du plan conjoint. Après cela, le plan conjoint représente tout le monde qui en fait partie, tous ceux qui entrent dans la définition de producteur agricole couvert par le plan conjoint. Il faut s'entendre. La loi, telle que faite, ne reconnaissait pas ça, ont dit les juges. Le législateur n'avait pas reconnu, d'une façon claire, un caractère de monopole. Si le législateur avait voulu...

Par exemple, le gouvernement actuel - le ministre était là quand cela a été fait - a permis que les artistes aient, maintenant, une loi qui n'est pas la même, mais de nature équivalente à la Loi sur la mise en marché des produits agricoles où, par catégories, les artistes vont pouvoir établir un genre de monopole. C'est par catégories: tel genre d'artistes, tel genre d'artistes, tel genre d'artistes. Si les gens couverts par le secteur, lors d'un vote référendaire, ont

reconnu qu'ils veulent avoir un organisme de négociation qui représente tout le monde, ils vont pouvoir l'avoir, mais parce que le gouvernement a accepté de le faire. Alors, il avait accepté de le faire déjà pour les cultivateurs, il a accepté de le faire à cette session pour les artistes, mais, en réalité, il n'a pas accepté de le faire pour les camionneurs. C'est ça la question, au fond. Vous avez fait un choix, celui de dire: Une association à 40 % va être reconnue, il pourra y en avoir deux dans le même territoire, il n'y aura pas de monopole. C'est parce que vous avez choisi cette formule.

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

M. Côté (Charlesbourg): À la suite de jugements qui nous mettaient devant une situation monopolistique, nous avons négocié, discuté avec les représentants des artisans et on en est arrivé à cette hypothèse. Bien sûr que les artisans auraient préféré garder un poste ou un sous-poste; je pense que c'est très honnête de le dire. Le choix du gouvernement a été celui-là si on veut être capable, éventuellement, d'élargir l'assiette pour manger. On peut bien n'avoir qu'un poste et qu'un sous-poste, mais si on ne réussit pas à agrandir l'assiette, il n'y en aura pas plus, l'objectif étant d'avoir le plus d'ouvrage possible, d'en arriver à un consensus qui permettrait une situation qui ne serait pas monopolistique. Effectivement, par ce fait-là, à 40 %, on dit: On élimine le monopole. On verra. J'imagine qu'il y a des gens qui se sont préparés depuis ce temps-là à l'arrivée de cette loi. Je ne veux pas dire que ça va changer dans tous les postes et sous-postes, on verra, mais l'exercice va se faire et ce sont les camionneurs eux-mêmes qui vont décider où ils vont. Alors, au-delà de tout ça, c'est un choix que le gouvernement a fait, bien sûr, parce que c'est dans la loi.

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

M. Garon: Est-ce que le gouvernement a étudié la possibilité de donner le même statut aux camionneurs que celui qu'il a donné aux artistes...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...et qui avait été donné antérieurement...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...aux producteurs agricoles? Dans une catégorie de producteurs, comme les camionneurs artisans, si les gens ont voté, supposons, dans une proportion de 60 % ou 65 % - le pourcentage peut varier - il y a unicité de

représentation au niveau du secteur sur un territoire donné, comme il a accepté de le faire pour les artistes et comme cela a été fait en 1972 pour les cultivateurs. Pardon, avant ça, c'est dans le temps de Duplessis, sacrifice. Dans la Loi sur les producteurs agricoles, en 1972, il a même donné l'unité de représentation syndicale pour qu'il y ait un seul syndicat pour tous les agriculteurs du Québec. Mais avant il y avait la loi sur la mise en marché qui avait permis de regrouper dans une unité de négociation les gens qui avaient voté pour être représentés, à condition qu'il y ait tel pourcentage de gens qui votent et que tel pourcentage de ceux qui votent y soient favorables. Quand vous dites Le juge ne reconnaît pas, il dit que c'est un monopole, à toutes fins utiles, c'est parce que la loi n'a pas reconnu ce caractère de façon formelle. Si la loi avait reconnu ce caractère de façon formelle et explicite, comme c'est fait dans la Loi sur la mise en marché des produits agricoles ou dans celle sur le statut de l'artiste que le gouvernement vient d'adopter, cela aurait été aussi possible pour les camionneurs.

(21 h 30)

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

M. Côté (Charlesbourg): Votre explication est très claire et, dans ma réponse, je vous ai dit que le gouvernement l'avait envisagé, mais qu'il ne l'avait pas retenu.

M. Garon: Pourquoi? Est-ce que vous l'avez proposé au gouvernement qui ne l'a pas retenu ou si vous ne le lui avez pas proposé?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On en a discuté au plan gouvernemental. On ne l'a pas retenu compte tenu de la nature même des discussions que nous avons eues avec nos partenaires dans cette aventure, les camionneurs et les donneurs d'ouvrage, les entrepreneurs, et vu qu'une telle situation n'aurait été nullement acceptable par les entrepreneurs. Comme on vise à éventuellement élargir l'assiette, il faut le faire avec le plus de chances possible pour que ça s'applique très bien et de la bonne manière. Dans ce sens-là, cela n'a pas été reconnu. On verra tantôt de quelle façon on va procéder; c'est 40 %, mais à partir d'une liste constituée par la Commission des transports qui n'a aucune exigence. Que ce soit 50 %, 40 % ou 10 % de la liste des propriétaires de VR, il pourrait y en avoir dix qui décideraient demain matin d'être sur la liste et cela va en prendre quatre pour faire un poste ou un sous-poste. C'est aussi simple que ça. Ce sont peut-être quatre personnes sur cent qui auraient ce droit-là. Donc, c'est comme ça que ça va fonctionner. Ma garantie à moi, c'est que cela a été fait après discussion avec les gens du milieu et tout le monde accepte de vivre avec ça.

M. Garon: Oui, mais est-ce qu'ils acceptent de vivre avec ça parce que vous ne vouliez pas leur donner autre chose...

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est clair que...

M. Garon:... et qu'ils aiment mieux avoir ça que rien?

M. Côté (Charlesbourg): Non, écoutez, ce n'est pas bien compliqué. Il faut bien comprendre une chose. Si je leur avais dit: Je vous donne l'exclusivité, un monopole, le 75-25 on va l'augmenter à 90-10 et, en plus de ça, on oblige les municipalités, on oblige la SQAÉ et le gouvernement fédéral, je vous garantis une chose: c'est clair qu'ils auraient accepté ça. Mais la question est très simple; si, pour vous, c'était si important au plan des principes, pourquoi ne l'avez-vous pas fait en 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984 ou 1985? Répondez-moi.

M. Garon: Le problème ne se posait pas. Cela fonctionnait. C'est simplement parce qu'il y a eu les jugements des tribunaux qu'il a fallu changer l'affaire. Au moment où vous aviez à revoir ça, vous auriez pu dire et vous avez choisi de ne pas le dire... Mais le juge n'a pas dit: Le monopole, ce n'est pas correct. Il ne s'agit pas de dire, non plus: Le ministre va donner un monopole. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce n'est pas ça. Les cultivateurs et les artistes, dans la loi, le gouvernement ne leur donne pas un monopole. Il leur dit: Si les gens du secteur tel que défini votent dans une proportion, admettons, de 75 % ou de 70 % - les cultivateurs, c'est 70 % ou 75 % - au référendum et, si tel pourcentage de ceux qui votent sont pour, tel régime va s'appliquer. Mais les gens ne sont pas obligés de voter pour. De la même façon que vous avez donné aux artistes la possibilité d'un pouvoir de négociation, mais à condition qu'ils se le donnent eux-mêmes, avec une réglementation de négociation, qu'ils vont se donner eux-mêmes aussi.

Ce n'est pas le gouvernement qui établit comment ça va marcher. Le gouvernement établit le cadre et les gens décident s'ils se donnent ce régime ou non dont ils définissent un grand nombre de paramètres en vertu de la loi qui leur laisse cette possibilité. C'est pour ça que je vous demandais, M. le ministre, si vous aviez discuté avec les gens du camionnage de cette possibilité de représentation syndicale pour la mise en marché de leur produit qui est le camionnage dans un certain nombre de secteurs.

M. Côté (Charlesbourg): De la manière dont c'est arrivé, M. le Président, j'ai l'impression qu'on leur a fait peur à Saint-Hyacinthe avec notre document qu'on leur avait expédié avant. Après Saint-Hyacinthe, on a décidé de rencontrer un certain nombre de représentants pour négocier.

cier et discuter. Lorsqu'on s'est assis à la table en face au Hilton et qu'on a commencé à discuter point par point, c'est sûr qu'on s'est parlé. On s'est laissé, on s'est revu plus tard et eux-mêmes sont arrivés avec des propositions. S'ils avaient su qu'ils avaient la moindre chance d'avoir un monopole reconnu, ils seraient allés vers le monopole, voyons donc! C'est bien simple. C'est bien clair aussi. Je ne cherche pas à le cacher. Mais il n'en n'était pas question pour nous dans l'objectif que nous avions d'établir une paix sociale dans l'exercice de ce métier et un consensus qui serait viable par les entrepreneurs et par les artisans dans le but d'élargir la base éventuelle de travail. C'est ce qu'on a voulu faire et c'est de cette manière-là qu'on a choisi de le faire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: Je pense que le ministre ne comprend pas comme il faut ce que je dis. Quand on parle de représentativité, quand il choisit 40 %, cela veut dire qu'il y a possibilité de deux groupes de 40 %. En quoi estime-t-il que deux groupes de 40 % pourront jouer un meilleur rôle qu'un groupe qui va être représentatif de l'ensemble qui va jouer ce rôle sur un territoire donné à la condition d'être reconnu par les gens du territoire?

M. Côté (Charlesbourg): La compétition ne fait jamais peur à personne. La compétition, ça stimule. Dans ce sens, deux fois 40 % comme possibilité, qu'il y en ait deux ou qu'il y en ait seulement un, il y aura toujours le risque qu'il y en ait un deuxième s'il y a une insatisfaction de la part des camionneurs. Dans ce sens, cela va amener de part et d'autre, je pense, beaucoup plus de vigilance sur le plan du service à donner aux camionneurs. D'autre part, dans la mesure où 61 % décident d'adhérer à un poste ou à un sous-poste et qu'il y en a seulement un, la possibilité demeurera toujours éventuellement aux deux ans sur le plan de l'affiliation qu'il y en ait un autre. Donc, j'ai l'impression que cela va installer un peu plus de vigilance et que, dans ce sens, c'est bon. Cela nous permettrait de régler un certain nombre de problèmes. C'est pour cela qu'on l'a fait comme ça.

M. Garon: À quel niveau la concurrence s'établit-elle sur un territoire?

M. Côté (Charlesbourg): La concurrence?

M. Garon: Oui, de quelle façon voyez-vous la concurrence s'établir?

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a deux courtiers. S'il y en a deux de 40 %, il y en a deux.

M. Garon: Puis?

M. Côté (Charlesbourg): Puis, il va pouvoir faire affaire avec l'un ou avec l'autre.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair.

M. Garon: La concurrence va avoir lieu dans quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Sur la qualité du service, sur les tarifs ou peut-être sur davantage de travail que la clause 75-25. Il y a toute une série de choses. L'entrepreneur qui, lui, va être satisfait du travail qui lui est fourni... Je ne connais pas un entrepreneur qui est intéressé à avoir des camions dans sa cour pour faire un travail hypothétique. Dans la mesure où il y a une bonne qualité de service et où il s'entend bien... Parce qu'il y a des places où ça va bien. Il y a des places où les artisans ont une très bonne relation avec le dispensateur d'ouvrage, des endroits où l'asphalte est fait par les artisans où les gens s'entendent fort bien avec l'entrepreneur qui n'a pas aucune espèce d'intérêt à acheter un camion. Alors, on tente de mettre le maximum de chances de notre côté pour que l'entrepreneur n'achète pas de camions, mais utilise les camions des artisans. Ce n'était pas facile au cours des dernières années, sur le plan du respect de tout cela; cela "fuyait" à certaines places et cela brassait. Dans ce sens, c'est sain qu'il y ait une certaine compétition. Cela va servir à tout le monde. Cela va aider les courtiers eux-mêmes, cela va aider les artisans eux-mêmes et cela va aider les entrepreneurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: Je suis vraiment un peu surpris du raisonnement du ministre. Si le gouvernement a pu donner en ce qui concerne les artistes la règle de négociation dans l'agriculture, imaginez-vous, y a-t-il quelque chose de plus différent que deux chanteurs ou deux artistes de différentes catégories, alors qu'on va négocier pour tous les artistes un régime, à la condition qu'ils l'aient voulu par un vote? Transporter du vrac, c'est pas mal plus similaire, cela m'apparaît un peu comme transporter du lait ou transporter des pommes de terre. C'est un produit... Imaginez-vous que le produit est bien plus différent quand vous parlez d'artistes dans la même catégorie. Là, il s'agit du transport du vrac; c'est un produit tout de même assez homogène selon le type de vrac qui est transporté.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis un peu étonné des propos du député de

Lévis, il y a seulement une chose que je regrette, c'est que le premier ministre René Lévesque, au lendemain de l'élection de 1981, n'ait pas choisi de le nommer ministre des Transports parce qu'on ne serait pas en commission parlementaire aujourd'hui pour régler un problème, il l'aurait réglé, lui, de cette manière-là. Je ne comprends pas que vous n'avez pas suggéré cela à votre collègue, Lucien Lessard, à l'époque. Au lieu d'essayer de les mettre à terre comme ils l'ont fait avec cette pratique-là, ils auraient peut-être été bien mieux d'appliquer cela. Cela aurait réglé une partie des problèmes et on ne serait pas là aujourd'hui. Je ne dis pas que la solution que vous proposez n'est pas bonne.

M. Garon: Ce n'est pas cela que je dis. Vous me comprenez mai.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous comprends très bien.

M. Garon: Je vous demande si vous avez étudié cette possibilité-là.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous comprends très bien. Je vous comprends très très bien.

M. Garon: Je vous demande si vous l'avez étudiée et, si vous l'avez étudiée, pourquoi ne l'avez-vous pas acceptée? Je ne voudrais pas que ce soit pour des mauvaises raisons.

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas des mauvaises raisons. La raison, c'est qu'on s'est orienté vers la solution qui est là et qui est acceptée par les parties. Si vous aviez proposé ce que je vous propose, probablement qu'elles auraient davantage accepté cela qu'autre chose. Mais, chez nous cela ne marchait pas. Alors, c'est clair, c'est non. Fouillez la raison que vous voulez et donnez-vous la raison que vous voulez, c'est non. Vous avez beau me dire: Les agriculteurs l'ont eu et on l'a donné aux artistes, pourquoi ne l'avez-vous pas donné aux artisans? C'est un questionnement que vous pouvez faire, mais, quant à moi, j'ai décidé qu'on réglait avec la solution qui est là pour, à partir de cela, négocier avec les intervenants qui s'en satisfont. "Coudon", on a eu quelques rencontres et ils étaient très satisfaits de l'échéancier qu'on s'est donné sur le plan de la réalisation et de ce qui était dedans. Ils ont eu des copies sur le plan de la négociation et sur le plan du libellé afin de savoir si, effectivement, il y avait des vices qu'on ne voyait pas là-dedans pour tenter de les éliminer. C'est là qu'on en est.

M. Garon: Ce n'est pas cela que je dis. Au fond, ce que je dis, c'est qu'un régime semblable à ce que vous avez donné aux artistes dans le domaine du camionnage est bien plus difficile d'application, alors que cela a été permis par le gouvernement il y a plusieurs années - cela

remonte à la fin des années cinquante, entre 1955 et 1956, je pense - quand la Loi sur la mise en marché des produits agricoles a été adoptée et pour des produits qui sont bien plus différents. C'est évident que, quand vous regardez les produits agricoles, pour ceux qui veulent faire des poulets qui sont pas mai identiques, cela peut être assez compliqué. Avant, il y avait différentes catégories de lait, différentes qualités de lait, en arriver à standardiser la qualité pour arriver à un prix uniforme, c'est pas mal plus compliqué qu'on ne le pense. Faire le transport de produits en vrac, cela m'apparaît moins compliqué que d'assurer la livraison de lait dans telles conditions, avec la production à la ferme dans telles conditions.

Quand j'ai parlé avec les artistes, je leur ai dit: Je pense que l'application va être difficile parce que les artistes sont beaucoup plus individualistes et l'évaluation d'un artiste, cela peut être bien disparate de l'un à l'autre. Pourtant, le gouvernement a accepté cette façon de représenter les artistes. C'est pour cela que je me demandais si c'était applicable dans le domaine du camionnage. D'après ce que je comprends, *au fond*, la réponse du ministre a été: Non, on ne veut pas de ce genre de représentation pour les camionneurs. Alors, ils n'ont pas eu le choix entre plusieurs formules. Ils ont eu la formule que vous avez voulu leur donner. C'est cela que je comprends. Je veux simplement bien comprendre comment cela s'est passé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une formule qu'on a travaillée ensemble.

M. Garon: Mais l'autre, vous ne leur en avez pas parlé.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi? Parce qu'on avait à partir de jugements qui étaient là et qu'il fallait tenter de régler. C'était les éléments qu'on avait sous le nez et qu'il fallait tenter de régler. C'est à partir de cela qu'on a tenté d'examiner une solution qui était souhaitable. À partir du moment où on a commencé à négocier et à véritablement enclencher notre décision, la décision du Conseil des ministres au niveau de l'artiste n'était pas prise.

M. Garon: Comment vont être fixés les taux?

M. Côté (Charlesbourg): Les taux?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Les taux du vrac? Par la Commission des transports.

M. Garon: À ce moment-là, la concurrence va se faire comment?
(21 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il y aura le dépôt des taux à la commission qui seront acceptés dans les 48 heures du dépôt et il y aura donc place à la négociation au niveau des entrepreneurs et des artisans. Mais après 48 heures, si la Commission des transports n'a pas réagi, les taux sont en application. Évidemment, il y a peut-être juste un élément additionnel. Dans le cas des 48 heures, qu'on se comprenne bien, c'est dans la mesure où il y aurait un taux inférieur au taux fixé par la commission.

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

M. Garon: Est-ce que les entrepreneurs sont satisfaits de ce règlement?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré des gens de l'ACRGTO, à trois reprises, sur le dossier. Je les ai rencontrés à nouveau mardi. Le conseil d'administration de l'ACRGTO - ils étaient une dizaine - s'est dit satisfait du projet de loi tel que déposé et, comme d'autres personnes, il a souhaité obtenir le plus rapidement possible une copie du règlement pour être capable de l'analyser.

M. Garon: M. le Président, dans son esprit, le ministre souhaite qu'il y ait deux associations par poste en se disant: Il va y avoir un peu de concurrence et ça va être meilleur.

M. Côté (Charlesbourg): Si les artisans souhaitent qu'il y en ait juste une, c'est leur choix démocratique, à eux. Si les artisans souhaitent qu'il y en ait deux, il y en aura deux. C'est clair et, à ce moment-là, il n'y a personne qui va pouvoir contester la représentativité des représentants. Je ne ferai pas une crise demain matin s'il y en a seulement une. Ils auront eu la possibilité d'en avoir deux. C'est cette possibilité qu'on a voulu donner pour éliminer le monopole.

M. Garon: Alors, ça donne quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Mais ça donne quoi? Je comprends que le ministre veut légaliser une clause, mais il a choisi une formule. Il n'y avait pas seulement une formule de légalisation. Il y avait plusieurs formules dépendamment de ce qu'il voulait. Je pense bien que là il choisit une façon de le faire. Il y avait bien d'autres façons.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne tente pas de prétendre que la solution qu'on a est la solution idéale et la seule. Je pense que vous nous avez fait la démonstration qu'il y en a d'autres, très évidente. À l'époque, vous aviez choisi celle-là.

Elle est là. Nous, on a choisi celle-ci. On va voir ce que ça donne. Il faut croire que les gens ne sont pas trop malheureux parce qu'ils sont ici et ils attendent l'adoption de la loi. On verra dans la pratique ce que ça donne.

M. Garon: C'est pour ça qu'on ne s'opposera pas à l'adoption du règlement puisqu'ils ont demandé qu'on l'adopte. Mais je ne suis pas certain qu'ils ont eu la meilleure formule.

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours bonifiable. La plus belle preuve, c'est que, dans l'application, on va voir ce que ça donne. Puis, si elle n'est pas bonne, on tentera de la bonifier ou d'autres tenteront de la bonifier, mais c'est une amélioration très sensible par rapport à ce qui existait. Je vous rappelle que la clause 75-25, pour la première fois, a été incluse dans un projet de loi que j'ai fait adopter par l'Assemblée nationale au mois de juin 1987. Ce n'était pas dans une loi. On l'a mise à l'abri, de la même manière qu'on complète par ça ici. Je suis loin de prétendre que c'est le bonheur total et que ça va être merveilleux. C'est toujours une question d'attitude, l'objectif étant toujours de tenter d'élargir l'assiette. Tu sais, la pizza, si elle a 32 pouces et que tu la partages en pointes, ça fait une pointe de x. Mais si elle a 64 pouces et que tu la partages de la même façon, tu vas en avoir deux fois plus. Pour être capable de la faire à 64 pouces, il faut que ceux qui mettent la pâte dedans, le pepperoni, l'assaisonnement, les champignons et tout ce que tu voudras soient bien d'accord parce qu'à un moment donné, s'il y a juste de la pâte, ils vont vivre maigres. De temps en temps, les champignons et le pepperoni, cela fait pas pire.

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

M. Garon: Cela dépend. Je pense, M. le Président, que l'exemple de la pizza est excellent, sauf que, si vous faites une pizza de 24 pouces avec la même quantité de pâte, de pepperoni, de champignons et de sauce aux tomates et que vous faites une pizza de 12 pouces, je vais vous dire que, même si vous nourrissez plus de personnes avec, votre pizza de 24 pouces, elles vont vivre maigres. Ce n'est pas la grosseur de la pizza, cela n'a pas d'importance une pizza de 12 pouces, 24 pouces ou 36 pouces. Cela dépend de la quantité de produits qu'il y a dedans.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, on peut s'amuser longtemps, mais...

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

M. Côté (Charlesbourg): On peut s'amuser bien longtemps, il y a une chose qui est certaine, c'est que les permis de vrac au Québec

n'augmentent pas; donc, les proportions ne changent pas. C'est clair? Des permis de vrac, il ne s'en délivre plus au Québec.

M. Garon: Non...

M. Côté (Charlesbourg): Les gars, pour se diviser la tarte, n'augmentent pas. Tout ce qu'on fait, c'est qu'on donne des possibilités à des gens de se regrouper à l'intérieur de corporations sans but lucratif. On s'en va vers une chose où c'était principalement des entrepreneurs qui contestaient l'existence légale du courtage, du règlement et qui, aujourd'hui, vont s'asseoir et ne contesteront pas, à tout le moins, de l'avis de SACRGTQ qui va s'asseoir à la table après les fêtes avec eux quand cela sera adopté pour être capable de voir ce qu'on fait pour élargir l'assiette. En tout cas, cela me paraît une situation pas mal plus intéressante que celle du 29^e étage, à l'Auberger des gouverneurs, du temps où Lucien Lessard a rencontré l'ANCAI et que cela a été le coup de mort pour eux après. Il ne faut pas se faire d'illusions: les artisans, cela n'a pas monté après 1977-1978. Si mon souvenir est bon, cela n'a pas monté beaucoup. Cela a descendu et vite, à part cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, comme j'ai dit que je voulais permettre que le projet de loi soit adopté, mais pas nécessairement en pensant que c'était le meilleur régime, je vais dire sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 1 étant adopté sur division, j'appelle l'article 2. M. le ministre.

Champ d'application

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 2 de cette loi, modifié par l'article 99 du chapitre 97 des Lois de 1987, est de nouveau modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

"Elle ne s'applique pas au transport régi par la Loi sur le camionnage (1987, chapitre 97), sauf dans la mesure prévue par cette loi, ni au transport faisant l'objet des exclusions prévues aux paragraphes 3° à 7° et 9° à 11° du deuxième alinéa de l'article 1 de cette loi."

Comme commentaire, M. le Président, cette disposition a pour objet de supprimer le renvoi au paragraphe 8° de l'article 1 de la Loi sur le camionnage. Ce renvoi a pour effet d'exclure de l'application de la Loi sur les transports le transport d'engrais naturel ou chimique et de toute substance destinée à la fertilisation ou à l'amélioration des sols. Il s'agit d'un transport régi par le règlement sur le camionnage en vrac adopté en vertu de la Loi sur les transports, qui

doit demeurer régi par ce règlement. Cette disposition permettra de conserver l'exclusivité de ce transport aux camionneurs qui effectuent le camionnage en vrac.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on peut peut-être demander à Me Paquet d'expliquer au député de Lévis que c'est un accident de parcours qui est arrivé. Dans ce cas-là, sur le plan législatif, on avait fait une exclusion. Donc, il était exclu et on l'inclut de nouveau de la même manière que c'était auparavant. Il peut peut-être expliquer ce qui s'est passé.

M. Garon: C'est une concordance, tout simplement.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu plus que de la concordance dans le sens qu'on inclut de nouveau ce transport que, par accident législatif, semble-t-il, on avait exclu par le projet de loi 76 qu'on a adopté, qui a été publié dans la Gazette officielle du 27 janvier 1988. On réintroduit cette matière-là. Donc, on en met un peu plus dans la pizza.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est-à-dire que vous l'aviez enlevé sans le vouloir?

M. Côté (Charlesbourg): C'était déjà là. C'est cela. On l'avait enlevé sans le vouloir, c'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Paquet (Michel): Lorsqu'est arrivée la Loi sur le camionnage...

M. Garon: Quand le cuisinier cuisine trop vite, à un moment donné il y a des choses qui sortent de la pizza.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y, M. Paquet.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Paquet: L'arrivée de la Loi sur le camionnage a fait en sorte de grandement libéraliser, si vous voulez, le transport général au Québec. Par le paragraphe 8° de l'article 1 de la Loi sur le camionnage qui donnait des exclusions, qui déréglait certains produits, à ce moment-là, on s'est trouvé à déréglémenter le transport des engrais naturels ou chimiques et de toute substance destinée à la fertilisation ou

à l'amélioration des sois. Alors, de ce fait, ce qui appartenait en exclusivité aux vraciers s'est trouvé, par la Loi sur le camionnage, à sortir et à être déréglementé. Alors, de cette façon-ci, aujourd'hui, nous le remettons tout simplement dans son contexte, ce qui, dans les faits, fera en sorte que l'engrais chimique transporté en vrac sera de l'exclusivité du vrac et ce qui sera transporté en poche ou emballé sera libéraisé ou déréglementé.

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

M. Garon: Je me demandais, parce que...

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Ce ne sera pas long. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 2 étant adopté, j'appelle l'article 3.

Pouvoirs et réglementation

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 5 de cette loi, modifié par l'article 100 du chapitre 97 des Lois de 1987, est de nouveau modifié:

"1° par le remplacement, dans le paragraphe c, des mots "y prévoir des exceptions eu égard à" par les mots "prévoir des exceptions aux activités qui requièrent un permis eu égard à".

Cette définition a pour objet d'adapter le texte du paragraphe c de l'article 5 de la Loi sur les transports à l'article 36.1 présenté par l'article 4 du projet de loi. Dans le projet de règlement modifiant le règlement sur le camionnage en vrac, une exception à l'obligation d'être titulaire d'un permis de courtage est prévue pour le courtage concernant un transport de produit forestier. Une exception a aussi été prévue pour le transport de la neige sur le territoire de la ville de Montréal pour éviter tout conflit de lois entre la charte de la ville de Montréal, qui oblige la ville à procéder par soumissions publiques, et la Loi sur les transports qui restreint le nombre de courtiers autorisés à soumissionner.

Évidemment, M. le Président, il y aura un paragraphe 2°.

Le Président (M. Saint-Roch): D'accord, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être de les régler un par un.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Il y aura un paragraphe 2° tout à l'heure.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons procéder paragraphe par paragraphe, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, oui, j'ai compris cela.

M. Côté (Charlesbourg): Maintenant, cela crée l'obligation d'avoir un permis et cela exclut, à titre d'exemple, la neige pour la ville de Montréal.

M. Garon: Cela exclut déjà la neige pour la ville de Montréal, non? Est-ce qu'elle avait été exclue par le jugement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Avant le jugement, est-ce qu'on agissait comme si elle était couverte?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est ce que le jugement est venu faire.

M. Garon: Pendant combien d'années a-t-on fonctionné, pour la neige à Montréal, comme si le règlement s'appliquait?

M. Côté (Charlesbourg): Le règlement existe depuis 1977, mais ce qu'on me dit, c'est qu'il n'a pas toujours été nécessairement appliqué. Il était, semble-t-il, facilement contourné. (22 heures)

M. Garon: Il était appliqué dans quelle proportion du camionnage pour la neige?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, lorsqu'ils l'ont contourné, il ne l'était pas. C'est ce que j'ai compris.

M. Garon: Est-ce qu'il était contourné à 100 %, à 10 % ou à 20 %?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Paquet: Sur le territoire de la ville de Montréal qui relève de la région 10, il existe un poste de courtage qui avait un permis et qui a encore un permis de courtage exclusif au niveau régional, sauf qu'en pratique il s'est développé, il s'est créé des sociétés parallèles de courtage. Exemple: Transporbec et d'autres sociétés. Alors, le courtage dans le transport de la neige de la ville de Montréal était, quand même, réglementé par le règlement actuel, sauf qu'il s'est développé, si vous voulez, des courtiers parallèles, des regroupements de camionneurs qui se sont formés en sociétés pour faire du transport sous le couvert du courtage et cela a créé justement le problème qui a amené le jugement Barbeau. Mais la neige était réglementée et a toujours été réglementée au sens du courtage sur le territoire de la ville de Montréal. Compte tenu du problème soulevé par le juge Barbeau en se basant sur la charte de Sa ville de Montréal qui est une charte

d'exception au niveau provincial, c'est pour ça qu'on arrive avec ce projet-ci et qu'on dérégle-mente le courtage de la neige sur le territoire de la ville de Montréal seulement, considérant ses problèmes de charte, ses problèmes de soumissions.

M. Garon: Est-ce que c'est une autre chose sur laquelle vous vous êtes entendus avec les camionneurs artisans?

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

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, évidemment, les représentants de la région 10 auraient souhaité que la neige soit réglementée. Les administrations qui se sont succédé à la tête de Montréal, que ce soit M. Drapeau en 1986, que ce soit M. Doré depuis, ont toujours revendiqué l'exclusion. À plusieurs reprises, les artisans ont tenté de rencontrer les autorités de la ville de Montréal pour discuter avec elles d'une possibilité d'entente, ce qui a toujours été extrêmement difficile. Je suis moi-même intervenu auprès de M. Doré dans une lettre pour solliciter une rencontre au nom des camionneurs de la région 10 et, jusqu'à maintenant, ce sont des démarches qui ont été vaines et il n'y a pas eu possibilité de faire ces contacts ou ces rencontres.

M. Garon: J'avais demandé ceci: Avant que le jugement invalide la disposition réglementaire, quel était le pourcentage du transport - je n'ai pas compris la réponse - qui continuait à être réglementé? On a dit qu'il y a d'autres compagnies de courtage parallèles qui se sont développées, mais combien restaient réglementées par le poste qu'il y avait pour la région 10?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre. Elle est exclue du courtage mais elle continue à être réglementée.

Une voix: La neige.

M. Côté (Charlesbourg): La neige. On se comprend bien, là.

M. Garon: Oui.

M. Paquet: Cela veut dire que ça nécessite quand même un permis et la tarification continue à s'appliquer. Il n'y a aucun problème, la ville de Montréal est d'accord là-dessus aussi. Le problème était sur le courtage comme tel. Maintenant, quant au poste de la région 10, le poste de la région 10, si ma mémoire est bonne, regroupe environ 285 à 300 abonnés.

M. Garon: Sur combien?

M. Paquet: L'ensemble de la région 10, je ne le sais pas. M. Vigneault peut peut-être

répondre. 700 titulaires dans la région 10. Maintenant, on touche juste à la ville de Montréal. Pour Laval et Saint-Léonard, ces choses-là, ce n'est pas déréglé. C'est juste la ville de Montréal comme telle. Ailleurs, il n'y a pas de problème. Pour les autres villes de la région 10, il n'y a pas de problème. Le problème était juste au chapitre de la charte. Je pense que Me Vigneault pourrait peut-être extrapoler un peu plus.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Vigneault?

M. Vigneault: Le jugement est assez clair là-dessus. Il y a une incompatibilité entre le contrôle du courtage de la façon réglementaire dont on le fait et la charte de la ville de Montréal. Donc, tant que cette incompatibilité va demeurer, on a besoin d'un pouvoir réglementaire, de créer l'exception pour ne pas faire invalider le règlement.

M. Garon: Qui datait, dans la charte de la ville de Montréal, de quand?

M. Vigneault: La charte de la ville de Montréal...

M. Garon: Je veux dire juste sur cette question-là; je ne veux pas dire la charte de la ville au complet.

M. Vigneault: Non, cette question de la charte, c'est dans les années soixante-dix. C'est tout le processus de soumissions publiques qui a été rendu obligatoire à la ville de Montréal dans une première étape. Par la suite, on a appliqué à l'ensemble des autres municipalités le même processus. C'est bien dans les années soixante-dix, cela.

M. Garon: Je ne comprends pas trop comment. Si le tarif s'applique à Montréal, cela donne quoi au juste? Le système de soumissions publiques vaut en quoi là? C'est tant du voyage, je suppose, le tarif de la neige?

M. Paquet: Au mètre cube.

M. Garon: Au mètre cube. Alors, si c'est payé au mètre cube, comment les soumissions sont-elles possibles?

M. Côté (Charlesbourg): Il pourrait éventuellement y avoir une entente tarifaire qui serait déposée à la Commission des transports dans la mesure où elle est inférieure au taux décrété par la commission. À partir du moment où elle est déposée et que la commission ne s'est pas prévaluée de son droit au-delà des 48 heures, c'est un taux qui s'applique.

M. Garon: S'il y a un nouveau groupe qui

vient négocier un nouveau tarif avec la ville de Montréal ou qui, par soumissions publiques, offre un tarif plus bas, comment va-t-il pouvoir faire cela? Concrètement, soumissionner sur un taux qui est différent du taux existant, c'est un risque, il me semble.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Garon: Je veux bien comprendre le mécanisme. Si je veux avoir une soumission - je ne connais pas les taux - à tant du mètre cube, en bas du prix reconnu par la Commission des transports, il va falloir que je fasse une soumission conditionnelle à ce que cela soit changé par la Commission des transports, mais une soumission conditionnelle, ce n'est plus une soumission. Est-ce que les soumissions conditionnelles sont reconnues?

M. Paquet: Une offre de service.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Garon: Quand vous faites une soumission, habituellement - je ne sais pas si c'est la même chose pour la ville de Montréal qu'en ce qui concerne le gouvernement du Québec - il faut que cela soit ferme. Si vous vous gardez une restriction, ce n'est plus une soumission qui est valide juridiquement.

M. Paquet: Premièrement, il existe un tarif général fixé par la Commission des transports du Québec. À chaque année, il y a des revendications qui se font, des audiences qui sont tenues et les intervenants viennent demander des augmentations. Les intervenants sont les représentants, les courtiers, les postes, les sous-postes et l'ANCAI, d'une part, et les gens des grands travaux du Québec, d'autre part, et aussi la ville de Montréal et d'autres villes qui peuvent intervenir. À ce moment-là, il y a une discussion, il y a des preuves qui se font et la commission fixe un tarif. L'an passé, cela n'a pas été compliqué, il y a eu un dépôt tout simplement, un accord qui a été conclu entre les gens des grands travaux du Québec et tous les intervenants.

Il y a un tarif général qui est fixé au niveau des régions; cela peut être pour l'ensemble de la province de Québec. Alors, on établit que, pour la neige, le tarif horaire est tant. Au mètre cube, en fonction de la distance parcourue, c'est tant. C'est uniforme ou c'est particulier à des régions données. Alors, pour la région 10, on peut établir que le tarif horaire est tant et le tarif au mètre cube, distance parcourue, est tant. La ville de Montréal ou tout autre requérant de service peut réquisitionner directement un camionneur. À ce moment-là, il est obligé, bien sûr, de lui payer le tarif minimum fixé par la Commission des transports.

Par contre, il peut y avoir un regroupe-

ment, comme les courtiers, les postes de courtage qui représentent des centaines de camionneurs d'une région et plusieurs dizaines dans des zones, qui présente une soumission qui pourrait même être supérieure au tarif de la commission. C'est en fonction, si vous voulez, des conditions de travail. Ils peuvent soumettre un tarif à l'entrepreneur et dire: Tu nous donnes tout ton transport de a à z. La distance à parcourir est intéressante, c'est bon pour nous, il n'y a pas trop de feux de circulation, on ne sera pas pris tout le temps sur les arrêts, la route est bonne. Toi, tu t'engages à nous payer aux quinze jours et nous, en retour, on pourrait soumissionner à 5 % en bas des tarifs de la commission. Si tu es d'accord, on signe un contrat et on va faire ratifier le tout par la Commission des transports. À ce moment-là, cela valide le dépôt.

Alors, à Montréal, ils peuvent engager directement, ce qu'ils ne font pas. Ils pourraient le faire. La ville de Québec, ici, engage directement les camionneurs. Elle en engage 200 ou 300 peut-être, directement. À Montréal, cela en prend un petit peu plus; cela prend 800 camions à peu près pour déneiger ce coin-là. Alors, ils ne veulent pas en engager directement. Qu'est-ce qu'ils font? Ils veulent faire affaire avec des représentants des sociétés, le poste de courtage, pour un, et d'autres regroupements parce que cela prend beaucoup de camions. D'ailleurs, écoutez, même des résidents sur le territoire de la ville de Montréal, il n'y en a pas assez. Même dans la région 10, il n'y en a pas assez parce que la commission délivre 500 permis additionnels, 500 permis spéciaux par année à des camionneurs venant d'autres régions pour transporter de la neige dans la région 10, parce qu'il manque de camions.

La ville de Montréal veut faire affaire avec des sociétés de transport ou des regroupements de camionneurs. C'est alors que le problème est survenu. Elle est obligée d'aller en appels d'offres parce que le regroupement de ces camionneurs fait en sorte que la soumission présentée dépasse 25 000 \$ tout le temps. Individuellement, les camionneurs ne gagnent pas 25 000 \$. Alors, étant donné qu'on est obligé d'aller en soumissions parce que cela excède 25 000 \$, c'est cela le problème des sociétés à Montréal. Si on engageait les camionneurs un à un, il n'y aurait pas ce problème, parce qu'on serait toujours en bas de 25 000 \$. Les camionneurs vont gagner 7000 \$, 8000 \$ ou 10 000 \$ l'hiver, à Québec; à Montréal, peut-être un peu plus, mais cela n'atteint pas les 25 000 \$. Effectivement, il y a quelques années, des camionneurs se sont regroupés et se sont formés en société, mais pas en société de transport. Ils se sont simplement regroupés et ils ont nommé un gars parmi eux pour se "dispatcher". C'est alors qu'est apparu, si vous voulez, le courtage parallèle.

Si les individus s'étaient réellement formés en société - ce qu'on va voir plus loin - et que

la société avait détenu les permis de transport, il n'y aurait pas eu de problème de courtage. Et la ville de Montréal peut, à ce moment-là, faire un appel d'offres et les sociétés peuvent soumissionner.

M. Garon: Je ne fais pas de blague, cela peut paraître drôle que je pose la question: Êtes-vous spécialiste de la neige? Vous êtes le spécialiste de quoi au ministère des Transports?

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

M. Côté (Charlesbourg): Pas au ministère.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): M. Paquet est commissaire à la Commission des transports.

M. Garon: Ah bon. Je vais vous dire pourquoi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est simplement un aparté, mais il va falloir que les gens pensent à cela. Vous serez peut-être contents que je vous dise cela. Le ministère de l'Environnement vient d'adopter un nouveau règlement, qui ne s'applique pas immédiatement, mais qui va s'appliquer dans un certain nombre d'années, qui aura sur le ramassage de la neige un effet certain. Est-ce qu'on va regrouper le ramassage de la neige dans un seul endroit en ville?

Une voix: Selon les distances parcourues.

M. Garon: Les distances parcourues vont sûrement jouer.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que cette question-là a été étudiée?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera dans des "dumps". On veut tenter toute une série d'expériences.

M. Garon: Je ne suis pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, en tout cas, je peux vous dire que, pour la ville de Québec, c'est ce qu'on examine actuellement avec des propositions, par exemple, une espèce de tour, qui n'est pas nécessairement une tour de Babel, dans laquelle on va mettre de la neige et qui aura de multiples fonctions, ce qu'on appelle une "dump". C'est vers cela que l'on tend.

M. Garon: Ce n'est pas un dépôt sur le sol que vous voulez dire?

M. Côté (Charlesbourg): Ah non, non, c'est plus que ça. C'est une petite montagne qui se fait avec des chemins qui montent. Je ne sais pas comment vous expliquer cela, mais je les ai vus sur le dessin; c'est bien plus difficile à expliquer qu'à voir.

M. Garon: Je ne suis pas sûr de cela, moi. Je vais vous dire une chose: Quand la neige va fondre, cela va faire pas mal de calcium qui va aller dans la nappe phréatique.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas...

M. Garon: Je ne suis pas sûr de cela, moi.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais...

M. Garon: Dans un endroit très concentré.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, notre problème, c'est le transport. Je pense que le ministère de l'Environnement va s'occuper de ses affaires selon son champ de compétence.

M. Garon: il y aura peut-être des tondeuses à neige où on récupérera le sel ou le calcium, parce qu'autrement, que cela aille dans l'eau ou dans le soi, ce qui s'en va dans le sol, à un moment donné, va dans la nappe phréatique. Vous avez une montagne à un endroit et je vais vous dire que la nappe phréatique se promène en dessous. Je ne suis pas convaincu. En tout cas, j'aimerais en voir la démonstration. Mais je sais que cela aura un effet, par exemple. Normalement, cela va rationaliser peut-être plus, mais est-ce que cela va raccourcir ou allonger les distances? C'est pour cela que je me demandais si vous aviez étudié cette question-là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il va y en avoir, c'est clair. Les préoccupations ou le mandat de M. Paquet, commissaire de la Commission des transports - heureusement pour la Commission des transports et pour nous - ne sont pas environnementales, mais davantage axées sur le transport par rapport à la commission.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions au paragraphe 1°?

M. Garon: À moins que vous ne vouliez faire une montagne et répandre sur les routes à la place du lignosulfonate pendant l'été.

M. Côté (Charlesbourg): Bonne idée!

M. Garon: Là, vous auriez bonne utilisation du calcium.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une bonne idée! C'est une très bonne idée, je pense que je vais la *retenir*. On va très certainement s'en

reparer.

M. Garon: Je ne connais pas le produit, cela varie, je pense bien. À des endroits, il y a plus de sable et des fois il y a des composés là-dans.
(22 h 15)

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

M. Garon: Au paragraphe 1°, un instant, n'allez pas trop vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Je suis à l'intérieur des limites du Code de la sécurité routière, M. le député de Lévis.

M. Garon: Êtes-vous en état?

Le Président (M. Saint-Roch): Je peux vous assurer qu'on est à 0.000.

M. Garon: Pour Montréal, est-ce qu'il y a d'autres choses qui sont couvertes par ça?

M. Côté (Charlesbourg): La forêt est dérèglementée aussi au niveau du courtage.

M. Garon: Pourquoi?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Paquet: Premièrement, le transport forestier par rapport au principe du courtage est incompatible. Dans le courtage conventionnel du vrac, dans le sens qu'on le connaît tous, les postes de courtage de région et de zone, c'est pour le transport de gravier. C'est le système taxi, si vous voulez. Le camionneur est appelé la veille ou le matin pour aller faire trois voyages pour Untel, deux voyages pour un autre, pour deux ou trois jours de réquisition, alors que, pour le transport forestier, le système de rotation ne peut pas s'appliquer comme il s'applique dans le transport en vrac.

D'abord, l'équipement est très différent et cet engagement est de longue durée. Le camionneur s'en va en forêt et ce, pour des mois. Il transporte pour une compagnie; il y a un système d'ancienneté qui s'établit aussi. Il s'en va en forêt pour 10 mois, 11 mois ou 12 mois, et le système de rotation ne peut pas se faire, non plus, il s'en va en exclusivité pour une compagnie. C'est pour ça que, finalement, en pratique, ça ne s'est jamais appliqué.

Vous retrouvez quand même des transporteurs forestiers qui sont abonnés à des postes de courtage, mais ils s'abonnent simplement pour participer à un regroupement, bénéficier des fixations de taux et recevoir l'information, ces choses-là. Vous avez aussi des transporteurs versatiles qui, l'hiver, vont transporter des produits forestiers et qui, l'été, vont changer

leur équipement, mettre une benne basculante et transporter du vrac conventionnel, tout simplement.

Le principe fondamental du courtage, c'est la répartition équitable pour tous. Un système de rotation ne peut pas s'appliquer, n'a jamais pu s'appliquer dans le transport forestier, compte tenu de tout cela. D'ailleurs, les vraquiers sont conscients de tout ça, ils ont toujours été conscients de tout ça. Cela ne s'applique pas. Au lieu de le garder, on le dérèglemente tout simplement. Cela n'empêchera pas un courtier de faire du courtage quand même, mais ça ne prendra pas un permis pour le faire.

M. Garon: Est-ce que c'était couvert antérieurement?

M. Paquet: Oui.

M. Garon: Ce n'est pas un jugement des tribunaux?

M. Paquet: Absolument pas, c'est une question pratique, on l'enlève tout simplement, ça ne donne rien de garder ça réglementé. Le courtage en forêt, ce n'est pas applicable.

M. Garon: Est-ce que les gens du milieu sont d'accord avec ça?

M. Paquet: Ah oui, absolument, au niveau du courtage. On ne dérèglemente pas le transport, ça va encore prendre le permis de vrac pour transporter les produits forestiers. La tarification, c'est un sujet de discussion. Mais ça prend quand même des permis au niveau des régions; c'est seulement le courtage. Rien n'empêchera un courtier qui est dans une région forestière, par exemple, dans la région 04, 08, 09, 02, un peu dans la région 03, un peu dans la région 05, d'offrir quand même des services de courtage.

M. Garon: Les exceptions qui seront prévues en vertu de cette disposition seront seulement le transport forestier ou la neige à Montréal ou s'il va y avoir autre chose?

M. Paquet: Non, c'est tout. Tous les autres produits de vrac vont continuer à être assujettis au courtage.

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

M. Garon: Est-ce que le milieu était d'accord pour dérèglementer également le transport de la neige à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, c'est-à-dire que le milieu aurait souhaité qu'on le réglemente, mais une chose est certaine, c'est qu'il faut tenir compte de l'opinion de la ville de

Montréal dans ce cas-là, qui n'est pas différente aujourd'hui de ce qu'elle était dans le passé, et c'est ce qu'on a tenté d'obtenir de la part de la ville de Montréal. Force nous est d'admettre que l'écoute n'a pas été très élevée.

M. Garon: Je pense bien que prévoir des exceptions à un régime dans le projet de loi, ce n'est pas là qu'est le problème, c'est au niveau des règlements. Dans le projet de loi, vous essayez de dire la même chose en d'autres mots. Je pense bien qu'il n'y a pas de problème pour cet article; c'est plutôt le contenu du règlement à ce moment-là. Comme ce n'est pas le pouvoir de la commission de décider des règlements, que c'est par décision gouvernementale, alors, adopté, pour le paragraphe 1°.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 1° étant adopté, j'appelle le paragraphe 2°.

M. Côté (Charlesbourg): "Par le remplacement du paragraphe o par les suivants:

"o) déterminer les fonctions, pouvoirs, droits et obligations des titulaires de permis de courtage ainsi que ceux des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac relativement au service de courtage;

"o. 1) déterminer des normes de représentativité pour être titulaire d'un permis de courtage;

"o. 2) prescrire des normes d'administration, de financement et de gestion applicables aux corporations de courtage, notamment quant au contenu obligatoire de leurs règlements, à la production du budget et d'états financiers vérifiés et aux qualités requises pour occuper un poste d'administrateur."

Cette disposition - le commentaire est intéressant - a pour objet de préciser le pouvoir du gouvernement d'édicter un règlement concernant l'organisation et le fonctionnement des corporations de courtage. Le projet de règlement que nous envisageons prévoit les droits et les obligations de courtiers et de camionneurs relativement au service de courtage. Le camionneur n'est pas obligé de s'abonner au service de courtage. Il peut le faire entre le 1er et le 31 mars de chaque année et entre le 1er et le 30 avril lorsque aucun courtier n'a réuni le nombre d'abonnés requis pour obtenir le permis de courtage pendant l'audition de la demande de permis et dans les 30 jours qui suivent la délivrance du permis de courtage ou le transfert du permis de camionnage. Il doit avoir son domicile ou sa principale place d'affaires dans les territoires de courtage du courtier. Le courtier doit effectuer le courtage selon les règles prévues par le règlement. Il doit notamment répartir les demandes de service de camionnage en vrac selon une liste de priorités établie en fonction des journées de travail avec un camion inscrit au courtage. Le projet de règlement prévoit aussi une norme de représentativité fixée

à 40 % des camionneurs intéressés à recevoir un service de courtage.

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

M. Garon: M. Brochu a fait une synthèse très forte. Il n'y a pas grand-chose dans la loi, mais il y a du jus dans le règlement. Concernant la loi, c'est une loi habilitante, mais qui ne dit rien, au fond. Toute les conditions se retrouvent dans le règlement, sauf que je ne suis pas sûr que ce ne serait pas mieux de mettre un certain nombre de ces dispositions-là dans la loi.

Il y a deux façons de faire des lois: ne rien mettre dans la loi et se donner le pouvoir de tout mettre dans le règlement; il y a aussi la façon de mettre davantage de choses dans la loi parce qu'elles ont un caractère plus permanent à ce moment-là et de mettre les choses aléatoires, qui peuvent être modifiées selon les circonstances et qui ont moins d'importance, dans les règlements. Mais là, à toutes fins utiles, dans la loi, c'est comme si vous disiez: Au hockey, il y a des bandes qui font le tour de la patinoire, puis de la glace à l'intérieur des bandes. Pour le reste, ce sera défini par règlement. Je peux vous dire que vous n'auriez pas une grande idée de la façon dont se joue le hockey.

En lisant la loi, c'était cela. On peut en retrouver dans un paquet de lois, des clauses comme celles-là. Il n'y a rien de particulier au camionnage en vrac là-dedans: "déterminer les fonctions, pouvoirs, droits et obligations des titulaires de permis de courtage ainsi que ceux des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac relativement au service de courtage."

En fait, on dit: Tout ce que vous allez déterminer, ce sera dans le règlement. Il n'y a rien de déterminé dans la loi. Deuxièmement: "déterminer des normes de représentativité pour être titulaire d'un permis de courtage." J'aurais pensé qu'une norme aussi importante que celle-là aurait pu se retrouver dans la loi plutôt que dans le règlement. "Prescrire des normes d'administration, de financement et de gestion applicables aux corporations de courtage, notamment quant au contenu obligatoire de leurs règlements, à la production du budget et d'états financiers vérifiés et aux qualités requises pour occuper un poste d'administrateur. Évidemment, dans ce cas, un certain nombre de choses peuvent se retrouver dans le règlement, parce qu'il y a des conditions qui peuvent être modifiées. Mais il me semble que les normes de représentativité devraient se retrouver plus dans la loi que dans le règlement.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on peut discuter pendant...

M. Garon: Cela pourrait être changé facilement.

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

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, c'est cela, le principe étant clair, c'est du fonctionnement. C'est de l'administration...

M. Garon: Bien non.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez un peu, laissez-moi finir.

M. Garon: D'accord, je vais vous laisser finir.

M. Côté (Charlesbourg): C'est du fonctionnement et c'est l'administration. Il y a des règles qui vont pouvoir être changées, dans la mesure où cela ne fonctionnerait pas, plus facilement par un règlement que par une loi. Dans ce sens-là, déjà, il y a prépublication et publication des règlements; il y a donc suffisamment de temps pour avertir les gens afin qu'ils s'éveillent à des changements qui ne seraient pas souhaités ou souhaitables. C'est cette voie qui a été choisie. On en met plus dans la loi que ce qu'on avait auparavant. Mais on ne peut pas tout mettre dans la loi et on a choisi cette formule. Bien sûr, les changements sont beaucoup plus faciles à faire sur le plan réglementaire que sur le plan de la loi.

M. Garon: M. le Président, ce que je dis au ministre est tellement exact que, quand il écrit son commentaire, il est obligé d'aller dans le règlement, parce qu'il n'est pas capable d'expliquer cela uniquement en parlant de la clause légale. Quand le ministre lit le commentaire, il parle du contenu du règlement. En effet, quand vous expliquez le projet de loi, cela ne veut rien dire, ce qui est écrit là. Tout ce qui est annoncé, c'est un pouvoir habilitant à mettre dans le règlement un ensemble de choses. Mais quand vous avez lu le projet de loi, vous n'avez aucune idée de la façon dont ça marche. Tout cela se *retrouve* dans le règlement et le caractère de permanence du fonctionnement de tout ça n'est pas très fort.

Regardez bien le commentaire. On va relire le commentaire tranquillement: "Cette disposition a pour objet de préciser le pouvoir du gouvernement d'édicter un règlement concernant l'organisation et le fonctionnement des corporations de courtage." On dit donc que c'est pour préciser le pouvoir du gouvernement d'édicter le règlement concernant l'organisation et le fonctionnement des corporations de courtage. "Le projet de règlement que nous envisageons prévoit - pas le projet de loi - les droits et les obligations des courtiers et des camionneurs relativement au service de courtage. Le camionneur n'est pas obligé de s'abonner au service de courtage. Il peut le faire entre le 1er et le 31 mars de chaque année et entre le 1er et le 30 avril

lorsque aucun courtier n'a réuni le nombre d'abonnés requis pour obtenir le permis de courtage pendant l'audition de la demande de permis et dans les 30 jours qui suivent la délivrance du permis de courtage ou le transfert du permis de camionnage. Il doit avoir son domicile ou sa principale place d'affaires dans le territoire de courtage du courtier. Le courtier doit effectuer le courtage selon les règles prévues par le règlement. Il doit notamment répartir les demandes de service de camionnage en vrac selon une liste de priorités établie en fonction des journées de travail avec un camion inscrit au courtage. Le projet de règlement prévoit aussi une norme de représentativité fixée à 40 % des camionneurs intéressés à recevoir un service de courtage."

À toutes fins utiles, il n'y a rien dans le projet de loi. Il n'y a pas un traître mot de ce qui est écrit comme commentaire dans le projet de loi. C'est le contenu du règlement. Je vais vous dire bien franchement: C'est quasiment vider le projet de loi de son contenu, à toutes fins utiles. Je ne suis pas d'accord avec cette façon de légiférer, je le dis bien franchement, parce que, à ce moment-là, l'Assemblée nationale ne décide plus rien. D'après ce qui est dit là, à toutes fins utiles, on ne décide de rien. Vous voyez le paragraphe. Il dit quoi? "Déterminer les fonctions, pouvoirs, droits et obligations des titulaires de permis de courtage ainsi que ceux des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac relativement au service de courtage."

Si j'étais avocat, je vais vous dire bien franchement, si je mettais une clause comme ça, je saurais que j'aurais bien de l'ouvrage chaque année, sauf qu'on n'a rien fixé de permanent dans le projet de loi. Cela va toujours être en train de se renégocier, ces affaires-là, avec des pressions constantes sur le ministre pour changer ça.
(22 h 30)

À 0.1 on dit: "déterminer des normes de représentativité pour être titulaire d'un permis de courtage." Cela veut dire que, si le ministre, demain matin, a des pressions qui sont fortes un peu et qu'il décide de changer cela de 40 % à 30 % ou à 25 %, il n'y a pas de problème, il n'a pas besoin de revenir devant l'Assemblée nationale avec une clause comme celle-là. On dit: "déterminer des normes de représentativité pour être titulaire d'un permis de courtage." Cela veut dire que cela va être marqué dans le règlement, cela va devant le gouvernement et l'Assemblée nationale n'a rien à dire là-dessus.

À 0.2 on dit: "prescrire des normes d'administration, de financement et de gestion applicables aux corporations de courtage, notamment quant au contenu obligatoire de leurs règlements, à la production du budget et d'états financiers vérifiés et aux qualités requises pour occuper un poste d'administrateur." Alors, là encore, c'est envoyé dans le pouvoir réglemen-

taire du gouvernement parce que le début de toute cette grande énumération - et on parle seulement de l'alinéa o - c'est: "En outre des autres pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi, le gouvernement peut, par règlement..." L'Assemblée nationale n'a aucune idée de ce qu'elle vote actuellement parce que le règlement sera décidé par le gouvernement sans que l'Assemblée nationale ait un mot à dire.

Je ne suis pas convaincu que ce soit une très bonne façon de faire des lois. Je vais vous dire que, personnellement, je ne suis pas de cette école-là. Je comprends que le prix du permis de chasse à l'original à l'automne, on ne met pas cela dans la loi. Autrefois, c'était dans la loi, dans les années cinquante ou quarante. On ne peut pas revenir devant l'Assemblée nationale chaque fois qu'on change le prix du permis de chasse à l'original. Mais là, ce n'est pas cela, c'est le cadre légal. Le régime juridique qui va encadrer le camionnage en vrac est entièrement dans le règlement. Je ne suis pas convaincu que ce soit la meilleure façon d'agir.

D'ailleurs, pour le camionnage en général, c'est beaucoup moins par règlement. Si on regarde la Loi sur le camionnage, la loi 76, il y a beaucoup plus de choses dans la loi. Je ne dis pas qu'il y en a assez, mais il y en a beaucoup plus.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'amènerait à deux petits commentaires, si vous me le permettez.

M. Garon: Envoyez donc, pour voir.

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

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, je suis toujours un peu étonné de voir le député de Lévis nous dire: Moi, ce n'est pas ma manière de légiférer.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Vous me renversez chaque fois. Mais, si ce n'est pas votre manière, pourquoi avez-vous fourré cela dans les règlements en 1977? Pourquoi n'avez-vous pas fait une loi avec?

M. Garon: Je n'étais pas en charge du gouvernement, dans les années passées.

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

M. Garon: J'étais en charge...

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

M. Garon: Juste pour le "fun", pour le plaisir de la chose - vous faites un aparté là-

dessus - faites-vous venir la Loi sur la protection du territoire agricole que j'ai faite et les règlements. Vous allez voir qu'il y a à peu près trois pages de règlements.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non...

M. Garon: Pour parler du prix des photocopies devant la commission et de la permission d'avoir des photocopies. Il n'y a à peu près rien dans le règlement. J'ai tout mis dans la loi justement pour assurer un caractère de stabilité.

M. Côté (Charlesbourg): J'interroge le député de Lévis parce que finalement il faisait partie d'une équipe à l'époque.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas lui qui était ministre des Transports. Je l'ai souhaité tantôt, peut-être que cela aurait été davantage réglé sur le plan de la loi. Dans ce sens-là, je me dis: Bon, "coudon", si c'est si bon que cela comme jugement aujourd'hui, il devait être bon à l'époque aussi. Pourquoi cela n'a-t-il pas été réglé? On ne serait pas ici aujourd'hui à régler le problème. La deuxième chose, c'est qu'on dit qu'il y a bien des affaires dans le règlement, comme si on voulait cacher des choses. Vous l'avez entre les mains, le règlement a été rendu public. On a changé les normes. On a changé la manière dont les règlements se faisaient, avec des principes de prépublication et de publication, donc davantage d'information aux gens qui ont des commentaires à formuler dans les périodes entre la prépublication et la publication avant que cela devienne officiel. Donc, il y a des possibilités, finalement, d'aller donner de l'information, contester même à certaines occasions la nature même du règlement.

Lorsqu'on verra l'article 4, l'essentiel de la loi sera là. Alors, à partir de cela, on aura à l'article 4 un certain nombre d'éléments qui, d'après nous, doivent être à l'intérieur de la loi. Le maraudage, même si on le mettait dans la loi, je ne suis pas sûr que cela réglerait grand-chose, c'est peut-être davantage sa place dans le règlement. Alors, je pense qu'à l'article 4 vous allez avoir une série de réponses à des interrogations que vous avez, où il y a un peu plus de chair à l'intérieur de la loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 2^e? M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce que le ministre dit est vrai et pas vrai en même temps. Je ne vous dis pas que ce qu'il dit n'est pas vrai, c'est vrai ce qu'il dit. Sauf qu'il ne dit pas qu'en invoquant l'urgence, il n'y a pas de prépublication. Je ne me rappelle pas quel règlement a été adopté au mois

de décembre par le ministre de l'Agriculture qui, en invoquant le caractère d'urgence, a dit que cela s'appliquait la journée même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'était sur quoi, vous le rappelez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne m'en souviens pas, mais une chose est certaine, c'est que ce sont des règles qui sont quand même très strictes. Je peux vous dire qu'on s'est essayé, nous aussi, mais que le Conseil des ministres a exprimé une fin de non-recevoir. Il y a un resserrement à ce niveau et il faut que cela corresponde véritablement au caractère d'urgence tel que défini. C'est, à tout le moins, une amélioration quant aux règlements d'avoir une prépublication et une publication alors qu'auparavant on avait une publication, point à la ligne.

M. Garon: Imaginez-vous que vous arrivez, par exemple, au mois de février et de mars et que vous dites: On n'a pas pu s'entendre et on n'a pas le temps de faire des prépublications parce que cela va s'appliquer seulement au mois de mai et il est trop tard pour que cela s'applique, vous invoquez l'urgence pour appliquer un règlement que vous modifiez.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne passe pas de même au Conseil des ministres.

M. Garon: Il y en a qui l'ont passé. Il y a des règlements qui ont été appliqués la journée même où ils ont été publiés. Je trouve cela sympathique, là on a quatre lois où la définition de "conjoint de fait" est différente devant le Parlement. Il y a quatre lois afin que cela coûte moins cher au gouvernement. Dans l'assurance automobile, pour être un conjoint de fait, cela prend trois ans, pour qu'il y ait le moins de conjoints de fait possible pour ne pas payer. Mais quand c'est l'aide sociale, être conjoint de fait, cela prend un an parce que là tu dis: S'il y a quelqu'un qui peut payer pour, je n'aurai pas besoin de payer. La définition du mariage au Québec vient de changer. Il y a quatre définitions de "conjoint de fait" seulement dans les projets de loi qu'on a, qui ont été déposés le 15 novembre, c'est quelque chose. Il y a quatre définitions différentes seulement dans celles-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Avant ça, il n'y en avait pas. Là, on en a au moins quatre.

M. Garon: C'est quelque chose! Moi, je ne connais pas beaucoup de sociétés au monde où il y a quatre définitions différentes du mariage.

M. Côté (Charlesbourg): De conjoint de fait, ce n'est pas pareil.

M. Garon: Oui, mais c'est reconnu dans plusieurs sociétés aujourd'hui pour protéger justement... Ce n'est pas l'objet de la discussion.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! J'ai énormément de difficultés, M. le député de Lévis, à relier cela au paragraphe 2°.

M. Garon: Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas de caractère de stabilité. Moi, j'ai de la misère à croire que les camionneurs se satisfassent d'une disposition comme celle-ci qui ne leur donne aucune sécurité. Il ne faut pas se conter d'histoires, il n'y a aucune sécurité. Il y a une sécurité dans la loi. Quand les clauses et les conditions sont mises dans la loi, il faut venir devant le Parlement. Il y a une première lecture, il y a le dépôt. Il ne peut pas y avoir de deuxième lecture avant au moins une semaine. Après cela, il peut y avoir un débat en Chambre sur le principe de la loi. Après, c'est l'étude en commission parlementaire. C'est évident que le gouvernement sait que, si c'est une mesure difficile à passer, il va y avoir une bataille à l'Assemblée nationale, ce qui donne le temps aux gens de réagir. Après cela, il y a un rapport de la commission à l'Assemblée nationale, il y a une troisième lecture avant l'adoption finale. Alors, cela fait un délai plus considérable où les gens ont le temps de se revirer de bord.

Pour un règlement, ce n'est pas cela. Il y a une prépublication, mais on peut invoquer l'urgence pour s'en passer. Le gouvernement ou le ministre qui veut passer cela rapidement peut invoquer l'urgence pour se passer de la prépublication. Alors, il n'y a pas grand caractère de sécurité dans cela. Il n'y a rien au fond.

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

M. Côté (Charlesbourg): J'ai deux observations. D'abord, sur le règlement, le député de Lévis est en train d'évoquer des oiseaux de peur qui n'existent pas. Quand vous vous référez à l'article 9 du projet de loi, on n'a justement pas voulu invoquer le caractère d'urgence. On a mis à l'intérieur du projet de loi un article de droit qui nous permet de publier le règlement avant même l'adoption de la loi, de telle sorte qu'on ait le plus de transparence possible. Faites-le pour d'autres, mais ne le faites pas au moins pour nous dans ce cadre-ci, il est là.

Un deuxième élément, le député a dit: Je ne suis pas sûr que les camionneurs sont d'accord. Écoutez, le règlement, on ne l'a pas fait en catimini. On l'a fait avec eux. De la manière dont cela marche depuis le début de l'après-midi, je ne suis pas sûr qu'ils n'ont pas plus de sécurité sur le plan réglementaire que sur le plan législatif. S'ils ont à choisir entre les deux, ils vont probablement choisir le règlement parce que les règles de fonctionnement ont été établies avec eux. Ce n'est pas toujours très édifiant, ce

qu'on entend.

Le Président (*M. Saint-Roch*): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 2?

M. Garon: C'est-à-dire que je pense que c'est le contraire.

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

M. Garon: Les gens qui sont devant le Parlement se rendent compte que, s'ils ne veulent pas que quelque chose soit adopté, l'Opposition peut faire en sorte que cela ne passe pas nécessairement facilement et qu'ils aient le temps de faire connaître davantage leurs représentations. Ici, je vais vous donner un exemple. Quelle est la clause dont vous avez besoin en fonction des jugements qui ont été rendus? Dans vos trois paragraphes, quels sont les éléments dont vous avez besoin pour valider la loi, pas le règlement, mais les parties de la loi qui auraient pu être invalidées par les jugements?

Le Président (*M. Saint-Roch*): *Me Vigneault*?

M. Vigneault: Ce qui est arrivé, c'est qu'on est allés voir le Bureau des règlements avec le projet de règlement qu'on avait négocié avec les camionneurs et on a vérifié si la disposition du paragraphe o) actuel, que le juge Barbeau avait considérée insuffisante pour valider les exigences de fonctionnement du courtage, était suffisante, malgré le jugement, parce que le jugement dit que le pouvoir réglementaire n'est pas suffisant pour réglementer les activités de courtage. Alors, pour s'assurer que ce soit suffisant, on l'a un peu améliorée en la précisant. "Déterminer les fonctions, pouvoirs, droits et obligations", pour le Bureau des règlements, c'est très habilitant.

M. Garon: C'est plus qu'habilitant que ce qu'il y avait.

M. Vigneault: Oui, c'est plus habilitant que ce qu'on pouvait avoir avant et on en a besoin pour prévoir le fonctionnement du courtage. La norme de représentativité, c'est essentiel pour autoriser le gouvernement à prévoir que c'est 40 %, 50 % ou 60 %. On va préciser plus loin que même ce pouvoir-là de prévoir les 40 % est accompagné d'une période de représentativité. On veut s'assurer que le règlement qu'on va faire adopter ne soit pas invalidé sous prétexte que, dans les normes de fonctionnement qu'on a fait adopter par règlement, il n'y avait pas une disposition habilitante suffisante. On a soumis au Bureau des règlements le règlement qu'on a fait publier dans la Gazette officielle et on a rédigé avec eux la disposition habilitante qui, selon eux, va nous assurer que les tribunaux n'invalideront

pas ce règlement-là.

M. Garon: Est-ce qu'ils vous ont dit que les normes de représentativité pour être titulaire d'un permis, devaient être dans le règlement plutôt que dans la loi?

M. Vigneault: Non. On n'a pas fait...

M. Garon: Je ne parle pas du concept, mais de déterminer les normes de représentativité, que ce soit inscrit dans le règlement plutôt que dans la loi?

Le Président (*M. Saint-Roch*): *Me Vigneault*?

M. Vigneault: Cela prend le pouvoir, dans la loi, d'adopter la norme de représentativité dans le règlement.

M. Garon: Les normes auraient pu être prévues elles-mêmes dans la loi?

M. Vigneault: Elles auraient manqué de flexibilité.

M. Garon: Mais elles auraient eu plus de sécurité.

M. Vigneault: Non, pas si le pouvoir de les adopter est précis.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. On ne se comprend pas. La sécurité, c'est dans le sens que, si la norme de représentativité se trouve dans la loi, si au lieu de mettre ce qui établit la représentativité dans le règlement, on met ça dans la loi ça veut dire qu'on **peut** plus difficilement jouer avec ça par après.

M. Vigneault: Vous avez raison sauf que nous, ce que nous avons cherché, c'est la sécurité juridique.

M. Garon: Vous ne viendrez pas me dire que la sécurité juridique va être plus grande si vous donnez un pouvoir réglementaire dans la loi plutôt que de ne pas avoir de pouvoir réglementaire dans la loi, mais d'avoir le fondement de la représentativité dans la loi.

M. Vigneault: Dans les deux cas, la sécurité juridique est la même. Si le pouvoir réglementaire est très clair, la sécurité juridique est la même, que le pourcentage soit prévu dans la loi ou dans le règlement.

M. Garon: Je ne parlais pas de la sécurité sur ce plan-là. C'est-à-dire que, pour ceux qui l'ont, ce pourcentage peut charger...

M. Côté (Charlesbourg): C'est la sécurité politique.

M. Garon: C'est cela. Cela veut dire que cela se retrouve dans la loi. On ne peut pas dire que c'est nécessaire que cela se retrouve dans le règlement, cela peut se retrouver dans la loi.

(22 h 45)

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

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de la sécurité politique, je veux rassurer le député de Lévis, parce que ceux qui l'assurent, c'est nous autres. Cela n'avait pas été fait avant et comme ça a bien l'air qu'il va y avoir un autre mandat, donc on a ta sécurité de ce côté-là. Si jamais on n'avait pas un autre mandat, c'est vous autres qui allez être là. Ce que je comprends, c'est que vous allez le prendre du règlement et le mettre dans la loi; donc, ils auront la sécurité politique partout.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres Interventions au paragraphe 2^e?

M. Garon: Vous savez que, quand on change la dynamique des choses, on ne sait jamais quelle sera la situation quelques années plus tard. Une chose que j'ai apprise, c'est que, quand les économistes étudient et qu'ils font varier une chose en disant: Et ceteris paribus, ce n'est pas vrai dans la réalité, et ceteris paribus. Les autres choses restant égales par ailleurs, ce n'est pas vrai. Quand vous étudiez l'économique, ils vous disent: On peut faire jouer une variable et toutes les autres ne bougent pas. Tu peux toujours étudier ça, ça te fait comprendre les mécanismes, sauf que, dans la vie, toutes les variables bougent ensemble. Tu ne peux pas en isoler une en disant: Je fais bouger celle-là et les autres ne bougent pas. Cela ne marche pas de même. Quand on établit une dynamique nouvelle, on n'est pas toujours capables de prévoir comment cela va fonctionner dans deux ou trois ans. C'est très difficile à prévoir. Le ministre, au fond, par ce nouveau règlement au sujet des normes de représentativité, établit une mécanique nouvelle. On verra plus tard; peut-être qu'il a raison, mais peut-être aussi que la dynamique nouvelle qu'il crée aura changé complètement la situation. On ne fait pas l'histoire par en arrière, on la fait par en avant.

Je ne suis pas sûr, en tout cas, je fais partie de ceux qui pensent que, quand on veut donner une plus grande sécurité aux gens qu'on veut protéger, on inscrit cette sécurité-là dans la loi plutôt que dans les règlements, parce que les pressions pour changer les règlements sont bien plus fortes que les pressions pour changer la loi. Les gens savent, comprenez-vous, que, quand vous changez la loi, c'est un gros mécanisme que vous mettez en place tandis qu'un règlement, cela peut se changer à la sauvette.

Je vais vous donner un exemple. La meilleure preuve, ce sont les VE2. Les VE2, les

licences d'immatriculation pour les radio-amateurs ont été changées. Les gens ne l'ont même pas su, ils l'ont su une fois que c'était changé. Pourquoi? Parce que c'est seulement un règlement; alors, il faut seulement une décision du Conseil des ministres pour changer ça. S'il avait fallu aller dans la loi, ils auraient vu le dépôt et auraient pu réagir.

Le ministre a dit: On va regarder ça une autre fois et on va peut-être bien le rechanger si on pense qu'on a fait une erreur. Sauf que, quand on change un règlement, cela peut se changer très facilement, un règlement. Vous savez, des changements de règlements, dans un Conseil des ministres, il y en a beaucoup. La discussion n'est pas la même sur un changement de règlement que sur une nouvelle loi. Habituellement, il y a un débat beaucoup plus important sur un changement de loi que sur un changement de règlement. Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas de changements de règlements où il peut y avoir un débat important, sauf que c'est beaucoup plus facile de changer un règlement sans que les gens sachent au juste ce qui a été changé et de se retrouver après cela avec une disposition qui a été modifiée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu moins vrai que c'était parce que la discussion au niveau des comités ministériels, en ce qui concerne les changements de décrets, se fait.

M. Garon: Oui, vous avez raison.

M. Côté (Charlesbourg): Et lorsque...

M. Garon: C'est de moins en moins le cas, mais ça l'est encore beaucoup pareil.

M. Côté (Charlesbourg): Surtout avec la prépublication et la publication des règlements. Quand vous prenez l'exemple des VE2, il faut faire attention parce qu'il n'y a personne qui, jusqu'à maintenant, a été capable de me faire la démonstration qu'il n'a pas été consulté. Les personnes ont été consultées. Elles ont dit qu'elles n'étaient pas d'accord, à l'époque, mais elles ont été consultées sur le règlement qui s'en venait. Si vous voulez avoir les dates et le nom des personnes qui ont été consultées...

M. Garon: J'aimerais cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...je vais vous les fournir. Elles ont été consultées par la Régie de l'assurance automobile. Il est clair que le règlement a été prépublié, qu'il a été publié et qu'il y a eu une réaction qui est venue un peu plus tard sur cela. Ce qui a donné un peu plus de force à leur argumentation c'est le tremblement de terre. Ils se sont servis de cet exemple pour montrer l'utilité de la sécurité publique. C'est un élément qui marque et qui fait en sorte qu'on peut revoir des choses, et je ne suis pas le gars qui est

enfié. Je serais prêt à revoir ça et on verra la semaine prochaine ce qu'on décidera.

Le Président (M. Saini-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions au paragraphe 2°?

M. Garon: Je dis que, si le ministre veut le faire comme ça, il peut le faire comme ça, mais que ce n'est pas la meilleure formule. Sur division.

M. Côté (Charlesbourg): L'avenir nous le dira.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 2° étant adopté sur division, est-ce que l'ensemble de l'article 3 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président. Évidemment, ce sera sur division, c'est ce que j'ai compris.

M. Garon: Sur division, à cause du paragraphe 2°. Au paragraphe 1°, on avait voté favorablement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 étant adopté sur division, j'appelle l'article 4.

Permis

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 36, des articles suivants:

"36.1 Nul ne peut, sous réserve des exceptions prévues par règlement, effectuer du courtage en transport, à moins d'être titulaire d'un permis de courtage délivré par la commission.

"Toutefois, aucun permis n'est requis si, au lieu de destination du voyage ou au lieu d'exécution des travaux de construction, de réfection ou d'entretien de route, d'excavation, de nivellement ou de démolition où le transport est requis, aucun service de courtage ne peut être offert en vertu d'un permis de courtage délivré par la commission.

"Aucun permis n'est requis pour les employés du titulaire d'un permis pour le transport d'une matière en vrac relativement au service fourni en vertu du permis de l'employeur. Il en est de même pour les officiers d'une corporation et pour les associés d'une société de transport relativement au service fourni en vertu du permis de la corporation ou de la société."

Si M. le député de Lévis souhaite qu'on lise notre commentaire...

M. Garon: Comme vous voulez. Je vais vous le dire bien franchement: J'étudie plusieurs projets de loi en même temps, dont un de 600 articles, je ne me rappelle pas toutes les clauses par coeur.

M. Côté (Charlesbourg): Cette disposition a

pour objet de créer dans la loi l'obligation d'être titulaire d'un permis de courtage pour effectuer le courtage. Compte tenu de la définition, un permis de courtage sera obligatoire pour agir pour le compte d'un camionneur pour le transport d'une matière en vrac. Nous voulons éviter que, sous le couvert de mandats civils ou de contrats d'association, certains groupes ne puissent concurrencer les corporations de courtage en contournant l'obligation d'être titulaires d'un permis de courtage.

Le troisième alinéa de cette disposition prévoit les situations où le camionneur pourra être représenté dans l'exploitation de son permis de camionnage. Dans le cas des sociétés civiles de transport, il est permis de se regrouper en société pour effectuer le camionnage en vertu d'un permis de camionnage en vrac. Il est également souhaitable, pour le fonctionnement de la société, que chacun des associés puisse être mandaté pour représenter ses coassociés, même si cette forme de représentation peut ressembler à celle des corporations de courtage. Toutefois, le permis de camionnage qui est obligatoire pour faire du camionnage devra avoir été délivré sous la dénomination sociale de la société pour chacun des camions exploités en société. De cette façon, la société, tout en demeurant un mode de fonctionnement valable pour faire du transport, ne pourra plus servir à ceux qui ne désirent pas vraiment s'associer pour faire le transport.

Le deuxième alinéa de la disposition a pour objet de rendre applicable l'obligation d'être titulaire de permis aux seules situations où les camionneurs se sont réellement regroupés dans des corporations de courtage reconnues comme représentatives lors de la délivrance du permis.

M. Garon: Si vous le voulez, on va les prendre un par un, ça va aller plus vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Les explications ont été données pour l'article 36.1.

M. Garon: Oui, mais je veux dire alinéa par alinéa, il y a trois alinéas.

Le Président (M. Saint-Roch): Le premier alinéa est-il adopté? M. le député de Lévis.

M. Garon: Pourquoi avez-vous mis cette disposition? Est-ce que c'est absolument nécessaire en vertu des jugements?

M. Paquet: C'est l'obligation de détenir le permis. Fondamentalement, pour faire du courtage, ça prend un permis de courtage, sauf les exceptions qu'on prévoit par règlement, c'est-à-dire, comme on l'a vu tantôt, la neige pour la ville de Montréal et la forêt.

M. Garon: Auparavant, cette clause n'existait pas?

M. Paquet: Pas sous cette forme. Absolument pas.

M. Vigneault: Cela existait dans le règlement.

M. Paquet: Dans le règlement.

M. Garon: C'est ça, le problème. Cela existait dans le règlement.

M. Paquet: Et par l'article 38 de la Loi sur les transports qui prévoyait, évidemment, le permis pour faire du transport.

M. Garon: Premier alinéa, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le premier alinéa étant adopté, est-ce qu'il y a des interventions au deuxième alinéa?

M. Côté (Charlesbourg): On peut le lire, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, M. le député de Lévis préfère y aller alinéa par alinéa, M. le ministre. Alors, nous en sommes au deuxième.

M. Garon: Oui, c'est pour "clarifier" les affaires une par une. Pourquoi vous êtes-vous senti obligé de mettre cette disposition à l'alinéa 2?

M. Paquet: C'est tout simplement la déréglementation d'un territoire sur lequel il n'y aurait aucun courtier qui aurait un permis. Cette disposition fait en sorte qu'automatiquement c'est déréglementé. Prenons une zone à l'intérieur d'une région. Si, durant la période de maraudage du mois de mars de l'année 1989 qui s'en vient, aucun courtier n'avait obtenu la représentativité minimale, 40 %, alors, évidemment, sur ce territoire formé d'un ensemble de municipalités - on peut prendre comme exemple le Québec métropolitain - il n'y aurait aucun courtier qui aurait obtenu un permis, alors automatiquement ce territoire serait déréglementé au sens du courtage. Cela voudrait dire que toute personne pourrait faire du courtage en camionnage en vrac à l'intérieur de ce territoire. C'est cette disposition qui permettrait cela.

M. Garon: Est-ce vraiment possible? Vous voulez dire parce qu'il n'y aurait pas eu 40 %.

M. Paquet: Oui, ce n'est presque pas possible, remarquez bien. D'abord, il y a des permis de région. Il y a des courtiers de région. Où il y aura des courtiers de région, si jamais dans une zone donnée il n'y a aucun courtier de zone, à ce moment-là ça relève du courtier de région. Cela pourrait être possible concrètement peut-être sur le territoire de la Baie James.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le deuxième alinéa est adopté? M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce qui est déréglementé au juste, à ce moment-là?

M. Paquet: Le courtage serait déréglementé seulement. L'obligation de détenir un permis.

M. Garon: Les taux?

M. Paquet: Non, absolument pas. Les taux ne seraient pas déréglementés, ni l'obligation de détenir un permis de camionnage. C'est juste le courtage qui serait déréglementé.

M. Garon: Parce qu'il n'y a pas eu le caractère représentatif.

M. Paquet: C'est le même principe que la forêt.

M. Garon: Pardon?

M. Paquet: C'est le même principe que la forêt.

M. Côté (Charlesbourg): Comme on l'a vu tantôt.

M. Paquet: Là, on l'applique à un territoire donné.

M. Côté (Charlesbourg): Cela reste réglé, mais il n'y a pas d'obligation de courtage.

M. Garon: Qu'est-ce que les gens du milieu ont dit de cela?

M. Paquet: C'est même un risque qu'ils sont prêts à courir.

M. Garon: C'est parce qu'ils n'auraient pas le caractère représentatif à ce moment-là.

M. Paquet: C'est un risque à courir, c'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, le deuxième alinéa étant adopté, j'appelle le troisième alinéa. Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Garon: La même question que pour les deux autres alinéas. Pourquoi avez-vous mis cette disposition? Vous vous êtes senti dans l'obligation de mettre cette disposition.

M. Paquet: Vu qu'on créait l'obligation pour toute personne qui était courtier, agent, mandataire ou entremetteur - appelez-les comme

vous voulez - de détenir un permis de courtage pour représenter un titulaire de camionnage en vrac, à ce moment-là, il ne fallait pas par ricochet ramasser pour courtage illégal le gérant d'une compagnie qui est titulaire d'un permis de camionnage en vrac ou encore le mandataire d'une société légalement constituée pour faire du transport. À ce moment-là, il se trouve à représenter ses associés et, de ce fait, à faire du courtage au sens du terme. C'est pour cela qu'on prévoit cette disposition-là. Dans le cadre de l'application du permis de camionnage en vrac, c'est cela. Si c'est un employé d'une compagnie qui, évidemment, dispatche les camions de son employeur, à ce moment-là, il ne faut pas qu'il fasse du courtage au sens de la loi. Il n'en fait pas.

M. Garon: Dans vos consultations, c'était unanime sur cela aussi?

M. Paquet: Absolument. D'ailleurs, ce serait illogique. Prenez PEB, ici à Québec, Union des carrières, Giroux & Lessard, nommez-les toutes, la plupart ont des permis de camionnage en vrac. Si le gérant un bon matin dispatche les camions de son employeur et qu'on l'accuse de faire du courtage illégal, ce serait totalement illogique.

Le Président (M. **Saint-Roch**): Est-ce que le troisième alinéa est adopté? M. le député de Lévis.

M. Garon: Quand vous parlez d'une société de transport, vous trouvez que la même chose va s'appliquer dans ce cas-là également?

M. Paquet: La même chose. Ici la société de transport, c'est l'affaire Transporbec ni plus ni moins, ce sont les sociétés à Montréal. Il n'y a rien qui empêcherait dix camionneurs de se regrouper, d'accord, et de former une société pour faire du transport. Pour faire du courtage, ils ne le pourraient pas, c'est défendu. Ils ne pourraient pas se regrouper pour faire du courtage parce que, premièrement, cela va être à but non lucratif et, deuxièmement, il y a le caractère de représentativité. Alors, ces camionneurs pourraient se regrouper pour faire du transport au sens propre du terme, mais, par contre, la société devra détenir un permis de camionnage en vrac au nom de la société.
(23 heures)

Cela voudrait dire que les dix camionneurs en vrac devraient transférer dans la société leurs permis et leurs camions. À ce moment-là, bien sûr, ils se nomment un représentant, un mandataire qui vend, qui offre les services de la société. À ce moment-là, on ne peut pas l'accuser de faire du courtage. Il agit pour et au nom de la société de transport comme notre gérant de compagnie agit pour et au nom de sa compagnie de transport pour placer les camions de sa compagnie de transport. Alors, c'est pour

cela qu'on a prévu ces dispositions d'exception.

M. Garon: Mais dans votre société de transport, les associés d'une société de transport, vous dites qu'ils mettent leurs camions dans la société. Ils perdent la propriété de leurs camions?

M. Paquet: Exactement. Sinon, c'est cela, le problème du courtage qu'on a vécu, des sociétés soi-disant de transport, mais qui faisaient du courtage. C'est, purement et simplement, que dix ou douze camionneurs se regroupaient, ils contractaient et ils nommaient quelqu'un de responsable pour les dispatcher, les appeler à tour de rôle et tout cela. D'ailleurs, cela a été jugé, c'était l'affaire Charles-Henri Fortier, ici à Québec.

M. Garon: Fortier, c'est Fortier de?

M. Paquet: C'est un camionneur en vrac.

M. Garon: Ce n'est pas Fortier des tuyaux de ciment de Saint-Henri, n'est-ce pas?

M. Paquet: Non, absolument pas.

M. Garon: Il aurait pu vouloir transporter ses tuyaux.

M. Paquet: Cela aurait pu être cela, mais c'est une histoire de transport de neige à Québec.

M. Garon: Ah!

M. Paquet: Alors, Charles-Henri Fortier a ramassé quelques-uns de ses amis titulaires de permis de camionnage en vrac et ils ont soumissionné pour une zone à neige à la ville de Québec. Ils ont dit: On se forme une société enregistrée. Ils ont soumissionné pour le transport de la neige à la ville de Québec et Charles-Henri Fortier était le mandataire de cette société-là.

M. Garon: Mais chacun avait son camion.

M. Paquet: Chacun a gardé son camion et son permis. Fortier a soumissionné au nom de la "gang".

M. Garon: Société nominale.

M. Paquet: Ah oui, puis ils ont eu un contrat. Fortier recevait un chèque, faisait la distribution, recevait le "call", faisait le dispatching. Il y a eu une cause, il y a eu une dénonciation devant la Commission des transports du Québec pour courtage illégal. La commission a décidé que c'était du courtage illégal. C'est allé devant la Cour d'appel du Québec. Pierre-Paul peut peut-être continuer sur le jugement, pour

l'expliquer.

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

M. VigneauK: La Cour d'appel a décidé qu'il ne s'agissait pas de courtage, que le mandat de droit civil qui était accordé à chacun des associés représentés dans une société n'était pas un mandat de courtage. Or, c'est vrai que la société ne faisait pas de courtage, mais elle faisait du transport sans être habilitée à faire du transport en vertu d'un permis délivré au nom de la société.

C'est cet aspect que l'on veut clarifier dans la loi. Si la société est une société constituée pour faire du transport, la première démarche à faire, c'est d'aller chercher un permis qui va autoriser la société à faire du transport. La première démarche à faire entre les associés, c'est de mettre en commun leurs camions, leur équipement, leur capital et leurs permis pour faire du transport.

M. Garon: Pour les fins de la loi, une société nominale ne serait pas possible, cela prendrait une société réelle.

M. VigneauK: C'est une société réelle. Cela va prendre une société réelle.

M. Garon: Mais vous trouvez que c'est ce que dit votre disposition qui est là?

M. Vigneault: L'obligation d'avoir le permis est déjà prévue dans la loi. Cela prend un permis pour faire du camionnage. Ce que l'on dit là, c'est que l'associé qui va représenter la société titulaire d'un permis de transport ne fera pas de courtage. Quant à l'associé qui représenterait une société qui n'a pas de permis de transport, on pourrait l'accuser de faire du courtage. On pourrait également accuser sa société de faire du transport sans permis, mais c'est en vertu d'une autre disposition de la loi qu'on accusera la société de faire du transport sans permis.

M. Garon: Mais je ne vois pas la distinction ici entre la société réelle et la société nominale. Je comprends ce que vous dites dans vos explications, mais, quand je lis la loi, il me semble que je ne vois pas ça.

M. Vigneault: La société nominale ne pourra pas obtenir un permis pour faire du transport. S'il n'y a pas vraiment une mise en commun de camions pour former une société réelle de transport, la commission ne délivrera pas le permis.

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

M. Garon: Là-dessus aussi, dans vos consultations, il y a eu unanimité, parce que vous avez

le sentiment que sur le plan juridique, vous bouchiez un trou.

M. Paquet: C'était ça. Des camionneurs avaient trouvé le moyen de contourner le courtage de cette façon. Alors, les camionneurs auront un choix. Ils se regroupent pour faire du courtage - à ce moment-là, il y aura des possibilités prévues par la loi et les règlements - sans but lucratif auprès de la société de courtage reconnue ou ils se forment en société de transport et, à ce moment-là, la société devra détenir les permis appropriés. S'il y a dix camionneurs qui veulent se former une société de transport, ils feront réellement une société de transport. Ils transféreront leurs biens dans la société. Les biens de l'un seront les biens de l'autre et ce sera réellement une société de transport. Et nous, on va transférer les permis, comme on le fait à la commission. On l'a déjà fait, peut-être pas régulièrement, mais on en a vu.

Au Lac-Saint-Jean, il y a huit camionneurs qui ont formé une coopérative. Ils ont transformé chacun des camions et les permis ont été refondus dans un seul permis au nom de la coopérative, alors, c'était 01, 02, 03, 04, 05. À ce moment-là, c'était le bien de tout le monde. Ce sera ça, c'est le choix. Il y avait un trou. Il y en a qui ont vu le trou, mais là, on veut le boucher.

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

M. Garon: Non, M. le Président.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 36.1 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 36.2.

M. Garon: Vous ne le savez pas, vous ne l'avez pas demandé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député, je peux bien le demander si vous exigez qu'on ait les bretelles avec la ceinture. Est-ce que l'article 36.1 est adopté?

M. Garon: C'est parce qu'on peut adopter chacun des paragraphes et voter contre un article si on considère qu'il est incomplet. On peut voter pour chacun des paragraphes et chaque paragraphe est correct, mais l'ensemble n'est pas complet.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble de l'article 36.1 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Ls Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 36.2.

M. Côté (**Charlesbourg**): "Le titulaire d'un permis pour le transport d'une matière en vrac ne peut faire effectuer par un tiers le transport d'une matière en vrac que son permis l'autorise à fournir, sans avoir au préalable sollicité les services du titulaire d'un permis de courtage s'il y en a un qui est autorisé à agir conformément au règlement pour un tel transport." Le cas pratique est simple. C'est le propriétaire d'un VR qui contracte du travail, qui en a plus que pour lui. Il doit recourir au service de courtage pour faire exécuter l'excédent du travail qu'il ne peut faire lui-même, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Une voix: C'est un trou.

M. **Garon**: Je comprends, c'est un gros trou.

M. **Côté (Charlesbourg)**: Oui, c'est ça. C'est un gros trou.

M. **Garon**: Mais comment cela pouvait-il fonctionner avec un trou comme ça, si vous dites qu'il n'y avait rien qui couvrait ça?

M. **Paquet**: Non, c'est un nouveau trou, par exemple. Disons que c'est comme d'autre chose. Les camionneurs, il y en a qui sont intelligents aussi et ils découvrent des failles dans la loi et dans les règlements. Cela s'est mis à se développer. Pour contourner, encore une fois, le système de courtage, l'individu qui ne voulait pas passer par son courtier et qui voulait s'affilier avec ses amis, soumissionnait pour un contrat de beaucoup supérieur à sa capacité en pensant: Je vais prendre le contrat, j'ai les reins solides, il n'y a pas de problème, je suis capable de cautionner. Je vais appeler cinq, six ou dix de mes "chums" et on va faire le contrat ensemble. Alors, c'est ce qui arrivait. Bien souvent, un camionneur, avec un permis et un camion, soumissionnait pour je ne sais pas, par exemple, 1000 tonnes de sable à transporter dans deux jours. Bien, là, il y a de quoi qui ne va pas. Cela ne marchait pas. Alors, il se virait de bord et il appelait trois, quatre, cinq ou six de ses "chums": Venez travailler pour moi. Soit que ces camionneurs étaient payés directement par le donneur d'ouvrage ou qu'ils étaient payés par le premier camionneur qui contractait.

On a commencé à avoir des plaintes et on s'est aperçu qu'il y avait un trou. C'est pour ça qu'on veut le boucher de cette façon.

M. **Garon**: Mais, là, vous laissez quand même une place pour de la variation quand vous dites qu'ils...

M. **Paquet**: Oui. Il pourra soumissionner

quand même, sauf que...

M. **Garon**: Bien non, ce n'est pas ça. "Sans avoir au préalable sollicité les services du titulaire d'un permis de courtage s'il y en a un qui est autorisé à agir conformément au règlement pour un tel transport." Là, je vois dans vos explications: en faisant appel aux corporations de courtage, cet excédent de capacité sera redistribué *conformément* aux règles de distribution qui sont prévues dans le règlement.

Alors, est-ce qu'il y aura des règles de distribution dans le règlement pour couvrir ça ou bien si, quand on dit: "sans avoir au préalable sollicité les services du titulaire d'un permis de courtage s'il y en a un qui est autorisé à agir conformément au règlement pour un tel transport", on veut dire qu'il y en a un qui...

M. **Paquet**: Cela prend d'abord un courtier sur le territoire. S'il n'y en a pas, cela ne s'applique pas.

M. **Garon**: Non.

M. **Paquet**: D'accord? Il y a un courtier et if soumissionne en excédant sa capacité. S'il faut cinq camions et que lui en a un, il ne pourra pas appeler directement ses "chums". Il va falloir premièrement qu'il appelle le courtier et qu'il dise: *écoute*, Il me faut quatre "trucks" demain matin.

M. **Garon**: C'est le courtier qui a un caractère représentatif.

ML **Paquet**: Le courtier de zone ou de région va lui fournir les quatre camions. S'il n'est pas capable de les lui fournir, à ce moment-là le gars pourra trouver les camionneurs où il pourra. Mais il aura l'obligation première de passer par le courtier de l'endroit pour son excédent de capacité. Après cela, au sujet du courtage, il y a le principe de la répartition équitable qui s'applique. Alors, les quatre camions qui vont aller là vont...

M. **Garon**: Cela s'applique dans tous les cas.

M. **Paquet**: Cela s'applique à tous les cas.

M. **Garon**: Pas seulement dans ce cas-là.

M. **Paquet**: Pas seulement à cela. C'est cela.

M. **Garon**: C'est cela que je vous demandais...

M. **Paquet**: Le principe fondamental s'applique.

M. **Garon**: ...s! vous vouliez dire que, conformément au règlement, il devait y avoir un règlement pour ce cas-là ou si c'était selon les

règles...

M. Paquet: Non, non, les règles générales du courtage.

M. Garon: ...de distribution du courtage qui sont prévues dans le règlement.

M. Paquet: C'est cela. Alors, les quatre camionneurs qui vont aller là pourraient être remplacés aux deux ou trois jours, selon les règlements du courtier qui va envoyer les camions.

M. Garon: Cela a l'air pas pire.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 36.2 est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 36.3.

M. Côté (Charlesbourg): "Le permis de courtage est délivré pour une zone de courtage établie par la commission à l'intérieur d'une région établie par règlement ou pour la partie du territoire d'une telle région qui n'a pas été délimitée en zone de courtage." C'est un élément qui était dans le règlement et qu'on met dans la loi. Cela correspond à la volonté du député de Lévis d'en mettre plus dans la loi que dans le règlement. On ne devrait pas avoir de problème à ce moment-ci.

M. Garon: Vous dites? "Le permis de courtage est délivré pour une zone de courtage établie par la commission à l'intérieur d'une région - les régions sont établies par règlement, elles - ou pour la partie du territoire d'une telle région qui n'a pas été délimitée en zone de courtage."

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

M. Garon: Je pose la question pour le savoir de la bouche du ministre ou de ses conseillers, comme il le souhaitera. Actuellement, dans son esprit, les régions établies par règlement restent les dix régions qu'il y a actuellement, tandis que les zones sont établies par la commission en fonction des représentations qui sont faites à l'intérieur des régions. C'était comme cela que ça marchait avant et, tout simplement, vous avez mis cela dans la loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. On le prend du règlement pour le mettre dans la loi.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 36.3

étant adopté, est-ce que l'ensemble de l'article 4 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 5.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 39, de l'article suivant:

"39.1 Le permis de courtage n'est délivré qu'à une corporation constituée soit en corporation sans but lucratif, soit en coopérative, qui regroupe des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac.

"Pour obtenir ce permis, la corporation doit satisfaire, en outre des conditions prévues par règlement pour la délivrance du permis, aux normes de représentativité prévues par règlement y compris celle relative à l'époque où son caractère représentatif peut être vérifié." C'est un autre article, M. le Président, qui était dans le règlement et qu'on inclut dans le projet de loi, au premier alinéa.
(23 h 15)

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

M. Garon: Attendez un peu. Bon. C'était entièrement dans le règlement antérieurement?

M. Côté (Charlesbourg): Le premier alinéa.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Le premier alinéa, le 39.1.

M. Garon: Le premier alinéa qui dit...

M. Côté (Charlesbourg): "Le permis de courtage n'est délivré qu'à une corporation constituée soit en corporation sans but lucratif, soit en coopérative, qui regroupe des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac."

M. Garon: Cela, c'était dans le règlement avant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on l'inclut dans la loi.

M. Garon: Alors, on va passer alinéa par alinéa, si vous voulez.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est votre choix, M. le député de Lévis.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, le premier alinéa de l'article 39.1 est-il maintenant adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Deuxième alinéa?

M. Côté (Charlesbourg): Pour obtenir ce permis, la corporation doit satisfaire, en outre des conditions prévues par règlement pour la délivrance du permis, aux normes de représentativité prévues par règlement y compris celle relative à l'époque où son caractère représentatif peut être vérifié."

M. Garon: Cela n'y était pas avant.

M. Côté (Charlesbourg): C'est nouveau dans le règlement.

M. Garon: Est-ce que c'était dans le règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Non. C'est nouveau. Qu'est-ce que vous avez l'intention de couvrir quand vous dites: "doit satisfaire, en outre des conditions prévues par règlement pour la délivrance du permis, aux normes de représentativité prévues par règlement y compris celle relative à l'époque où son caractère représentatif peut être vérifié"?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la période de maraudage.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Vigneault.

M. Vigneault: C'est la période de maraudage qu'on veut bien habiliter. Lorsque la période de maraudage est terminée, s'il n'y a qu'une corporation qui a un permis, elle est en situation de monopole jusqu'à l'expiration du permis; c'est-à-dire que, si c'est un permis de deux ans, elle pourrait être en situation de monopole pour 22 ou 23 mois. On veut bien s'assurer que les tribunaux interprètent le pouvoir de prévoir la période de maraudage dans les règlements. Alors, pour la période de maraudage, cela peut changer selon les besoins particuliers. On a prévu deux mois, avec un mois d'extension, dans le règlement qui a été publié le 7 décembre.

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

M. Garon: Un instant. Mandat exclusif... Au fond, la période de maraudage durerait combien de temps?

M. Vigneault: Entre le 1er et le 31 mars, c'est la période pour faire le maraudage.

M. Garon: C'est un mois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vigneault: C'est un mois, mais si, à la fin du mois, on n'a pas obtenu de façon manifeste les 40 %, un mois supplémentaire est prévu. Il y a également, pendant la période où la commission va entendre l'affaire, une possibilité de maraudage pour convaincre les gens qui auraient changé d'idée.

M. Garon: Cela, c'est pour les camionneurs qui ont leur permis à quelle date?

M. Vigneault: Les camionneurs, eux, ont leur permis permanent de camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à partir d'une liste...

M. Garon: Une liste, c'est cela, oui.

M. Oôté (Charlesbourg): ...faite par la Commission des transports à laquelle adhèrent de manière volontaire les propriétaires de VR. La Commission des transports va expédier à chacun des...

M. Garon: Je comprends ce que vous voulez dire. Vous voulez dire pour le vote, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Mais, le total de la liste, tous ceux qui sont habilités à voter, ceux qui ont un permis de camionnage...

M. Côté (Charlesbourg): Mais qui auront signifié à la Commission des transports leur volonté, leur intérêt à être sur la liste de ceux qui veulent voter.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Comment?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que la Commission des transports expédie à chaque propriétaire d'un permis VR la documentation l'informant qu'il y a une période de maraudage qui s'en vient et que, s'ils veulent adhérer à un service de courtage, ils devront manifester leur intention d'être sur la liste et, après cela, choisir, adhérer à l'un ou à l'autre.

M. Garon: C'est drôle. Pourquoi faites-vous ça comme ça?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il y a des gens qui peuvent ne pas vouloir être dans la "gang" de ceux qui vont choisir. Il y a des gens

qui peuvent dire: Je me fous de ça, je n'en ai pas besoin et bonjour la visite! C'est leur liberté. Pour établir le pourcentage, si on fait 40 % de 700 camions et qu'il y en a seulement 300 qui sont intéressés, ce n'est pas tout à fait la même chose. Alors, c'est 40 % des 300 intéressés, mais ce n'est pas 40 % des 700. Il n'y a pas une obligation d'adhérer, c'est une adhésion volontaire.

M. Garon: Mettons qu'il y a 700 camionneurs susceptibles d'être sur la liste, qu'il y en a 300 qui veulent être sur la liste, qui votent...

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait 120.

M. Garon: ...à ce moment-là, le groupe peut négocier pour tout le monde?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il va négocier pour les gens qui ont adhéré au poste de courtage. Il va négocier pour les 300.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet?

M. Paquet: Voici la façon d'abord dont va se faire la représentativité. La commission va envoyer, au début de janvier, l'information qu'il y a un nouveau règlement, une nouvelle loi à tous les titulaires de permis de camionnage en vrac de la province de Québec et une question: Êtes-vous intéressé ou seriez-vous intéressé à faire partie d'un système de courtage dans votre région? Il y en a qui vont répondre non. Pour ceux qui répondent non, ce n'est pas compliqué. Il y a des entrepreneurs, il y en a qui ne sont pas intéressés du tout, absolument pas. Il y a des forestiers qui ne sont pas intéressés. Il y a des spécialistes qui ne sont pas intéressés. Ils vont répondre non, eux, cela vient d'être réglé. Par contre, d'autres vont répondre oui. Alors, dans chaque région, dans les dix régions du Québec, on va faire une liste de la région 1 à 10. Dans la région 1, il y en a 300 qui ont répondu: Oui, je suis intéressé. Avant le mois de mars, des courtiers potentiels vont venir à la commission et vont dire: Moi, je veux la liste de ceux qui ont répondu oui pour le territoire suivant que je désigne, pour, disons, le sous-poste de Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Matapédia ou Matane. On va la leur donner. Parce qu'il veut être un courtier de zone, on va lui donner la liste. On va dire: Voici, dans la région 1, il y en a 300 qui ont répondu oui, mais, dans le territoire que vous voulez avoir, il y en a 50. Cela en comprend 50. Alors, le courtier va partir avec la liste des 50. S'il veut être seul sur son territoire, il va aller chercher les 50, il va avoir 100 % des 50; mais s'il en a 40 %, potentiellement, il va pouvoir avoir son permis. C'est de cette façon que ça va se faire. Alors, il va avoir ses 40 % et il va avoir un permis de courtage. S'il y en a deux qui ont 40 %, à ce moment-là, il y aura deux courtiers sur le même territoire, mais c'est

toujours en fonction d'une liste de personnes intéressées de 40 %.

M. Garon: Mais ça ne fonctionne pas comme ça actuellement?

M. Paquet: Actuellement, non. C'est parce qu'il y avait une clause d'exception. C'est pour cela, on a simplifié. C'est un article qui simplifie l'autre article. Le pourcentage de l'article actuel, c'est les deux tiers, 66 2/3 % de l'ensemble des titulaires, ceux qui sont intéressés comme ceux qui ne sont pas intéressés. Par contre, il y avait une disposition d'exception qui permettait d'exclure du calcul du pourcentage les spécialistes, ceux qui avaient des équipements particuliers. Alors, cela revient au même. C'est qu'on le fait autrement. On dit tout simplement à ceux qui sont intéressés à un service de courtage: C'est avec vous qu'on va faire affaire et c'est à vous de vous manifester.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait autant de districts électoraux?

M. Paquet: D'abord, il y a les dix régions et, parmi les régions, les courtiers de zone, les sous-postes, normalement, respectent les districts électoraux, mais pas nécessairement à l'unité. Cela peut être des regroupements de districts électoraux, si vous voulez. Par exemple, le sous-poste de la rive sud, ici, touche à Lotbinière, à l'ancien Dorchester et comprend le comté de Lévis. Ce sont des regroupements de territoires, mais en fonction de lignes existantes, quand même, qui sont des lignes de districts électoraux, de circonscriptions électorales. Dans une région, vous pouvez avoir quatre ou dix sous-postes...

M. Garon: Actuellement.

M. Paquet: Oui. Dans la région 01, je pense qu'il y a six sous-postes. Il n'y a pas de permis de région, il n'y a que des permis de zone. Toute la région est quand même couverte, mais au niveau de zones qui touchent les districts électoraux, mais pas nécessairement, comme je vous le dis, à l'unité.

M. Garon: Et avec le nouveau système?

M. Paquet: Cela ne change rien, c'est au choix, c'est la même chose. D'abord, dans les faits, on va retrouver à peu près les mêmes territoires, à peu près à 100 %, que ce qui existe actuellement. Ce seront les mêmes corporations qui vont demander les nouveaux permis sous la nouvelle réglementation et, peut-être à l'occasion, quelques compétiteurs qui peuvent se glisser à travers ça.

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

M. Garon: Vous voulez dire qu'actuellement, pour chaque zone... Combien y a-t-il de zones dans l'ensemble du Québec à l'heure actuelle?

M. Paquet: 62, 63.

M. Garon: il va y avoir un vote pour établir celui qui va jouer le rôle de courtier.

M. Paquet: Dans chaque région. C'est chaque courtier qui va chercher ses membres. Ce n'est pas l'inverse. C'est le courtier qui, à partir d'une liste qu'on lui donne, doit aller chercher sa représentativité. Il faudra qu'il vende ses qualités, ses services aux camionneurs pour recevoir leur adhésion. S'il en ramasse 40 %, il vient chez nous, il présente sa demande, il dit: Moi, sur le territoire X, j'ai 45 %, 50 %, 60 % - à 61 %, il va être sûr ou 100 %; j'ai la liste que vous m'avez fournie, j'ai été chercher 100 % des adhésions de ce territoire. Des personnes ont dit: Oui, je veux adhérer au système de courtage. Elles ont choisi ce courtier. Il pourrait y en avoir un autre aussi. Il pourrait y avoir une autre compagnie sans but lucratif et le camionneur pourrait avoir le choix entre deux. Et même, le choix pourrait être plus grand que ça; il pourrait y avoir dix demandes potentielles.

M. Garon: Vous dites qu'il y a actuellement 700 personnes qui ont un permis et qu'il y a des gens qui ne sont pas intéressés à être sur la liste parce qu'ils disent... Est-ce qu'il pourrait y avoir un intérêt, à ce moment-là, en termes d'organisation... Le ministre doit connaître ça, c'est un organisateur...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne réussis pas toujours à gagner. Il y a des causes qu'on ne réussit pas à faire triompher même si on a une bonne organisation.

M. Garon: À ce moment-là, quelqu'un qui veut être élu n'aura-t-il pas tendance à faire mettre sur la liste le maximum de personnes même si, après, il n'a pas besoin de s'en servir vraiment? Par exemple, parmi les 700 qui pourraient techniquement avoir le droit de vote, seulement 300 demandent à être sur la liste. Quelqu'un dit, à ce moment-là: J'aimerais pouvoir le faire, j'ai la liste des 700; en même temps que je leur demande de voter pour être sur la liste, je leur demande de voter pour moi. À ce moment-là, il ne représenterait pas nécessairement les gens qui vont utiliser le courtage, mais qui vont avoir voté pour établir le courtier. (23 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il va y avoir deux sortes de sollicitation. D'abord, celle auprès de tous les VR pour qu'ils se fassent inscrire sur la liste; c'est la première. Tout le monde va faire sa cabale c'est bien clair. S'il y a deux gars potentiellement qui souhaitent être reconnus, c'est clair que chacun va faire sa

campagne auprès du gars qui a reçu un papier de la Commission des transports en disant: Tu dis oui et, après cela, tu t'en viens avec moi. C'est comme une convention. En règle générale, il y a plusieurs candidats, tout le monde vend des cartes.

M. Garon: Ce n'est pas possible.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas possible plusieurs candidats, non?.

M. Garon: Il faut qu'il soit membre 90 jours. Habituellement la convention n'est pas déterminée plus de 90 jours avant le jour de la convention.

M. Côté (Charlesbourg): En régie générale, chez nous aussi. On s'est retrouvé dans Charlesbourg avec quatre candidats. Chacun a vendu ses cartes, a fait sa sollicitation pour qu'ils soient sur la liste et, après cela, on s'est battu avec les cartes qu'on avait et on a essayé d'en recruter d'autres ailleurs dans les autres listes. C'est une chose qui peut se produire facilement. La première démarche consiste à inscrire le plus grand nombre de personnes sympathiques à ta cause sur la liste. Après cela, il va y avoir le maraudage en termes d'adhésion pour que chacun puisse aller chercher ses 40 % pour être reconnu.

M. Garon: Ce système comporte un certain danger. Vous l'avez bien dit. Au fond, s'il y a une convention politique où on permet à chacun de vendre des cartes de membre, vous pouvez vous retrouver avec un candidat qui est élu, mais ce n'est peut-être pas vraiment le gars qui représente la philosophie de l'affaire ou du parti. Pourquoi? il me semble que la liste électorale serait mieux d'être établie par la commission.

M. Côté (Charlesbourg): Elle l'est établie par la commission. C'est à la commission que l'individu doit dire: Oui, je veux être inscrit sur la liste.

M. Garon: À partir de ceux qui ont voulu s'inscrire...

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

M. Garon: ...et aussi en tenant compte de la possibilité que ceux qui veulent les faire voter leur demandent de s'inscrire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Quitte à élire une association qui ne représente pas nécessairement ceux qui utilisent les services de courtage. Il y a un risque.

M. Paquet: Ils vont répondre non, à ce

moment-là. Le titulaire de permis de vrac qui n'est pas intéressé à un service de courtage va s'abstenir de répondre et cela va être non ou il va nous répondre et cela va être non. Alors, lui, on l'oublie. Il n'en veut pas, de service de courtage, il n'en a pas besoin, c'est parfait, c'est correct. On établit la liste de ceux qui vont répondre oui. Maintenant, il reste une chose, c'est que les courtiers qui vont arriver chez nous pour demander un permis, on va quand même confondre leur liste avec la nôtre. Le gars qui a répondu non, lorsque la commission a envoyé la question, il peut changer d'idée. Si jamais il y a un courtier agressif qui va le voir et qui dit: Écoute, je te vends mes services, tu vas être bien chez nous, viens-t'en avec moi etc., il peut répondre oui au courtier. À un moment donné, il va arriver chez nous et là cela ne correspondra pas. Nous autres, on va vérifier si effectivement il a changé d'idée. Il a le droit de changer d'idée, cela va être prévu. Il aura le droit de changer d'idée.

M. Garon: Il a le droit de changer d'idée dans quel sens?

M. Paquet: Durant la période de maraudage il pourrait s'abonner. Il pourrait dire oui au lieu de non. Au moment de l'audition de la cause, il pourrait s'abonner; pas nécessairement durant la période de maraudage, mais après la période de maraudage, durant l'audition de la cause, il pourrait s'abonner au courtier de son choix.

M. Garon: Cela va brasser dans les places et cela va s'affronter.

M. Paquet: Je pense qu'en pratique cela ne s'affrontera pas.

M. Garon: Je ne suis pas un expert là-dedans. Je ne suis pas capable de visionner les quelque 60 zones, les dix régions et tout ça, mais le système mis en place, à mon avis, permet un affrontement assez dur chaque année.

M. Paquet: Aux deux ans. Les permis vont être aux deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): Aux deux ans.

M. Garon: La période de maraudage va revenir au mois de mars à tous les deux ans.

M. Paquet: Alors, il pourrait y avoir un nouveau courtier qui arrive. Si jamais il y a un groupe de camionneurs qui ne sont pas satisfaits de leur courtier, au bout de deux ans, ils pourront le mettre dehors.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme une course au leadership. Il y a le choix des délégués.

M. Garon: Cela dépend.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des candidats qui font le tour et qui font élire des délégués. Finalement, dans la période de maraudage jusqu'à ce qu'ils arrivent au congrès pour voter, il y en a qui peuvent changer d'idée. Alors, vous avez vécu cela.

M. Garon: Cela dépend. J'ai vécu cela, mais comme je faisais partie de la catégorie qui aimait le chef qui était là, je ne cherchais pas à l'enlever.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: J'étais satisfait du chef qui était là.

Une voix: Il n'est plus là.

M. Garon: Mais dans le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Vous étiez pour M. Johnson?

M. Garon: Non, M. Lévesque.

Une voix: Il n'était plus là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je parle de votre leadership, à vous, avec M. Johnson et Mme Marois.

M. Garon: Je ne faisais pas de préparatifs d'aucune façon, ni aucune personne ne faisait des préparatifs parce que moi, j'étais d'accord pour que M. Lévesque reste là.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne parte pas de sortir M. Lévesque; je dis qu'à partir du moment où M. Lévesque est parti cela prenait un remplaçant. Vous étiez dans la "gang", vous étiez un des trois.

M. Garon: Ce n'est pas de même que ça s'est fait.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a paru dans le résultat aussi.

M. Garon: C'est cela.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ma période a été trop courte, voyez-vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il aurait fallu que je commence mon maraudage un peu plus tôt.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que

vous n'aviez pas un Johnson, vous aviez un Evinrude.

M. Garon: Un quoi?

Des voix: Un moteur.

M. Côté (Charlesbourg): Un moteur hors bord.

M. Middlemiss: Un moteur Johnson.

M. Garon: Ah oui, je ne sais pas lequel est le meilleur.

M. Middlemiss: Celui-là, c'est un Johnson.

M. Garon: Je connais plutôt les bateaux pour la pêche commerciale, ce sont d'autres types de bateaux. Ce sont de gros moteurs.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème, c'est que vous vouliez traverser Marois.

M. Garon: Non, mais j'ai déjà dit que l'avenir durait longtemps.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: C'est-à-dire que je trouve...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): La période de maraillage n'a pas été suffisante?

M. Garon: Je trouve cette formule... Auparavant, dans le système actuel, pour établir la représentativité, quel était le nombre de personnes, par rapport à celles qui s'inscrivaient, qui votaient?

M. Paquet: 66 2/3.

M. Côté (Charlesbourg): 66 2/3.

M. Garon: Il fallait 66 2/3 de ceux qui avaient le droit de s'inscrire.

M. Paquet: 66 2/3 de tous les titulaires d'une région.

M. Garon: Oui.

M. Paquet: D'une zone, pour ce qui est d'un permis de zone et 1/3 de toute une région pour un permis de région. C'est le règlement actuel.

M. Garon: Oui.

M. Paquet: Il y avait une disposition

d'exclusion en fonction des équipements, si vous voulez. À ce moment-là, cela diminuait les 100 % absolus.

M. Garon: Cela ressemble plus à ce que je vous disais tantôt. Pour établir un caractère représentatif, il faut qu'il y ait un certain nombre de personnes qui votent. Il faut qu'elles soient sur la liste, qu'elles aient le droit de vote et qu'elles votent. Il y a un certain nombre de personnes qui votent par rapport à une liste. Moi, je ne comprends pas trop l'affaire de mettre une liste électorale qui n'est pas exhaustive, qui ne comprend pas tout le monde.

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

M. Garon: Ce sont les gens qui décident d'être sur la liste électorale.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les gens qui le souhaitent. On a dit tantôt: Il y a des entrepreneurs, qui ont des VR, qui n'ont aucune espèce d'intérêt à être dans le groupe et qui ne veulent pas l'être. Donc, tu ne peux pas les obliger à être sur la liste. S'il n'y a pas d'intérêt, il n'y a pas d'intérêt. Le courtage se fera pour les gens qui ont de l'intérêt. Cela me paraît beaucoup plus sain. On peut bien le forcer à être sur la liste, mais il n'ira pas voter.

M. Garon: Ce n'est pas cela. Le vote et l'abstention de vote, c'est une réalité, mais je pense que ce qui est intéressant, c'est que ceux qui ont le droit de vote soient sur la liste. Ceux qui votent doivent être dans une certaine proportion et celui qui remporte doit avoir une certaine proportion. Actuellement, ce sont ceux qui voudront être sur la liste, même s'ils n'ont pas besoin du service de courtage, parce qu'ils ne sont pas dans une catégorie pour y être. C'est peut-être mieux d'avoir des spécialités exclues, qui n'utiliseront pas le courtage de toute façon. Actuellement, dans le système, ils pourront dire: Je veux voter, parce que celui qui a organisé le vote peut les avoir convaincus de se faire placer sur la liste pour pouvoir appuyer, même si en réalité ils n'ont pas besoin du service de courtage.

M. Paquet: Ah, bien oui, il n'y a rien qui l'empêche. Il peut, quand même, participer, M. Garon, au mouvement s'il veut. Il n'y a aucun problème là.

M. Garon: Bien, s'il n'y a pas de problème,...

M. Paquet: Même s'il ne bénéficie pas des services, c'est quand même un choix qu'il fera. Mais s'il dit oui à la question, il va adhérer.

M. Garon: À ce moment-là, s'il arrivait que dans un endroit, ceux qui font élire le courtier

soient en grande partie ceux qui n'en ont pas besoin, ce ne serait pas sain, mais le système va le permettre. Je ne dis pas que ça va arriver, mais ça peut arriver. Quelqu'un qui va s'organiser pourra le faire. Il y a quand même un risque.

M. Paquet: Il reste quand même, M. Garon, qu'étant admis au système de courtage il y aura des obligations qui vont se greffer à cela, par exemple, les cotisations. Je verrais mal le gars qui déciderait d'adhérer par plaisir. N'oubliez pas qu'il s'inscrit pour deux ans; alors il est pris pour deux ans. Il y a des cotisations qui sont assez dispendieuses.

M. Garon: Combien?

M. Paquet: Cela varie selon les budgets. Cela peut être 100 \$ par mois ou 100 \$ par année, 1500 \$, 800 \$, 600 \$ par année. Cela dépend des endroits et des services.

M. Garon: Et le minimum, c'est quoi?

M. Paquet: Dans des sous-postes, les minimums, mon doux Seigneur! Cela varie des petits sous-postes à 25 \$ par mois qui ont des petits services - c'est toujours en fonction des services - à des gros sous-postes urbains qui vont avoir peut-être 150 \$ par mois de cotisations. Mais ils ont les services et l'argent pour.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend des services.

M. Paquet: C'est cela et ils ont les travaux pour aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend des services qu'ils veulent se donner.

M. Paquet: Prenez les sous-postes ruraux comme Montmagny-L'Islet qui fait vingt jours de travail par année en moyenne environ - à ce temps-ci, il n'a peut-être même pas atteint ses vingt jours par année de dispatching - versus Québec Métro ou versus Nicolet qui a le plein emploi...

M. Côté (Charlesbourg): Le plein emploi?

M. Paquet: Sur le plan du camionnage en vrac, en tout cas. Ils ont peut-être 120 ou 155 jours de travail. La région de Montréal, c'est bon aussi, vous savez. Ils ont les budgets, ils ont le personnel approprié. Les budgets sont en fonction des services et en fonction aussi des gains. Imaginez-vous le gars qui s'abonne pour deux ans. Il est obligé de payer sa cotisation et il reçoit un compte de 150 \$ par mois. Bien, il aura fait un mauvais choix à ce moment-là.

M. Garon: À 150 \$ par mois, s'ils n'en ont

pas besoin, je pense qu'il n'y en a pas beaucoup qui vont s'abonner.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Paquet: Ce n'est pas comme une carte de membre à 5 \$.

M. Garon: C'est encore bien pire quand la carte est donnée.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le **Président (M. Saint-Roch):** Est-ce que le deuxième alinéa est adopté?

M. Garon: Vous n'avez pas eu l'idée de mettre les normes de représentativité prévues au règlement dans la loi, "y compris celle relative à l'époque où son caractère représentatif peut être vérifié"?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Donc, c'est l'époque. C'est plus restreint.

M. Paquet: Cela aurait été trop rigide.

M. Garon: Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Le deuxième alinéa étant adopté, est-ce que l'ensemble de l'article 5 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Adopté. J'appelle l'article 6.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 40 de cette loi est modifié par l'addition, après le paragraphe c) du premier alinéa, des paragraphes suivants:

"d) n'a pas acquitté les frais de courtage en transport qui lui sont applicables;

"e) est titulaire d'un permis de courtage et a un intérêt direct ou indirect dans une entreprise susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et celui de la corporation, exerce une activité susceptible de le placer en conflit d'intérêts ou, sans autorisation préalable de la commission, maintient en fonction un directeur de courtage qui a un tel intérêt ou exerce une telle activité."

M. Garon: Prenons le premier paragraphe.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Paragraphe d).

M. Côté (Charlesbourg): "N'a pas acquitté les frais de courtage en transport qui lui sont applicables". C'est déjà dans le règlement; donc,

on le met dans la loi.

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

M. **Garon**: Avant, cette clause n'existait pas du tout.

M. **Côté (Charlesbourg)**: C'était dans le règlement, à l'article 61. Je disais cela de mémoire.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. **Garon**: Adopté.

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

M. **Côté (Charlesbourg)**: "Est titulaire d'un permis de courtage et a un intérêt direct ou indirect dans une entreprise susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et celui de la corporation, exerce une activité susceptible de le placer en conflit d'intérêts ou, sans l'autorisation préalable de la commission, maintient en fonction un directeur de courtage qui a un tel intérêt ou exerce une telle activité."

C'est dans le règlement à l'article 56, paragraphe i.

M. **Paquet**: Paragraphes i et j, les deux.

M. **Côté (Charlesbourg)**: Les deux. Il me semblait que c'était une composition des deux.

M. **Garon**: Tout ce qui est couvert par le paragraphe e était dans le règlement antérieurement?
(23 h 45)

M. **Paquet**: Oui.

M. **Garon**: C'est simplement sur la question des conflits d'intérêts.

M. **Côté (Charlesbourg)**: C'est cela.

M. **Paquet**: Oui.

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

M. **Garon**: Quand vous dites dans vos commentaires...

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

M. **Garon**: ...qu'il s'agit de situations qui étaient prévues par règlement et qui doivent apparaître dans la loi plutôt que dans un règle-

ment pour une meilleure sécurité juridique, ce n'est pas en vertu des décisions des tribunaux?

M. **Vigneauit**: Non, non. On n'a pas eu de jugement sur cette question.

M. **Garon**: À votre avis, vous n'aviez pas une ouverture suffisante dans la loi pour...

M. **Vigneauit**: C'est cela.

M. **Garon**: ...le mettre dans le règlement. Alors, c'est pourquoi vous l'avez mis dans la loi, parce que vous n'aviez pas de disposition habilitante dans la loi.

M. **Vigneauit**: Je pense aussi qu'il y a des précédents. Habituellement, on traite les conflits d'intérêts directement dans la loi plutôt que de se donner le pouvoir de le faire par règlement.

M. **Côté (Charlesbourg)**: Et c'est pénal.

ML **Garon**: Ah oui. Il y a des dispositions pénales là-dessus, d'accord. Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Le paragraphe e est adopté. L'ensemble de l'article 6 est-il adopté?

M. **Côté (Charlesbourg)**: Adopté.

M. **Garon**: Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Adopté. J'appelle l'article 7.

M. **Côté (Charlesbourg)**: "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 42, de l'article suivant:

"42.1° Le titulaire d'un permis de courtage peut réclamer et recevoir paiement au nom des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac qu'il représente, pour les services de transport fournis à sa demande à moins que le contrat de transport ou de courtage en transport ne le prévoie autrement.

"Il doit déposer dans un compte en fidéi-commis les sommes qu'il perçoit en vertu du premier alinéa.

"Il peut agir devant la commission relativement à toute affaire concernant le courtage en transport ou le transport d'une matière en vrac."

Cette disposition a pour objet de permettre aux corporations de courtage d'effectuer la perception de comptes au nom des camionneurs qu'elles représentent. Il s'agit d'un service supplémentaire qui est fourni aux camionneurs. La disposition a pour objet de favoriser cette pratique en l'englobant dans des services fournis dans des cas où les parties au contrat de transport ou de courtage n'ont pas manifesté une intention contraire.

Cette disposition permet, en outre, aux corporations de courtage d'agir devant la commission relativement à toute question concernant le camionnage en vrac. De cette façon, l'intérêt général des camionneurs pourra être soumis à la commission par un groupe représentatif dans toutes les affaires où une décision particulière peut avoir des implications sur le groupe de camionneurs.

C'est une disposition qu'on avait déjà permise dans le taxi il y a, si je ne m'abuse, peut-être un an et demi ou deux ans; c'est donc la même disposition qu'on permet aux regroupements de camionneurs.

M. Garon: À cet article-là, on va passer paragraphe par paragraphe?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cette disposition n'existait...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...nulle part? Ni dans le règlement ni dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): On l'a fait à la demande des camionneurs.

M. Garon: Oui, je sais qu'ils voulaient ça et qu'ils souhaitent ça. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le premier alinéa étant adopté, j'appelle l'alinéa 2.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va de soi, cela va avec le premier. Il est normal que ces sommes-là soient placées en sécurité puisqu'elles appartiennent aux camionneurs.

M. Garon: Avez-vous prévu des dispositions au cas où ça ne serait pas fait? Avez-vous prévu des moyens de vérification?

M. Paquet: C'est dans le règlement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le règlement?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Paquet.

M. Paquet: C'est dans le règlement, par les contrôles de la commission en ce qui a trait au permis. Si, à la suite de vérifications, de plaintes ou d'enquêtes, la commission constate que les sommes d'argent ne sont pas placées en fidéicommiss ou sont mal utilisées, on peut agir sur le permis du courtier.

M. Garon: Pardon?

M. Paquet: On peut agir sur le permis du courtier. On peut sanctionner le courtier, on

peut l'obliger à corriger la situation.

M. Garon: Non, mais vous savez quel est le problème dans les comptes en fidéicommiss, puisque vous êtes avocat. C'est très contrôlé dans les corporations. Il arrive que, dans des comptes en fidéicommiss, il y ait des sommes importantes et que ceux qui y ont accès se financent parfois temporairement avec les montants ou empruntent sans le dire. Il arrive toutes sortes de choses. Il faut prévoir des dispositions qui fassent en sorte qu'il y ait une certaine vérification ou, en tout cas, qu'il y ait un certain contrôle vis-à-vis des comptes en fidéicommiss. Les avocats en ont, les notaires et les différentes personnes qui opèrent des comptes en fidéicommiss aussi. Mais, dans ce cas-ci, est-il prévu que la commission va faire enquête ou qu'il y aura un certain contrôle dans les comptes en fidéicommiss ou non?

M. Paquet: C'est dans le cadre, si vous voulez, général de surveillance ou de "follow-up" qu'on va instaurer auprès des courtiers. Cela va s'insérer là-dedans. Toutes les autres conditions de délivrance de permis sont aussi des conditions de détention. Cette obligation fera donc partie d'une condition de détention du permis. Si, lors d'une vérification périodique ou surprise ou encore à la suite de plainte ou de dénonciation; on va faire enquête et qu'à ce moment-là on s'aperçoit que le compte en fidéicommiss est mal administré, qu'on pige dedans ou ces choses-là, on agira sur le permis du courtier.

M. Garon: Cela prend des dispositions pour pouvoir le faire.

M. Paquet: Elles sont prévues par règlement aussi. Les conditions de délivrance sont aussi des conditions de détention. Donc, tout accroc...

M. Garon: Non, je comprends ce que vous dites là, sauf que, pour avoir un pouvoir de surveillance sur un compte en fidéicommiss, on ne peut pas faire ça sans que le pouvoir soit établi quelque part. Or, je ne le vois nulle part.

M. Côté (Charlesbourg): Pour être très clair, après vérification, ce n'est prévu ni dans le règlement ni dans la loi, ce pouvoir de vérification.

M. Garon: En attendant qu'il paie, par exemple, s'il ne paie pas souvent, comment l'argent est-il placé? Est-ce dans un compte courant qui ne rapporte pas un sou?

M. Paquet: C'est en transit. Il le reçoit d'un main et le redonne de l'autre main. C'est que les courtiers...

M. Garon: Ce n'est pas dit, ça.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends le député de Lévis.

M. Garon: On dit en partant que tout le monde est correct, excepté que les règles, habituellement, sont là pour contrôler celui qui ne sera pas correct. Si, à un moment donné, quelqu'un part avec le pot, qu'est-ce qui arrive?

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends très bien le député de Lévis. Notre objectif était de protéger le camionneur...

M. Garon: Je comprends. L'objectif est bon.

M. Côté (Charlesbourg): ...avec le principe et le compte en fidéicommiss aussi. Ce que le député de Lévis nous signale, c'est qu'au-delà de tout cela il faut aussi avoir une surveillance sur le compte en fidéicommiss. Je comprends. À ce moment-là, je pense que ce qu'il faudrait, c'est amender le règlement et se donner les pouvoirs de le faire.

M. Garon: Je ne sais pas si c'est possible de le faire sans un pouvoir légal habilitant.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je demande à mes légistes d'examiner les moyens qu'on peut adopter et peut-être qu'au moment de l'adoption du rapport en commission, avant la troisième lecture, on pourrait arriver avec des éléments d'information, soit en ce qui concerne le règlement, soit en ce qui concerne la loi, quant aux mesures de précaution à prendre.

M. Garon: Cela peut aussi être lors d'une prochaine séance de la commission.

M. Côté (Charlesbourg): Aussi.

M. Garon: Parce qu'on n'est pas à la fin de la session. Je pense qu'il y a tout un climat d'énerverment dans le parlement parce qu'il y a le jugement jeudi prochain...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...mais on doit quand même être ici jusqu'au 21. Le ministre voit bien qu'on est rendus à l'article 7 d'un projet de loi de 10 articles. D'ailleurs, j'ai dit que l'intention de l'Opposition, c'était que le projet de loi soit adopté avant la fin de la session.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous dire très honnêtement ce que je souhaiterais, pour éviter que des gens qui se sont déplacés pour venir assister à nos débats ne soient obligés de revenir soit lundi, soit mardi. On pourrait facilement adopter les articles 8 et 9 et suspen-

dre l'article 7, pour cette partie. Lorsque la commission reviendra, on arrivera avec une proposition à ce niveau, soit réglementaire ou autre, mais selon les analyses que nous ferons quant à la protection du compte.

M. Garon: On peut suspendre le paragraphe 2. Cela va être l'article, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Me Bilodeau me dit qu'on n'a pas nécessairement besoin de suspendre l'article 7, parce que ce n'est pas par l'article 7 qu'on va régler notre problème, mais davantage par le pouvoir habilitant qui est à l'article 3. On pourrait revenir, à ce moment-là, avec un amendement à l'article 3, mais on va le vérifier.

M. Garon: Techniquement, s'il n'y a pas d'article en suspens, moi, je n'ai pas de garantie. C'est pour ça. Je n'essaie pas de vous "gosser". J'essayais de trouver un terme plus approprié.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, on s'en va sur le coup de minuit, il y en a qui tentent des placements.

M. Garon: Non, je parle d'une clause, de vous "gosser" une clause particulière. Ce n'est pas ça; il faut bien s'entendre. Je pense que c'est important et, sur l'autre aussi, je voudrais vous poser une question.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne tente pas, moi non plus, d'en passer une au député de Lévis. Je pense que l'ouverture manifestée, c'est qu'il y a quelque chose là. On va tenter de trouver le moyen de colmater la brèche à ce niveau. Les légistes vont regarder ça et, lorsqu'on reviendra, on tentera de corriger ça.

M. Garon: Troisième paragraphe...

M. Côté (Charlesbourg): Le deuxième, ça va. D'accord.

M. Garon: Au deuxième, c'est qui aura le pouvoir de surveiller les comptes et comment va fonctionner le régime de fidéicommiss.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Mais on pourrait le faire par voie réglementaire. À ce moment-là, ça ne nous empêche pas de l'adopter là et de se donner le pouvoir réglementaire de le faire. On va vérifier, à partir de l'article 3 o.2, si on a le pouvoir. C'est ça.

M. Garon: Mais il faut que le pouvoir habilitant soit dans la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on n'est pas sûr que 3 o.2 ne couvre pas ça, en tout cas, c'est ce qu'on va analyser. S'il ne le couvre pas, on s'organisera pour y revenir.

M. Garon: J'avais tendance à dire qu'il faudrait qu'il soit plus précis. Le troisième paragraphe...

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

M. Garon: Il est en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on peut faire, c'est qu'on peut l'adopter et si le député de Lévis veut garder un article, on suspendra l'article 9, c'est tout.

M. Garon: Non, mais il faut suspendre quelque chose de logique. Là, on parle des comptes en fidéicommiss. Ce n'est pas l'article 9 que je veux suspendre. L'article 9 n'est pas tellement problématique.

M. Côté (Charlesbourg): On n'est pas pour se chicaner une demi-heure pour savoir ce qu'on va suspendre; suspendez le deuxième alinéa.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement pour suspendre le deuxième alinéa? Le deuxième alinéa étant suspendu, j'appelle le troisième alinéa.

M. Garon: "Il peut agir devant la commission relativement à toute affaire concernant le courtage en transport ou le transport d'une matière en vrac." Cela n'existait pas auparavant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on l'a reconnu dans le taxi, il y a un an et demi ou deux ans. Ce droit est très utile et on le reconnaît maintenant pour le camionnage.

M. Garon: Les gens de la Régie de l'assurance automobile ont rencontré l'association qui représente les accidentés et ils auraient souhaité avoir ce pouvoir. Sur quelle base... Le pouvoir de représenter autrui, c'est quand même un pouvoir qui...

M. Côté (Charlesbourg): Je veux bien qu'ils le souhaitent, pour autant qu'ils le demandent. Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Ce n'est pas tout le monde qui peut représenter...

M. Côté (Charlesbourg): Le demander à l'Opposition, ce n'est pas pire, mais si on ne le demande pas à celui qui amène la loi, ça va mal un peu.

M. Garon: J'avais compris qu'ils vous l'avaient demandé. Je veux dire que le pouvoir de représenter, il y a des règles là-dedans, (minuit)

M. Garon: Il y a des règles là-dedans aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Je me demande si c'est "kosher", si on veut, si c'est étanche.

M. Côté (Charlesbourg): On l'a fait dans le cas du taxi. C'est une bonne mesure.

M. Garon: Enlevons "kosher". Je veux dire: est-ce étanche, sécuritaire comme clause?

M. Côté (Charlesbourg): On l'a fait dans le cas du taxi et cela l'est. C'est exactement la même disposition qu'on a...

M. Garon: Qui était donnée à qui?

M. Côté (Charlesbourg): Aux ligues de taxi.

M. Garon: "Relativement à toute affaire (...) concernant le transport d'une matière en vrac." Cela veut dire que, si quelqu'un était menacé de perdre son permis, il se représenterait lui-même. Il le peut, il n'y a pas de problème. C'est pour représenter les autres qu'il y a un problème. Quels sont les cas que vous imaginez où le titulaire d'un permis va représenter autrui?

M. Côté (Charlesbourg): La fixation des taux.

M. Garon: C'est normal.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, actuellement, ils ne peuvent pas le faire.

M. Garon: Ah non?

M. Côté (Charlesbourg): Sur un transfert de permis.

M. Garon: Le requérant pouvait être représenté.

M. Paquet: Il pouvait intervenir, mais il ne pouvait pas être requérant. C'est au niveau de l'intérêt, il faut avoir un intérêt direct. Il y a eu des causes à la commission, il y a une jurisprudence. Dans une affaire de courtage, le courtier a un intérêt direct par son permis. Mais le sous-poste qui voulait demander l'annulation ou la révision d'un permis de camionnage en vrac, il s'est fait dire, par une décision maintenue par une révision, qu'il n'avait pas d'intérêt direct parce qu'il était titulaire d'un permis de courtage alors que l'autre était titulaire d'un permis de camionnage. On a prévu cette disposition pour permettre au courtier d'agir en toute matière devant la commission, soit comme intervenant, soit comme requérant, au nom de ses abonnés, dans des matières de courtage ou de transport. Le transport comprend le transfert des permis, le dépôt des taux au nom de ses abonnés.

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

M. Garon: Là...

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Je m'excuse, M. le député de Lévis, mais, réalisant qu'on a légèrement dépassé minuit, j'ai besoin du consentement des membres de la commission pour poursuivre nos travaux.

M. Garon: Juste une question que je voudrais poser ici. Je sais ce que c'est: j'ai déjà donné une autorisation et, après, on m'a dit: C'est illimité. Je ne veux pas faire cela. Je veux seulement poser cette question. Quand on dit: "Il peut agir devant la commission", en parlant du titulaire d'un permis de courtage, le titulaire d'un permis de courtage, c'est une association?

M. Paquet: Oui.

M. Garon: Qui "peut agir devant la commission relativement à toute affaire concernant le courtage en transport", si c'est un groupe? Ce n'est pas une personne physique.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le courtier.

M. Paquet: C'est la personne de la corporation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une personne qui va le faire au nom de la corporation.

M. Paquet: Par procureur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ils peuvent mandater...

M. Paquet: Le courtier est une compagnie sans but lucratif ou une coopérative. Devant la commission, il est représenté par un procureur. C'est le procureur qui plaide pour le courtier. Le courtier représente ses abonnés. C'est le courtier qui va intervenir devant la commission par l'entremise d'un *procureur*. Comme les liges de taxi, elles se font représenter par un procureur.

M. Côté (Charlesbourg): Depuis les amendements.

M. Garon: À ce moment, le procureur...

M. Paquet: L'avocat.

M. Garon: Au fond, c'est celui qui a le permis de courtier qui fournit le procureur. Cela revient à dire cela.

M. Paquet: Oui, oui.

M. Garon: Le procureur, à ce moment-là, représente...

M. Côté (Charlesbourg): Il va représenter tous les membres associés au courtier au lieu de représenter un individu. Cela fait une force.

M. Garon: Cela dépend de ce qu'il défend, de ce qu'il fait là.

M. Côté (Charlesbourg): S'il défend les taux...

M. Paquet: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...il va représenter tout le monde.

M. Garon: Avez-vous besoin d'une clause comme celle-là pour cela?

M. Paquet: Oui, on a eu des décisions.

M. Garon: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Paquet: Oui, c'est la notion d'intérêt pour les courtiers devant la commission, à savoir qu'un courtier n'avait pas l'intérêt suffisant pour représenter ses abonnés lorsque c'étaient des causes qui touchaient le transport ou les permis de camionnage en vrac, parce que cela touchait le courtage, cela va de soi.

M. Garon: Des causes qui datent de quand?

M. Paquet: Deux ans. Cela a commencé avec l'affaire de Pierre Simard, dans la région 05. Cela date de deux ans. Cela a été au niveau de la commission en première instance. Cela a été soulevé d'office sur le banc, cette affaire de la représentativité, de l'intérêt. La cause a été portée en révision devant la Commission des transports et le banc de révision en droit a maintenu, si vous voulez, la décision de première instance. Cela s'est arrêté là. Cela n'a pas été à la Cour d'appel, parce que cela coûte des fortunes aux camionneurs. Alors, cela s'est arrêté là. Pour contourner cette difficulté, qu'est-ce que les courtiers ont dû faire? Chaque fois qu'ils voulaient venir devant la commission, ils venaient au nom de leur président qui, lui, est titulaire d'un permis de camionnage en vrac. Alors, lui s'opposait en vertu de son permis de camionnage en vrac ou était demandeur en vertu de son permis de camionnage en vrac et, parallèlement, le courtier intervenait. Si on a un lien direct, on peut intervenir devant la commission. Le lien direct, c'est l'opposition. Alors, voyez-vous tout le paquet de pirouettes que ces gens-là ont dû faire pour une jurisprudence qui a été établie? En tout cas, elle a été établie, la jurisprudence?

M. Garon: Bien, la jurisprudence...

M. Paquet: Remarquez bien qu'elle s'est

arrêtée au niveau de la révision. Elle aurait pu être cassée en Cour d'appel, mais cela ne s'est pas rendu à la Cour d'appel.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait de la jurisprudence dans le taxi pour que vous fassiez une clause comme cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: À quel niveau de décision, à quel niveau du tribunal?

Mme Bilodeau (Anne-Marie): La Commission des transports avait jugé que les figures de taxi n'avaient pas d'intérêt suffisant. La même question, on l'a réglée comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas allé ailleurs qu'à la commission?

Mme Bilodeau: Quand il dit qu'il y a des règles là-dessus...

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

M. Garon: Comme on va ajourner les travaux de la commission de toute façon...

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

M. Garon:... est-ce qu'il serait possible de nous faire parvenir les décisions concernant cette question dans le taxi et dans le vrac également? Ce n'est pas une petite affaire. C'est une affaire assez importante.

M. Paquet: Remarquez bien, M. Garon, que...

M. Garon: Si vous avez d'autres affaires, d'autres opinions juridiques là-dessus, si c'est possible, j'aimerais bien les voir.

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

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, je serais bien disposé à donner mon consentement pour pouvoir poursuivre, compte tenu du fait qu'il nous restera deux articles après et que cela pourrait peut-être éviter à des gens qui sont ici d'être obligés de revenir une autre journée pour voir l'adoption du projet de loi qui les concerne. Comme l'article 8 est un article de concordance et que l'article 9 est la date d'entrée en vigueur, on pourrait facilement disposer de ces articles-là et revenir.

M. Garon: Cela ne donnera rien, il va falloir revenir de toute façon.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord, mais on reviendrait pour les éléments qui nous

restent, l'alinéa 2 et l'alinéa 3. À ce moment-là, les gens pourraient quitter en toute quiétude, sachant qu'on a passé à travers.

M. Garon: Ils n'ont pas besoin d'avoir d'inquiétude. On l'a dit à l'Assemblée nationale, et c'est enregistré, qu'on concourrait à l'adoption du projet de loi en temps voulu, avant la fin de la session. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je conclure, M. le député de Lévis, que vous ne donnez pas votre consentement pour poursuivre les travaux?

M. Garon: Non, j'aime autant ne pas le donner parce qu'il va falloir revenir de toute façon.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, vu qu'il n'y a pas consentement de la part de M. le député de Lévis pour poursuivre nos travaux, ayant dépassé minuit, je me vois dans l'obligation d'ajourner nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 9)