



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le vendredi 10 décembre 1999 — N° 34

Étude détaillée du projet de loi n° 89 — Loi modifiant
la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac (1)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau



QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le vendredi 10 décembre 1999

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
M. Yvan Bordeleau	1
M. Réal Gauvin	4
M. David Whissell	4
M. Robert Middlemiss	5
M. Guy Chevette	
Amendements déposés	6
Discussion générale	6
Étude détaillée	10
Loi sur les transports	
Définitions	10
Pouvoirs et réglementation	20
Commission des transports	31
Contrats de transport forestier	36
Registre du camionnage en vrac	37
Services de courtage	44
Corporation régionale de camionneurs abonnés à un service de courtage	52
Loi sur les cités et villes	55
Loi sur le ministère des Transports	55
Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la construction	56
Dispositions transitoires et finales	56
Articles en suspens	60

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
Mme Diane Barbeau, présidente suppléante

M. André Pelletier
M. Gabriel-Yvan Gagnon

* M. Pierre-Paul Vigneault, ministère des Transports

* M. Benoit Cayouette, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le vendredi 10 décembre 1999

Étude détaillée du projet de loi n° 89

(Onze heures trente-cinq)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 89, Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac.

Y a-t-il des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Barbeau (Vanier) remplace M. Deslières (Salaberry-Soulanges); et M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Benoit (Orford).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le secrétaire. Alors, bienvenue à tous les membres de la commission. J'invite le ministre à nous faire part de ses remarques préliminaires. M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Oui, M. le Président. Je serai plus que bref. Je n'ai pas l'intention de prendre la parole si ce n'est que de dire ceci: Dans quelques minutes, on déposera à tous les membres de la commission, ici, les amendements projetés à ce moment-ci, qui peuvent se modifier dépendant des discussions qu'on aura en cours de route. Puis je vais également déposer le projet de clause de protection projetée à partir du devis, qu'on déposera également, tel que je l'ai annoncé en Chambre, les clauses 50-50, la question pénale, et les différents amendements suite à l'argumentaire de la FTQ, avec les conventions collectives existantes, et la notion en particulier au niveau de la forêt.

Donc, je pense qu'on sort d'une discussion de principe, en deuxième lecture, et que nous aurons plusieurs amendements. Je veux aborder cette commission avec le plus d'ouverture d'esprit possible, en sachant que, je crois, il ne restera pas grand-chose à dénouer si ce n'est qu'une question de principe à laquelle on sera confrontés, à trancher, comme membres de la commission.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. le ministre. Je souhaite que la sérénité qui vous habite présentement se poursuive tout au long de nos discussions. M. le porte-parole de l'opposition officielle et député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, peut-être contrairement au ministre, mais sans préjuger de

la façon dont on veut collaborer, je voudrais quand même prendre un certain nombre de minutes, là, pour peut-être retracer le portrait général de façon un peu plus précise, par rapport au discours que j'ai fait au niveau de l'adoption de principe, pour qu'on voie peut-être de façon plus claire où on accroche et éventuellement, les modifications que le ministre va nous apporter, dans quelle mesure ces modifications-là répondront.

Alors, tout simplement, M. le Président, je ne reprendrai pas l'objectif comme tel du projet de loi, on le connaît et on connaît l'importance de l'industrie du transport en vrac et le fait qu'il y a quand même beaucoup de familles au Québec qui vivent à partir de cette réalité économique, des familles dans toutes les régions du Québec, soit des gens qui sont des camionneurs artisans, soit des gens qui sont de petits entrepreneurs, soit des gens qui sont des chauffeurs qui travaillent pour, à la limite, des contracteurs. Alors, il y a beaucoup de monde dans ce domaine-là. On parle de 7 000 détenteurs de permis de vrac qui détiennent au-delà de 10 000 permis. Donc, ça fait quand même beaucoup de camions et beaucoup d'individus qui gagnent leur pain à l'intérieur de cette industrie.

Au niveau du contexte, M. le Président, je veux situer, encore une fois, trois éléments de façon très rapide. Le projet de loi n° 89 se situe dans un contexte qui est celui de l'Accord sur le commerce intérieur. Alors, on sait qu'en 1994 le gouvernement du Québec a signé un accord qui essentiellement, si on essaie de simplifier, vise à déréglementer un certain nombre de secteurs de l'activité économique, dont le domaine du transport. Alors, cet accord devait entrer en vigueur en 1998. Le Québec et la Colombie-Britannique, suite à des représentations auprès du gouvernement fédéral, ont obtenu un délai additionnel de deux ans. Ce qui fait que la déréglementation comme telle — on fait référence à l'accord toujours en parlant de déréglementation — devient effective le 1er janvier 2000. Alors, évidemment, c'est dans ce contexte-là que la discussion se situe. Alors, c'est une réalité incontournable. Cet accord-là a été signé par le gouvernement libéral, a été entériné de façon très claire par le gouvernement actuel au moment de l'adoption du projet de loi n° 15. Et le gouvernement actuel a adhéré au principe d'un commerce plus libre, plus ouvert, et au principe de la déréglementation qui y est rattaché.

Il y a également, au niveau du contexte, le projet de loi n° 416 auquel je veux faire référence. Et le projet de loi n° 416 était un projet de loi qui, suite à certains jugements qui avaient été rendus par des cours judiciaires, rendait illégale la fixation de tarifs par la Commission des transports du Québec. Alors, évidemment, il y avait un problème, là, de vide juridique. Il y a eu une longue discussion où mes collègues ont été impliqués, dans le

cadre du projet de loi n° 416, et essentiellement, pour éviter des problèmes, il y a eu une reconduction des grilles tarifaires qui étaient existantes à ce moment-là, et éviter des contestations qui auraient pu survenir au plan légal.

• (11 h 40) •

Alors, dans le débat qui a eu lieu à ce moment-là, il a été clairement exprimé aussi qu'il fallait prendre avis qu'on est rendu en 1998, on reporte une grille tarifaire, ça convenait à tout le monde, c'était à l'intérieur des délais de transition vers la déréglementation, mais ç'a été mentionné aussi clairement que la déréglementation, c'était le 1er janvier 2000 et qu'il fallait réaliser cette chose-là.

Alors, c'est quand même quelque chose qui est dans le décor depuis 1994, où il y a eu de la sensibilisation, des périodes de transition. Dans d'autres secteurs du transport, par exemple, la déréglementation est effective actuellement, elle existe en réalité sur le terrain. Il y a des avantages, il y a des inconvénients à ça, c'est bien évident. Par contre, je pense que le gouvernement actuel, de façon générale, serait favorable et porterait un jugement favorable sur la déréglementation, quand on voit l'essor économique que ça a pu donner au Québec dans certains secteurs, étant donné que ça nous a ouvert des marchés qui étaient extrêmement importants. Alors, il y a du bon dans l'accord, et je pense que les deux gouvernements qui se sont succédé, le gouvernement libéral et le gouvernement péquiste actuel, en conviennent. Maintenant, ça ne veut pas dire que ce n'est pas difficile. Ça ne veut pas dire que ça ne crée pas des tensions, des inquiétudes, des insécurités. Alors, M. le Président, il s'agit là du contexte dans lequel se situe ce projet de loi.

Maintenant, je voudrais faire quelques commentaires généraux sur un certain nombre de problèmes qu'on voit dans le projet de loi. Mais je le fais au niveau des commentaires généraux; on verra éventuellement qu'est-ce que ça implique. J'ai fait référence à la déréglementation tout à l'heure, l'impression qu'on a, M. le Président, par l'introduction du projet de loi n° 89, c'est qu'on ne dérègle pas. On réglemente autrement essentiellement, puis en toute bonne foi, là... On enlève les permis, on enlève les tarifs, mais on crée à côté un registre. On conserve les postes de courtage qui existaient. On va avoir une série de règlements qui vont venir appuyer le projet de loi n° 89. Et il y a comme un décalage entre le discours et les gestes du gouvernement. Je veux le mentionner. Je vais juste faire référence à certaines dimensions qui vont à l'appui de ce que je mentionne.

Dans le mémoire qui a été soumis au Conseil des ministres concernant le projet de loi n° 89 — je pense que c'était le 3 novembre, oui, le 3 novembre — le mémoire fait référence à deux éléments, et je pense que c'est important de les mentionner pour prendre conscience qu'on conserve la réglementation.

On disait dans le mémoire, au niveau des avantages et des inconvénients — bon, il y en a plusieurs, mais je vais en mentionner un: «la mise en place de mesures d'encadrement transitoires permettant aux petites entreprises de camionnage en vrac d'effectuer une transition harmonieuse vers un marché libre à partir d'un environnement très réglementé».

Alors, on part d'un environnement très réglementé puis on veut faire une transition vers un marché déréglementé — quand on lit la justification qui est là — ce qui sous-entend qu'on conserve un peu une situation transitoire, une certaine réglementation, qui est celle qui nous est présentée dans le projet de loi n° 89.

Dans le même mémoire, on nous dit aussi: «La solution retenue — ça, c'est le mémoire au Conseil des ministres qui a été rédigé par le ministre — comporte deux inconvénients d'une portée limitée, et un des inconvénients, c'est le maintien temporaire d'une situation quasi monopolistique des organismes de courtage sur une partie des marchés publics.»

Quand on parle, soit de notre côté ou de la part des gens qui sont intervenus dans ce débat-là, qu'il y avait un certain monopole qui était conservé, le ministre lui-même, dans le mémoire au Conseil des ministres, le reconnaissait. Il faut être conscient de ça aussi. Et, quand on parle d'un monopole, bien, on ne parle pas d'un libre marché, là. Il faut être bien conscient puis prendre ça en considération.

Le deuxième élément que je veux faire au niveau des commentaires généraux, c'est qu'à date, au fond, une question qu'on se pose... Ah oui! juste un autre élément peut-être avant de passer à celui-là.

Dans le rapport du Groupe conseil sur l'allègement réglementaire, on y a mis le décret qui constituait le groupe — ce qu'on a appelé le groupe Lemaire — sur l'allègement de la réglementation. Alors, c'est un groupe de travail qui a été mis en place par le premier ministre justement pour alléger la réglementation, et tout le monde est conscient, je pense, de votre côté comme du nôtre, qu'au gouvernement on a tendance plus facilement à mettre des règlements qu'à en enlever puis à faire du ménage là-dedans.

Alors, le premier ministre crée un comité, et, dans ce document-là, on a le décret du gouvernement du Québec, et on nous dit: «Attendu que les participants au Sommet sur l'économie et l'emploi, qui s'est tenu à Montréal à l'automne 1996, ont fait consensus sur un certain nombre de mesures concernant la réglementation, notamment d'assujettir tout ministère ou organisme qui propose un projet de loi ou un projet de règlement ayant une incidence sur l'entreprise à l'obligation de produire une étude d'impact de ce projet sur les entreprises...» Ce n'est pas nous autres qui l'avons mis, là, c'est un engagement du gouvernement que, quand on met en place un projet de loi ou un projet de règlement, il faut faire des études d'impact sur les entreprises.

M. le Président, à ma connaissance, il n'y a pas eu d'étude d'impact, hein? Je ne sais pas si le ministre en a, mais, moi, je n'ai pas vu d'étude d'impact. Il n'y a pas d'étude d'impact de la part du ministère qui a été déposée. Et, dans le mémoire comme tel, on faisait référence... Parce qu'il y a des impacts sur les entreprises, mais il y a des impacts économiques aussi sur les municipalités, qu'on retrouve dans le projet de loi.

Et, dans le mémoire, on disait, ici: «Le MTQ a transmis au ministère des Affaires municipales et de la Métropole et au ministère du Travail une copie du projet de loi pour leur faire part des propositions de modifications

visant l'harmonisation des lois dont ils ont la charge d'application.» Alors, je ne sais pas si le ministère des Affaires municipales a émis un avis là-dessus au ministre et, si c'est le cas, bien, j'aimerais bien que le ministre nous le dépose, tout comme les études d'impact auxquelles j'ai fait référence tout à l'heure, conformément au mandat que le gouvernement avait donné au groupe de travail. J'aimerais ça que ces deux documents-là nous soient déposés pour qu'on voie exactement ce qu'il en est. Mais présentement il n'y a rien, à notre connaissance, qui va dans ce sens-là.

L'autre élément, M. le Président, c'est la question du respect de l'esprit et de la lettre de l'Accord de commerce intérieur. Le gouvernement du Québec a signé une entente avec les autres partenaires canadiens et avec le gouvernement fédéral. Bon, alors, éventuellement — je ne veux pas me prononcer là-dessus, je ne suis pas un avocat spécialisé dans le domaine — les autres parties pourraient regarder ça de près et dire si elles sont d'accord ou non avec l'entente qui est signée ici et dans quelle mesure ça respecte l'Accord de commerce intérieur. À ce niveau-là, M. le Président, le ministre nous a dit: On a signé une entente avec l'Ontario où on retrouve, dans l'entente sur l'industrie de la construction Ontario-Québec, un paragraphe qui traite du transport en vrac. Bon, alors, je ne veux pas présumer, il y a une entente qui est signée. Il semblerait que ça fait l'affaire des deux parties. Au moins, ces deux parties-là ont signé. Et on verra à l'usage si tout était clair et si chacun y trouve son compte à l'intérieur de ça.

Mais est-ce qu'il y a des ententes similaires qui ont été signées entre le Québec et le Nouveau-Brunswick? Est-ce qu'il y a des ententes qui ont été signées avec, par exemple, les États américains du Nord, où le Canada a un accord qui est celui du libre-échange? Est-ce qu'on ne risque pas d'avoir des problèmes frontaliers aussi, comme on en a eu, par exemple, entre le Québec et l'Ontario dans le domaine de la construction? Dans le mémoire au Conseil des ministres, on dit ici, justement sur ce point-là: «En déréglementant le camionnage en vrac, le Québec s'harmonise avec toutes les autres administrations qui n'avaient pas de réglementation spécifique au camionnage en vrac.» Le principe est exact. On dit qu'on dérègle, c'est le principe. Mais la réalité, c'est: Est-ce que, dans les autres provinces canadiennes, on a des registres où les camionneurs doivent s'inscrire pour pouvoir... exactement la mécanique qu'on est en train de mettre en place? Est-ce qu'on a des postes de courtagé comme ceux qui existent ici? Est-ce qu'on a aussi des clauses préférentielles comme celles qu'on a incluses dans l'entente?

● (11 h 50) ●

Alors, pour moi, ce n'est pas évident actuellement. Et, à ma connaissance encore, le gouvernement fédéral n'a pas eu à se prononcer sur l'accord Québec-Ontario. Je pense que le gouvernement fédéral est un des partenaires qui a signé cette entente-là aussi. Ça n'avait pas été juste les ententes entre les provinces, là, le gouvernement fédéral était partie à ça, et on ne sait pas quelle est la position du gouvernement fédéral par rapport à l'entente que le Québec et l'Ontario étaient prêts à signer et qu'ils

ont effectivement signée. Et qu'en est-il pour les autres provinces, notamment le Nouveau-Brunswick?

L'autre élément de commentaire général qui est toujours... ça, ça revient régulièrement à peu près dans tous les projets de loi, et c'est malheureusement la réalité, je pense qu'il faut le signaler, c'est que, dans le projet de loi, on fait référence à des règlements. Les règlements, on ne les a pas. Alors, évidemment, c'est difficile, là. On en est rendu à l'étude article par article, dans certains articles on va voir: selon les règlements, éventuellement. On ne les connaît pas, les règlements, et on sait que, des règlements, ça peut changer d'une façon très importante un projet de loi ou l'esprit d'un projet de loi. Alors, c'est compliqué pour nous autres de travailler sur un projet de loi comme ça, dans la brume, sans trop, trop savoir qu'est-ce qu'il en est des règlements impliqués.

Le projet de loi aussi — d'un côté, c'est positif, d'un autre côté, c'est négatif — qu'on a entre les mains et sur lequel on a à se préparer, c'est le projet de loi qui a été déposé, et la négociation se poursuit depuis ce temps-là. Alors, évidemment, on ne se plaindra pas que les négociations se poursuivent pour essayer d'en arriver à une entente, mais, encore là, on a un document dont tout le monde a eu connaissance, qui n'est pas celui qu'on a à analyser éventuellement. Le ministre vient de nous déposer des amendements. On en a discuté à l'occasion, je sais un petit peu dans quelle direction on s'en va, là, on a des textes clairs, précis, écrits; mais ce n'est pas la façon dont on devrait éventuellement travailler dans les meilleures conditions.

Les meilleures conditions, c'est que, quand un projet de loi arrive, qu'ils nous donnent le temps de le regarder, qu'ils nous donnent le temps de... puis un projet de loi qui a un certain caractère définitif qu'on puisse analyser. Mais là tout bouge, tout change. Et, de l'autre côté, ce que je disais, l'élément positif là-dedans, c'est que je ne viendrai pas blâmer le ministre de discuter et d'essayer d'arriver à des ententes.

L'autre point qui nous chicote un peu, M. le Président, c'est la question de... Je m'excuse, combien de minutes qu'on a, M. le Président, pour...

Le Président (M. Lachance): Vingt minutes pour les remarques préliminaires. Il vous reste 4 minutes, M. le député.

M. Bordeleau: Ce n'est pas 30 minutes pour le porte-parole?

Le Président (M. Lachance): Non.

M. Bordeleau: Ce n'est pas 30 minutes pour le porte-parole?

Le Président (M. Lachance): Non, c'est 20 minutes.

M. Bordeleau: Ah, je m'excuse. Bon. L'autre point, encore là des commentaires généraux, c'est qu'on

se retrouve devant un projet de loi où aussi on dit: Bien, compte tenu des échéances, de l'urgence, on ne publiera pas les règlements d'avance, puis ils vont être appliqués automatiquement le 1er janvier, sans qu'il y ait de publication qui permette à ce moment-là au public, aux gens du milieu, d'en prendre connaissance, de les regarder puis de pouvoir réagir. Encore là, ce n'est pas la façon de travailler.

Alors, M. le Président, c'étaient là des commentaires généraux que je voulais faire sur le projet de loi. J'avais un certain nombre de commentaires qui étaient plus spécifiques. Je pensais que j'avais 30 minutes, je m'excuse. Mais il y a un certain nombre de points actuellement, on voit clairement, nous, qu'est-ce qu'on pense qu'on devrait apporter comme modifications. Alors, si je n'ai pas le temps de le faire ici, à cette étape-ci, je le ferai en cours de discussion, et on analysera à ce moment-là la pertinence des amendements qui nous sont suggérés. Et, nous, on en aura probablement aussi à suggérer au ministre. Alors, M. le Président, on aborde, encore une fois, le projet de loi d'une façon ouverte, constructive, avec le ministre. Je veux collaborer avec le ministre, et on est prêt à le faire de façon transparente.

Et je veux rectifier tout simplement ce qui a été véhiculé et qui a été corrigé par l'ANCAI, le fait qu'on était contre le projet de loi. Je pense que la source de tout ça, on perçoit que ça vient du bureau du ministre, qui a laissé entendre que l'opposition voulait bloquer le projet de loi. Je pense que le fait qu'on parle huit sur le projet de loi, ce n'est pas un abus, là. Et puis, le fait qu'on puisse vouloir collaborer, bien, aussi, ce n'est pas... Et que le ministre a tous les pouvoirs s'il le veut... au bout de la ligne, indépendamment qu'on soit d'accord, pas d'accord ou un peu d'accord, il a tous les pouvoirs qu'il faut pour le passer, son projet de loi, avant la fin de la session actuelle. Mais on l'aborde puis on le fait d'une façon constructive et on est prêt à collaborer avec le ministre pour essayer d'en arriver au meilleur consensus possible et dans les meilleurs intérêts de tous les intervenants qui sont ici. C'est évidemment des compromis, mais je pense que tout le monde marche dans cette voie-là, tout le monde est prêt à faire des concessions. Nous, on est prêts à travailler dans cet esprit-là, M. le Président. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député Montmagny-L'Islet, toujours au stade des remarques préliminaires.

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Oui. Une brève intervention, je veux juste tenter de clarifier certaines choses. Je ne sais pas si M. le ministre à ce moment-ci veut préciser certaines choses sur la façon dont vont se dérouler les travaux, à quel moment il va déposer les amendements, à quel moment il va nous préciser, s'il est en mesure de le faire, quels points va toucher le règlement, le sens, du moins, que le règlement va avoir. Parce que, pour nous, c'est important dans la compréhension. On sait ici que plusieurs

représentants de l'industrie du camionnage, qui suivent nos travaux, eux aussi sont probablement intéressés à voir et à mieux comprendre le sens et les raisons qui motivent les parlementaires des deux côtés de cette Chambre à questionner et à essayer de voir, de se faire définir de façon claire chacun des articles.

Et, comme je le mentionnais hier à certains membres de l'ANCAI, évidemment, il ne faut pas qu'ils soient surpris de voir les députés questionner article par article le projet de loi. Parce qu'il y a des gens qui nous appellent puis qui s'attendent à ce que le projet de loi soit adopté dans les meilleurs délais, puis il y en a d'autres qui nous appellent puis qui nous disent: On ne comprend plus rien, nous n'avons plus besoin de réglementation dans ce secteur du camionnage. Donc, il faut être capable de faire la démonstration tout d'abord qu'on a compris le message des groupes assez différents et des intérêts différents, d'une part, mais qu'on a aussi compris la portée du projet de loi. Donc, je ne sais pas si M. le ministre aurait des précisions à apporter à ce moment-ci pour nous permettre déjà de mieux comprendre et d'engager le débat, probablement avec un intérêt plus évident.

Le Président (M. Lachance): Avant d'aller plus loin, je voudrais savoir s'il y a d'autres députés qui veulent intervenir pour les remarques préliminaires. Parce que c'est sûr qu'avec des consentements on peut faire pas mal de choses dans cette Chambre, mais le règlement est très clair, c'est qu'habituellement, au stade des remarques préliminaires, chacun fait ses remarques préliminaires, puis le ministre n'a pas droit de réplique, à moins qu'il y ait un consentement. Alors, je souhaite qu'on fasse les remarques préliminaires, et, par la suite, M. le ministre peut très bien, au moment où on aborde, par exemple, l'étude article par article, faire part de ses commentaires sur ce qu'il a entendu ou exprimer son opinion.

M. Gauvin: Juste une question de précision ou de règlement, M. le Président. Je pense que plusieurs d'entre nous ici ont certaines années d'expérience dans les débats en commission parlementaire, d'une part. Oui, je pense que la règle que vous invitez à suivre est celle qui est normalement édictée par le règlement et c'est celle qu'on devrait normalement travailler avec, mais, quand il y a une ouverture d'esprit de part et d'autre — et M. le ministre est là pour en témoigner — normalement, les choses se déroulent beaucoup mieux et la compréhension de ceux qui suivent les débats est beaucoup plus facile aussi. C'est le point que je voulais faire.

• (12 heures) •

Le Président (M. Lachance): Bon. Est-ce que d'autres députés... M. le député d'Argenteuil?

M. David Whissell

M. Whissell: Merci, M. le Président, distingués invités, chers collègues. Hier, on a tous fait des interventions en Chambre, et je pense que ce qu'il faut souligner, puis pour le bénéfice des gens qui nous

écoutent, c'est qu'en bout de ligne c'est le gouvernement qui a à trancher dans tout ça. Nous, comme opposition, on est ici pour questionner, pour faire valoir des points. On a différents groupes, et on a deux extrêmes: un qui dit: Il faut être déréglementé à 100 %, et un autre qui dit: Il faut réglementer. Pour des parlementaires, notre rôle, c'est de s'assurer que les lois puis les législations qu'on fait ici, à l'Assemblée nationale, reflètent vraiment le désir de la société. Alors, c'est un dossier qui est complexe. On fait référence à plusieurs lois, on se promène dans des articles, on parle au niveau des infrastructures du domaine municipal, de la voirie; alors, ce n'est pas facile. Je pense que notre rôle, c'est de s'assurer que, quand on va quitter ce projet de loi là, il va être le meilleur possible.

Je trouve ça très malheureux, parce que, hier, quand j'ai pris connaissance de certains communiqués que des groupes ont faits... On n'a pas à chercher longtemps pour comprendre la source du problème. La source du problème est de l'autre côté. Le ministre s'est lui-même qualifié de ratoureux. Je pense que la source du problème, monsieur, elle est de l'autre côté de la table, ici. Qu'on nous reproche de questionner, ça, on est capables de vivre avec, mais qu'on nous reproche de vouloir faire obstruction, de vouloir mettre fin à certaines règles, ça, je ne peux pas l'accepter, M. le Président, et j'utilise la tribune qui m'est donnée ici pour dire que la source du problème est de l'autre côté. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Je voudrais juste ajouter que, hier, lorsqu'on a eu le message qu'on était les gens qui étaient en train de bloquer le projet de loi n° 89, je dois vous dire que, sur le principe, il y avait deux personnes du côté ministériel qui avaient parlé et seulement une du côté de l'opposition. Donc, comment peut-on juger que l'opposition est en train de s'objecter systématiquement au projet de loi n° 89?

Mais, ceci étant dit, M. le Président, nous sommes ici, là, pour bonifier un projet de loi, puis c'est un projet de loi qui est important. Ça touche la construction des routes au Québec, ça touche l'installation des systèmes d'égout, des systèmes d'aqueduc, ça touche les usines de traitement des eaux usées, les usines de filtration, en plus des travaux d'Hydro-Québec. C'est certain, M. le Président, qu'il faut, dans le contexte de la déréglementation, trouver un modus vivendi, que ces gens-là puissent continuer à donner la qualité de travail au meilleur prix possible pour tous les Québécois.

Mais un des problèmes, M. le Président, qu'on a toujours eus à tenter d'avoir un projet de loi ou de trouver une réglementation qui pourrait permettre à tout le monde d'aller chercher sa part de ce marché-là, c'est que ça a toujours été fait dans des moments de crise. Je me souviens du projet de loi n° 416, une fois qu'on avait... En avril 1998, on avait rendu invalide la tarification. À ce

moment-là, il nous restait trois semaines avant le 1er mai, où les travaux commençaient, et il fallait se dépêcher à remettre les tarifications. Non, non. Moi, M. le ministre, j'étais là à ce moment-là, c'était M. Brassard qui était le ministre, et il nous restait trois semaines pour le 1er mai. On a toujours fait ça dans des moments de crise. Ce n'est pas surprenant qu'on ne puisse pas toujours couvrir et avoir un projet de loi qui va répondre aux besoins de tous et chacun.

Je pense que c'est ça, notre but ici. Notre but, c'est de tenter de trouver une solution, parce qu'il n'y a personne dans les intervenants qui a raison. Ce n'est jamais blanc et ce n'est jamais noir, il y a toutes sortes de teintes de gris. On travaille dans ça. On cherche une façon où tout le monde va aller chercher sa juste part, parce que n'oublions pas que... On parle des entrepreneurs. Bien, si on n'avait pas d'entrepreneurs, je me demande qui donnerait les travaux aux camionneurs artisans. Il y a des gens qui travaillent pour les entrepreneurs, qui conduisent des camions. Ce n'est pas des robots, c'est des gens. Eux aussi ont le droit de gagner leur vie.

Donc, notre but, et c'est la responsabilité première du gouvernement, ça, c'est d'avoir un projet de loi qui va s'assurer qu'on respecte l'entente de déréglementation qu'on a signée avec le restant du Canada. Il ne faudrait pas, M. le Président, que nos camionneurs, et c'est surtout les gens dans l'Outaouais et peut-être un peu dans la région d'Abitibi-Témiscamingue, subissent le même sort que les gens de la construction ont subi d'avril 1999 à novembre 1999, parce qu'on avait dit qu'on avait signé une entente et on s'est aperçu que l'Ontario n'était pas d'accord.

Donc, il me semble qu'il faut s'assurer que, lorsqu'on va avoir un projet de loi, ça ne puisse pas nous arriver. Parce que, si les camionneurs, chez nous, développent des nouveaux marchés en Ontario, et ça fait partie de leur gagne-pain, mais que, après quatre, cinq mois, on leur dit: Ça ne marche plus, là, vous exigez plus du côté du Québec que, nous autres, on exige du côté Ontario, on va tous être des perdants, et surtout les camionneurs artisans.

Je donne le bénéfice du doute, M. le Président, au ministre, qu'il cherche, parce qu'il est très important pour lui que, comme ministre des Transports, s'il veut exécuter, s'il veut s'assurer de prendre soin du réseau routier, du patrimoine routier qu'on a... il a besoin d'avoir des entrepreneurs et que ces entrepreneurs-là puissent donner... parce que c'est l'entrepreneur qui doit donner un prix, c'est lui qui doit rencontrer les échéances. Et, à ce moment-là, il faut s'assurer que le projet de loi va refléter ça et que tout le monde va aller chercher sa juste part. On va être tous heureux, et c'est toute la collectivité québécoise qui va en profiter. Sur ça, M. le Président, je termine.

Le Président (M. Lachance): Bien. Alors, là, est-ce que je comprends qu'il y a un consentement pour que M. le ministre puisse répliquer ou, en tout cas, répondre aux questions? Ça va?

M. Middlemiss: Oui, certain.

Le Président (M. Lachance): O.K., M. le ministre.

M. Guy Chevrette

Amendements déposés

M. Chevrette: Oui, M. le Président, tel que promis, je voudrais déposer les amendements à l'opposition, sous réserve qu'il y en ait d'autres, parce que ça dépendra des discussions — il ne faut pas prendre ça comme une religion, ni un catéchisme, ni une bible; je laisse ça à ceux qui sont ex cathedra — les déposer, par exemple, pour que vous puissiez travailler sur l'ensemble du projet de loi, tel que je m'y étais engagé.

Je vous remettrai également la clause pénale. Également, je vous remettrai le projet de clause de protection, sur l'heure du midi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre.

M. Chevrette: Voici les questions qui m'ont été posées et auxquelles je vais répondre.

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Chevrette: On m'a demandé: Est-ce que ça existe, des clauses préférentielles en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick? Oui, je crois que c'est 80-20. Ça existe.

En ce qui regarde les provinces frontalières, la question que M. le député m'a posée, il y a une entente de principe avec les trois provinces de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse à l'effet qu'ils achèteraient de facto l'entente qu'on aura avec l'Ontario. Mais l'Ontario, on a finalisé les lettres... Sur le plan administratif, ce sera l'entente.

Vous avez demandé aussi: Est-ce qu'il y a... Ah! les règlements. Les règlements, vous avez été au pouvoir neuf ans, puis c'était la même situation qu'on a présentement. Il est difficile de bâtir des règlements tant et aussi longtemps que les assises légales ne sont pas faites ici. Ça restera toujours une difficulté. D'autre part, je dois vous dire que, au niveau des règlements, il y en a une joyeuse peste de partis, des règlements. Moi, personnellement, j'en ai enlevé, des règlements, à peu près dans tous les secteurs où j'ai été ministre, depuis deux, trois ans. Que ce soit au niveau des Ressources naturelles ou aux Affaires municipales, on a déréglementé comme ce n'est pas possible. Il en reste, oui, il en reste, et je pense qu'il faudra qu'il en reste, de toute façon, malgré nous autres. Donc, qu'on le veuille ou pas, quand on a des orientations politiques et qu'on veut y donner suite, c'est souvent par voie réglementaire. C'est encore la plus souple, parce que ça s'amende plus facilement, un règlement, qu'une législation.

Ensuite, vous me demandez qu'est-ce que les règlements vont comprendre, grosso modo. C'est un peu la question du député de Montmagny-L'Islet. C'est l'organisation du courtage, les périodes d'abonnement. C'est surtout ça que ça vient réglementer. En un mot, si on regarde ce qui existait par rapport à ce qui va apparaître, ça va être sensiblement la même chose. C'est évident.

Quant aux autres remarques, je pourrais y répondre, mais je préfère y aller au niveau des articles, par article, à moins qu'il n'y ait des questions plus pointues indispensables, au départ. Quant aux remarques générales, je n'y répondrai pas. Je pense que c'est mieux pour la commission et mieux pour les gens qui écoutent aussi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons passer à l'étape de la prise... Oui, M. le député de l'Acadie.

Discussion générale

M. Bordeleau: Oui, M. le Président, c'est une question de savoir comment on va procéder. Je voudrais juste poser une question au ministre. Le ministre nous a déposé ses articles...

Le Président (M. Lachance): Ses amendements.

M. Bordeleau: ...ses amendements. J'ai l'impression que, si on mettait les cartes sur la table au départ, avant de commencer à entrer dans l'article 1 puis l'article 2, si le ministre pouvait — de toute façon, c'est là, là — ...

M. Chevrette: Les résumer?

M. Bordeleau: ...nous résumer exactement c'est quoi, les changements qu'il veut apporter... Nous, on va lui dire aussi c'est quoi, les points sur lesquels on a des interrogations. On va mettre ça sur la table. Après ça, on va voir. Si on est pas mal sur la même longueur d'onde, bien, ça va aller mieux par la suite. On va essayer de travailler sans trop s'enfarger dans les questions de procédure.

• (12 h 10) •

M. Chevrette: En fait, les amendements nouveaux, parce que le projet de loi, lui, est déposé depuis un mois et demi, c'est d'abord au niveau de la forêt. Vous vous rappellerez que la FTQ est venue ici — ils ont été déclarés mes amis, je suis heureux d'en compter de tous les côtés de la Chambre — ils ont déclaré qu'ils voulaient avoir le respect de leurs conventions collectives. Effectivement, un projet de loi ne peut pas venir défaire des conventions collectives qui, elles aussi, sont basées sur des lois légales.

Donc, le premier amendement qu'on vous dépose, c'est pour donner suite à cette consultation-là qui a été faite. Et ce n'était pas l'esprit... Rappelez-vous que M. Robitaille est venu nous dire en commission parlementaire, le D.G. de l'AMBSQ, que ce n'était ni l'esprit ni la lettre,

en tout cas, qui voulaient violer les conventions collectives existantes dans le domaine de la forêt.

Le deuxième amendement, il est plutôt mineur. C'est «des matières» pour «toutes les matières». Donc, ça ne change pas l'esprit de ce qui existait antérieurement. C'est: L'inscription au Registre du camionnage en vrac s'adresse aux exploitants qui étaient autorisés à effectuer le transport de toutes les matières en vrac visées par... On a marqué «toutes les matières» au lieu «des matières».

L'autre amendement. C'est-à-dire, à l'article 13, on présente un amendement. C'est: La modification effectuée par le paragraphe 1° donne suite aux négociations entre le Québec et l'Ontario qui ont suivi la présentation du projet de loi. C'est pour ça qu'on arrive avec cet amendement-là de l'article 13. Expliquez-le donc, M. Migneault, pour la Loi des impôts.

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Mon nom est Pierre-Paul Vigneault.

M. Chevrette: Vigneault, excusez. J'ai dit Migneault? Changez le «m» pour le «v».

M. Vigneault (Pierre-Paul): Je suis... juridique au ministère des Transports. À la suite du dépôt de la présentation du projet de loi, les négociateurs ont continué de négocier avec les gens de l'Ontario. Ce que le projet de loi prévoyait, c'est qu'on prévoyait une exclusion de nature technique pour empêcher une inscription dans un registre d'une entreprise ontarienne qui serait contrôlée par des Québécois. Or, à la suite des négociations, bien, on l'a présentée de façon différente de celle qui avait été présentée au projet de loi.

M. Chevrette: Donc, les deux amendements, 47.12, 47.13, viennent donner suite à cette négociation. Ensuite de cela, insérer... Il ne sera plus nécessaire de prévoir une disposition pénale pour assurer l'application de l'article 36.1, puisque la détention du permis de courtage permet aux courtiers de bénéficier des avantages contractuels qui découlent de la stipulation pour autrui dans les marchés publics. Et vous allez le retrouver dans le devis également.

À l'article 17, un amendement qu'on vous soulève aussi. Il s'agit d'une modification de concordance, purement et simplement.

À l'article 21, encore là... Ah oui, ça devient nécessaire à cause de la STCUO, l'article 82. Expliquez-le donc, s'il vous plaît.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est que le ministre des Affaires municipales nous a souligné que la Société de transport de la Communauté urbaine de l'Outaouais n'aurait pas le même avantage que les autres sociétés en ce qui concerne les appels d'offres pour les contrats de transport qui peuvent être négociés ailleurs directement

avec les courtiers, si le projet de loi est adopté. Alors, c'est pour faire une concordance.

M. Chevrette: Je reviens en arrière, sur 47.13. Vous remarquerez que ça va donner ouverture maintenant aux entrepreneurs titulaires d'une licence d'entrepreneur général, parce qu'ils étaient exclus dans le projet de loi. Donc, c'est important de noter que, là, il y a une ouverture formelle.

Également, dans l'article 27.1, loi modifiant le transport, on entend donner suite aux négociations entre les principales associations concernées par le camionnage en vrac dans les marchés publics s'ils parviennent à conclure une entente de participation. C'est la clause dont je vous ai parlé dans mon discours de deuxième lecture, en disant qu'on va avoir une assise permettant toute entente, légalisant des ententes qui pourraient arriver entre les parties. Vous vous rappellerez que j'ai souligné ça au niveau de mon discours de deuxième lecture. Et on déposera le devis ici pour bien vous démontrer qu'on donne suite à réviser l'entente 75-25 pour aller à 50-50. On le met au niveau du devis. Et vous verrez que, ça aussi, ça sera déposé.

Donc, grosso modo, le gros point que la commission a à trancher, à toutes fins pratiques, si on regarde les discussions qui ont eu lieu depuis des mois et des mois, c'est beaucoup plus la question de principe: Est-ce qu'on donne suite ou pas aux revendications, par exemple, de ceux qui pensent que les petits entrepreneurs qui veulent avoir une possibilité d'être sur le poste de courtage... Et c'est ça, toute la question de fond qu'il reste, c'est une question de principe qui n'a pas été tranchable avec les organismes impliqués ou avec les associations impliquées. Mais, quant au reste, je pense qu'on donne satisfaction aux groupes.

On doit trancher. Moi, mon lit est fait. Je vous le dis tout de suite, il y aura ouverture et je suis prêt à discuter quant au quantum, à la nature des contrats. Mais, moi, les propriétaires de machinerie lourde, les petits propriétaires de machinerie lourde qui sont venus devant nous autres puis qui étaient divisés 50-50, rappelez-vous, même ceux qui m'ont appelé... Puis, un bon nombre d'entrepreneurs dans plusieurs régions du Québec, dont l'Estrie, l'Abitibi en particulier, les Laurentides, nous disent carrément qu'ils vivent en harmonie avec les camionneurs artisans puis que, eux autres, ça les intéresse d'être sur le poste de courtage, avoir la possibilité, tout comme un artisan, puis les artisans sont d'accord.

Donc, il y a une question à trancher, et c'est le noeud vraiment important qu'il reste à trancher, mais il faudra le trancher comme... Comme, gouverner, c'est l'art de décider aussi, moi, quant à moi, la décision, elle sera soumise pour discussion, mais elle sera dans le sens que je fais ouverture aux petits entrepreneurs généraux. Je fais ouverture. Donc, s'il y a une bataille rangée à faire, c'est là-dessus, parce que le reste, je ne vois pas pourquoi, parce qu'on emprunte quasi textuellement, dans certains cas, les suggestions qui nous ont été faites par des organismes qui sont maintenant contre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: D'abord, une première remarque. Je vois, dans l'exposé du ministre, le ministre nous fait référence au problème des règlements. Je pense qu'on va devoir quand même... Et je veux qu'il en soit bien conscient, que, quand on va arriver sur les choses, il va falloir qu'il nous dise qu'est-ce qu'il veut mettre dans le règlement.

M. Chevrette: Oui, oui. Ça, je suis d'accord.

M. Bordeleau: Évidemment, si on n'a pas de règlement imprimé puis déposé ici, bien, ça sera dans les galées de la commission, de ce qu'on devrait normalement retrouver dans les règlements. Donc, on aura à poser des questions là-dessus.

Et l'autre élément sur lequel aussi on aura à poser des questions, et on verra à ce moment-là comment gérer cette chose-là, c'est la question de l'entente. Évidemment, ce qui est dans un projet de loi est clair et ça a un certain caractère de permanence. Ce qui est dans une entente, bien, ça ne fait pas partie du projet de loi. Mais on sait qu'il y a beaucoup de choses, en tout cas, qu'on a discutées qui vont se retrouver dans l'entente. Il va falloir qu'on sache qu'est-ce qu'il y a dans l'entente exactement...

M. Chevrette: Je peux-tu vous arrêter là-dessus?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Quand je parle du devis — comment qu'on appelle ça, là? — ...

Une voix: Le devis contractuel.

M. Chevrette: ...le devis contractuel, c'est évident qu'il y aura une référence à la loi pour le devis contractuel. Mais, je ne sais pas, moi, si, l'an prochain, on disait: Il y a une entente unanime pour dire: 55-45, la loi est toujours là puis elle réfère au devis. C'est un devis qui peut se modifier au pourcentage. Mais on pourra discuter. Parce que le député de Montmagny-L'Islet m'a fait un signe tantôt: Est-ce que 50-50 est dans la loi? C'est une question qu'il m'avait posée. J'ai oublié de répondre. Ça serait au niveau du devis, mais la loi va référer au devis contractuel. Ça, c'est des techniques juridiques qu'on verra.

M. Bordeleau: O.K. Alors, on aura peut-être à ouvrir certaines discussions sur le contenu de l'entente et... Bon.

M. Chevrette: C'est ça. Sur le devis, O.K.

M. Bordeleau: Les autres éléments. M. le Président, je veux vous dire, nous, on a regardé un peu, on a entendu toutes les représentations, on en a discuté, on

a eu des discussions au caucus. Les points sur lesquels, disons, on a des interrogations et on voudrait des solutions, il y en a un certain nombre que le ministre a mentionnés. Je vais en faire une liste tout simplement, puis on va voir ce sur quoi on aura à travailler pour en arriver à des compromis.

Le premier problème qui nous avait été souligné et auquel on a manifesté une certaine sensibilité, c'est celui des postes de courtage qui, dans certains cas, selon ce qu'on nous a rapporté... Moi, je n'ai pas fait le tour des postes de courtage pour observer, mais il semblerait qu'il y ait un certain problème. Quand les gens qui doivent passer par les postes de courtage appellent pour avoir des camions, on nous dit que ce n'est pas toujours rempli ou rempli dans des délais qui permettent à l'entrepreneur de respecter, lui, les contrats qu'il a signés. Donc, là, il y a un problème que je pense qu'on devra regarder. Il faut qu'il y ait un équilibre au niveau des pouvoirs des contracteurs et aussi du poste de courtage. Dans le système actuel, il y a des avantages, mais il y a aussi des obligations, et je pense qu'on ne peut pas mettre en péril un groupe à l'avantage de l'autre. Il y a un équilibre à rechercher.

M. Chevrette: Sur ça, je dois vous dire, si vous me permettez — échange rapide là-dessus — ça fait partie de la clause pénale.

• (12 h 20) •

M. Bordeleau: Tant mieux. Deuxième point, c'est la question des petits entrepreneurs. On en a parlé, et évidemment on est sensibles aussi à cette dimension-là. On comprend les difficultés qui ont été énoncées par certaines représentations, mais ce qu'on comprend, c'est qu'il y a des petits entrepreneurs qui ne sont pas des gros contracteurs, qui vivent dans toutes les régions du Québec, qui gagnent leur vie, et, pour eux, l'adhésion à un poste de courtage est quelque chose quand même de significatif dans leur gagne-pain. Et on est sensibles à cette dimension-là.

On est aussi sensibles au fait qu'il y a des espèces d'incongruité qu'il va falloir qu'on essaie de cerner. C'est la question, d'abord, des gens qui, une journée, font une soumission sur un contrat puis, le lendemain, vont travailler pour le contracteur qui a eu le contrat. Il y a quelque chose, là... Vous savez, une journée, c'est un compétiteur puis, le lendemain, c'est ton employé. Alors, il y a une mécanique, là, qu'il va falloir qu'on examine.

L'autre question aussi, on nous a dit, au fond, souvent puis ça nous a été mentionné dans des présentations puis dans des contacts que j'ai eus aussi avec des petits entrepreneurs: Nous, on fait des petits contrats. On n'est pas des gros entrepreneurs, on fait des petits contrats dans les municipalités, ces choses-là. Bien, si on parle de petits contrats, il faudrait peut-être qu'on ait une idée de qu'est-ce que c'est qu'un petit contrat puis de qu'est-ce que c'est qu'un gros contrat. Alors, est-ce que ça veut dire, ça, qu'on devra préciser d'une façon ou d'une autre le genre de contrats sur lesquels ils pourraient soumissionner et le genre de contrats sur lesquels ils ne pourront

pas soumissionner? En tout cas, je pose le problème. On en discutera.

M. Chevette: À date, là, je peux vous dire une chose, dans le contrat d'abonnement, il y a une grande partie de ce que vous avez dit qui va être dedans. Ce qui n'est pas encore décidé puis, d'ailleurs, que je vous ai dit qu'on discuterait, c'est comment plafonner, à combien... c'est quoi, un petit contrat versus un grand contrat. Si on s'entend pour dire: C'est 100 000 \$ ou c'est 250 000 \$, je ne sais pas, moi, je ne suis pas un spécialiste du quantum, mais quelle sorte de contrat qui se fait majoritairement dans nos petits villages, dans nos petites municipalités, puis qui n'est pas un contrat d'envergure. Je sais qu'il y a la question du 100 000 \$ versus soumissions publiques et non-soumissions publiques. Si on peut accrocher cela à ça aussi, je suis même prêt à la clarifier, cette clause du monde municipal qui nous disait qu'il n'était pas obligé d'aller en soumission, puis quand, là. Je suis peut-être prêt à en discuter. Moi, j'ai une ouverture d'esprit là-dessus.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Moi, je voudrais juste, M. le Président, parce que je vois que M. le ministre... Vous voyez, je pense que la formule qu'on vient de retenir, d'échanger avant de commencer, va nous permettre et va permettre à plusieurs de mieux comprendre, parce que le ministre invite ses collaborateurs à déjà se préparer à analyser des changements.

M. le ministre, ce que vous venez de dire, là, je pense que nous avons tous eu des appels dans ce sens-là. Il faut être très sensibles, c'est l'économie des régions du Québec. Maintenant, on ne peut pas brimer un entrepreneur qui a le goût d'aller soumissionner. Supposons, M. le ministre, qu'on plafonne — et juste pour préparer vos collaborateurs — à 100 000 \$, il faut que le petit entrepreneur comprenne qu'on ne lui enlève pas le droit d'aller soumissionner sur un projet de 250 000 \$.

M. Chevette: C'est clair.

M. Gauvin: Mais ça aura des conséquences qu'on va définir.

M. Chevette: Ah! puis il faut regarder aussi dans le protocole d'abonnement ou dans le contrat d'abonnement, là. Ce que vous disiez, quelqu'un qui aura soumissionné sur un contrat, parce qu'il fait partie d'un poste de courtage, il a la licence d'entrepreneur général, il faut s'arranger pour que ça ne soit pas en conflit d'intérêts. Ça, ça va être déjà dans le contrat d'abonnement. On a déjà prévu ça, suite aux remarques qu'on a entendues de la part des gens qui sont venus s'exprimer ici.

M. Bordeleau: Si vous permettez, M. le Président, j'aimerais poursuivre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: C'était juste pour, au fur et à mesure qu'on aborde un sujet, là, l'avancer.

M. Chevette: Ah! je m'excuse.

Le Président (M. Lachance): Non, non, non. C'est très bien comme ça. Ça va bien.

M. Bordeleau: Une autre interrogation qu'on a, c'est la question de la création des postes de courtage. Dans les discussions qu'on a eues, je pense que ça a été clair que, dans l'esprit du ministre, il y avait possibilité de créer des postes de courtage, que ce n'était pas quelque chose qui était fermé. Maintenant, ce qui est dans le projet de loi, on a de la misère à saisir que ça le permet dans les faits. Alors, j'aimerais qu'on revienne sur cette question-là et que... Pour nous, on est favorable au fait qu'il puisse y avoir d'autres postes de courtage, et le ministre aussi. Ça a semblé être sa position la semaine dernière, quand il disait: Bien, les gens peuvent toujours en former un autre, poste de courtage. Bien, il faudrait voir concrètement comment tout ça pourrait fonctionner.

Un autre point où on avait de l'interrogation aussi, c'était la question de ce qui était dans l'entente déjà, les proportions, là, en haut de la ligne des infrastructures, en dessous, avec des 25, des 75, des 75-25, des 50-50. Ça devenait assez compliqué de gérer un système comme ça. Dans la réalité, comment on arrive à tout mesurer ça? Ça va prendre un paquet de monde qui va surveiller tout ça pour s'assurer que...

M. Chevette: On a une formule à vous proposer qui est beaucoup plus simple en termes de gestion...

M. Bordeleau: Parfait.

M. Chevette: ...et, je crois, qui devrait satisfaire. Si je me fie — en tout cas, à moins qu'il y en ait qui ait changé d'idée — sur les discussions que j'ai faites depuis un an avec le monde du transport, on devrait avoir une formule qui simplifie de beaucoup la question.

M. Bordeleau: O.K. Un autre point que je veux signaler, c'est un point qui nous semble important — ça, là-dessus, on va y revenir — c'est la question d'enlever l'obligation aux municipalités d'aller en appel d'offres. Ça, je voudrais qu'on en discute, parce que c'est un élément majeur. En tout cas, on aura l'occasion d'expliquer notre raisonnement là-dessus. Il y a une question, là, de protection des contribuables qui est attachée à ça, et on fera le débat quand on sera rendu à ce niveau-là.

M. Chevette: Je dois vous dire qu'il n'y a pas de fermeture de ce côté-ci, parce que c'est beaucoup plus au niveau de l'interprétation, d'après ce que je comprends, et, au niveau de l'interprétation, ce n'est vraiment pas, en tout

cas, l'esprit qu'on voulait y mettre qui a été décrit par le maire de Saint-Nicolas, au contraire. En tout cas, on pourra le clarifier au besoin, mais l'esprit...

M. Bordeleau: On en débattrà.

M. Chevrette: Il n'y a pas un parlementaire, de toute façon, qui veut faire en sorte que le consommateur ne soit pas protégé. Ça, je dois vous dire ça.

M. Bordeleau: O.K. Et le dernier point que je veux signaler, c'est qu'on aura à clarifier peut-être une notion qui nous semble assez ambiguë, qui est celle du «marché public». Je pense qu'il va falloir qu'on précise c'est quoi, le marché public, et à quoi on fait référence exactement. Ça implique, là aussi, peut-être exactement les travaux auxquels on pense, quand on pense aux travaux effectués dans le marché public. Il va falloir qu'on précise ces notions-là.

Alors, M. le Président, je pense que c'est un certain nombre de commentaires que je voulais faire à cette étape-ci pour qu'on s'enligne comme il faut. Maintenant, ça n'exclut pas qu'il y aura d'autres clarifications qu'on voudra demander et peut-être d'autres suggestions qu'on pourra faire en cours de route. Mais, essentiellement, je pense que c'est les points sur lesquels on avait certaines réticences.

Les considérations qu'on a prises pour en arriver à ces conclusions-là, M. le Président, c'est d'essayer de chercher le meilleur équilibre possible, de façon réaliste, dans un contexte dont on prend avis, qui est celui d'une réglementation mitigée, qui n'est pas la déréglementation complète — mais, ça, c'est un autre débat qu'on fera, on l'a déjà dit. Je pense qu'on veut essayer d'arriver à une situation où les intervenants dans le milieu n'auront peut-être pas tout ce que chacun veut avoir personnellement, mais on aura une espèce de milieu qui permettra, en tout cas, de gérer ça le mieux possible puis dans les intérêts de tous les intervenants.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Je vois bien, là, que la démarche qui a été utilisée était tout à fait pertinente, avec la collaboration, évidemment, du ministre.

Étude détaillée

Alors, maintenant, nous serions prêts à aborder l'étape de l'étude détaillée du projet de loi. Alors, M. le ministre, à l'article 1.

Loi sur les transports

Définitions

M. Chevrette: L'article 1 de la Loi sur les transports, modifié par l'article 154 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«Pour l'application de la présente loi, le courtage en transport désigne le fait d'agir comme courtier pour le compte d'un exploitant de véhicules lourds inscrit au Registre du camionnage en vrac.»

La justification, c'est que cette disposition redéfinit le courtage en transport, qui demeure réglementé après l'abrogation des permis de camionnage en vrac. Le courtage est défini comme le fait d'agir pour le compte des exploitants inscrits au Registre du camionnage en vrac. Le système de courtage institué par la Loi sur les transports permet aux exploitants inscrits au Registre du camionnage en vrac de se regrouper dans une association sans but lucratif ou en coopérative qui obtient un permis de courtage et représente ses abonnés auprès d'entrepreneurs qui se seront engagés, par une clause de stipulation pour autrui contractée avec le ministère des Transports, ou avec une municipalité, ou Hydro-Québec, à confier aux petites entreprises de camionnage en vrac une partie de service du camionnage en vrac nécessaire à l'exécution de leurs contrats, dans l'esprit, toujours, quand c'est des subventions de l'État ou c'est un protocole signé avec une municipalité, n'obligeant en rien les autres ministères, de quelque nature que ce soit.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Disons, une première question que je vais poser au ministre, c'est: On parle du registre. Je ne sais pas si c'est le temps d'en discuter ici. S'il préfère, s'il y a d'autres articles plus précis qui le concernent...

M. Chevrette: Le registre?

• (12 h 30) •

M. Bordeleau: ... — le registre, oui — je suis bien prêt à revenir. Mais la question que je veux vous poser, c'est qu'il me semble avoir vu en quelque part qu'il y aura, par règlement... Les conditions et les modalités d'admission au registre seront déterminées par règlement. Alors, je voudrais savoir ça va être quoi, les conditions et les modalités.

M. Chevrette: M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les conditions et les modalités d'inscription au registre... L'inscription au registre se fait de façon automatique par l'effet de la loi. Il y a des exemptions... et il y a des obligations qui découlent de l'inscription au registre, pour demeurer inscrit, pour ne pas que ce soit radié du registre par la Commission des transports. Elles sont toutes dans la loi. Par règlement, on a maintenu certaines raisons de retard qui pourraient justifier une non-radiation. C'est des raisons qui existent dans le règlement actuel pour permettre le renouvellement d'un permis en retard. Un permis de camionnage en vrac qu'on avait oublié de renouveler, il y a dans le règlement actuel des raisons qui font que la Commission peut le renouveler quand même; alors, c'est

ces raisons-là qu'on va maintenir pour empêcher la Commission de radier un exploitant du registre alors qu'il n'a pas satisfait à une obligation, pour un motif de retard, à s'abonner au service de courtage, entre autres.

M. Chevette: C'est pour contrer les oublis, à ce moment-là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

M. Bordeleau: Mais il reste qu'à l'endroit où j'ai vu «modalités et conditions» ça signifie autre chose aussi que l'inscription automatique. Je comprends, ça a été clair, ça, que, le 1er janvier, tous ceux qui ont un permis de vrac se retrouvent dans le registre, et éventuellement il y a l'autre étape du 31 mars, mais on n'a pas besoin de parler de modalités et de conditions si ça se fait automatiquement, ça doit référer à autre chose.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça réfère à l'ouverture qu'on a permise à des non-résidents. Les non-résidents pourront s'inscrire dans le registre sur une base volontaire, et en le demandant, mais à des conditions prévues dans le règlement.

M. Bordeleau: Ça va être quoi, les conditions pour l'inscription des non-résidents?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les conditions qui sont prévues dans le règlement, c'est les endroits, les zones de courtage où ils devront choisir d'aller s'abonner. En périphérie de l'Ontario, on a prévu une série de zones de courtage où les non-résidents ontariens pourront s'abonner au service de courtage... et les frais payables à la Commission — c'est un frais de 75 \$ payable à la Commission pour s'enregistrer au registre.

M. Bordeleau: O.K. L'accès des entrepreneurs de l'Ontario aux travaux dans le domaine du secteur public, est-ce que ça va se limiter seulement aux zones frontalières ou si ça peut aller plus loin?

M. Vigneault (Pierre-Paul): La démarche est faite... On a, avec l'Ontario, énuméré un certain nombre de zones de courtage où les camionneurs ontariens pourraient s'abonner au service de courtage. Le critère qui a été appliqué, c'est environ une heure de route par camion de la frontière. Alors, les zones qui étaient accessibles à environ une heure de route par camion, on les a proposées à l'Ontario comme étant des zones où les camionneurs ontariens pourraient s'inscrire au système de courtage.

M. Bordeleau: O.K. Supposons qu'il y aurait au Québec un chantier important qui se développe en quelque part, puis il y a beaucoup de camionnage en vrac, et, les gens de l'Ontario — c'est plus qu'à une heure — ils veulent aller là. Bon, je comprends qu'il y a une entente signée entre deux gouvernements, mais est-ce qu'il ne

pourrait pas arriver qu'une personne conteste cette entente-là en se disant que l'Accord de commerce intérieur, au fond, permet à un camionneur de l'Ontario d'aller n'importe où au Québec?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le critère n'est qu'un critère de sélection des zones. Ce n'est pas un critère réglementaire d'exclusion des camionneurs. Tous les camionneurs de l'Ontario seront admis dans les postes de courtage de ces zones-là...

M. Chevette: Et vice versa.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...aux mêmes conditions que les camionneurs du Québec le sont, c'est-à-dire en respectant les périodes d'abonnement, en payant les frais de courtage qui sont fixés par la Commission, en suivant les règles d'éthique.

M. Bordeleau: Oui, mais ce que...

M. Chevette: Mais nos convictions sont à l'effet qu'il y a beaucoup plus de camionneurs québécois qui vont en Ontario que l'inverse. Et ça, les preuves sont faites depuis des années.

M. Bordeleau: C'est quoi, les chiffres que vous avez là-dessus?

M. Chevette: Rapport 4-1.

M. Bordeleau: Mais je reviens toujours avec ma question. En tout cas, la réponse ne me satisfait pas, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Sur les règlements?

M. Bordeleau: Si un camionneur de l'Ontario, peu importe où il est, qui, lui, interprète l'Accord de commerce intérieur comme lui donnant un accès sur tout le territoire du Québec... même en dépit du fait qu'il y a eu une entente signée, mettons, entre deux provinces, si une personne pense que, elle, elle est lésée personnellement en fonction de cet Accord-là, est-ce qu'elle ne pourrait pas contester l'Accord en se disant: Bien, il y a un gros chantier dans le Nord du Québec, moi, je veux m'inscrire dans cette zone-là, et qu'il y ait des problèmes qui se développent? Parce que, n'importe quel citoyen qui se sent lésé peut contester, selon les dispositions qui sont prises. Alors, il se présente puis, lui, il conteste. Alors, est-ce qu'il n'y a pas un problème au plan juridique qui pourrait survenir?

Parce que les gouvernements peuvent bien signer des ententes, mais, si ça va contre d'autres accords qui donnent plus de pouvoirs ou de droits à des individus, un individu peut toujours le contester. Alors, est-ce qu'il n'y a pas un problème à ce niveau-là, de s'être entendus? Puis c'est vrai pour l'inverse. Le gros chantier en Ontario, puis un gars du Québec dit: Bien, là, moi, ça m'intéresse d'aller, je ne sais pas, moi, à North Bay parce que...

M. Chevette: C'est arrivé dans la construction.

M. Bordeleau: Alors, je vous pose la question.

M. Chevette: Il n'y a pas longtemps.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'était une grande préoccupation. L'Accord sur le libre-échange, il y a deux chapitres qui peuvent avoir une implication dans le camionnage en vrac.

M. Bordeleau: Vous faites référence à...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le chapitre...

M. Bordeleau: ...excusez, à l'Accord de libre-échange ou de commerce intérieur?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, l'ACI, l'Accord sur le commerce intérieur...

M. Bordeleau: Le commerce intérieur, c'est parce que vous avez dit «libre-échange».

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans l'ACI, c'est le chapitre V, sur les marchés publics, et le chapitre XIV, sur le transport. Dans le chapitre XIV, sur le transport, les engagements du Québec étaient des engagements de négocier la libéralisation de la réglementation actuelle. Les engagements n'étaient pas au-delà de la négociation avec les autres partenaires à tous les deux ans. Or, le projet de loi abroge la réglementation actuelle sur le camionnage en vrac. Il ne maintient que les dispositions nécessaires pour encadrer la distribution du travail qui serait accordé dans des clauses de protection. Ce qui nous ramène au chapitre V, c'est-à-dire: Est-ce que, dans une clause de protection, on peut, conformément à l'ACI concernant les marchés publics, accorder une clause de protection tout en étant conforme à l'Accord?

Alors, dans les matières d'agrégats, de construction de routes, il y a une exclusion expresse qui fait en sorte qu'il est permis d'avoir des clauses de protection sur la construction de routes tout en respectant le chapitre V de l'Accord sur le commerce intérieur. Ce qu'on a souhaité présenter... C'est parce que, avec les municipalités, la question est un peu différente parce que l'engagement est plus large, et on n'a pas prévu dans les engagements pris vis-à-vis les contrats municipaux les mêmes restrictions que ce qui a été prévu pour la construction de routes gouvernementales. Alors, on a essayé d'offrir un système qui faisait en sorte que le non-résident, celui de l'autre province, le camionneur non résident, puisse avoir accès au système de courtage de la même façon qu'un Québécois, c'est-à-dire en donnant aux non-résidents un traitement équivalent au meilleur traitement qui est offert aux Québécois en ce qui concerne les marchés publics. Et c'est ce système-là qu'on fait adopter.

M. Bordeleau: Est-ce qu'en Ontario ils ont des systèmes de courtage comme ça, des postes de courtage, comme on a ici?

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: Alors, celui qui va aller travailler là-bas, du Québec, ça va être quoi, la mécanique? Il va...

M. Chevette: Il rentre sur un chantier, il est accepté...

M. Bordeleau: Il rentre sur un chantier. Dans des zones qui sont déterminées dans l'Accord... des zones qui vont être seulement... pas l'Accord, excusez, dans l'entente Québec—Ontario?

M. Chevette: Dans l'entente Québec—Ontario...

M. Bordeleau: Alors, il ne peut pas aller partout. Il peut rentrer dans ces zones-là. Et, s'il se retrouve en dehors de ces zones-là, il va avoir des problèmes avec les camionneurs de l'Ontario.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Mais en aucun temps le camionneur du Québec ne peut avoir d'avantages, ne peut prétendre à des avantages sur les marchés publics ontariens, comme le camionneur ontarien va perdre ces avantages-là au Québec.

M. Chevette: Ici, il a accès, mais il n'a pas avantage. Il a accès au même titre que les autres. Il peut s'inscrire sur un poste de courtage comme tout Québécois.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est l'argumentation qui a été présentée aux gens de l'Ontario pour les amener à accepter ce système-là comme étant un système qui accorde aux non-résidents un traitement équivalent au meilleur traitement. Et l'engagement qu'on a pris, c'est un traitement équivalent, un traitement non moins favorable. Ce n'est pas le meilleur traitement. Alors, aux camionneurs ontariens, on accorde au Québec le meilleur traitement qui est accordé aux Québécois.

M. Bordeleau: Puis, s'il y avait des chantiers, comme l'exemple que je faisais tout à l'heure, éventuellement il pourrait y avoir d'autres négociations pour élargir les zones? Si l'Ontario ou le Québec y trouve un intérêt.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Bien, sûrement.

M. Chevette: Si les deux provinces...

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est par voie réglementaire que ces territoires ont été prévus, oui.

M. Chevette: Les deux gouvernements y trouvent un intérêt, oui.

M. Bordeleau: Pourquoi ça n'a pas été ouvert complètement? C'est-à-dire que celui du Québec ou celui de l'Ontario puisse aller dans n'importe quelle zone dans l'autre province ou s'inscrire dans n'importe quel poste de courtage pour le Québec?

M. Chevette: Pourquoi?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Parce que c'est des systèmes qui sont conçus pour des résidents à proximité des travaux. Or, il fallait avoir une espèce de rationnel en ouvrant ces systèmes-là à des non-résidents.

M. Chevette: Oui, puis, dans un chantier éloigné, vous savez que c'est des conditions particulières, quand ils arrivent à la Baie-James, par exemple. C'est pour favoriser les gens qui baignent dans un même milieu un peu naturel, c'est un peu ça.

M. Bordeleau: Je comprends que la logique fait que les gens n'iront pas travailler à l'autre bout du monde, de façon générale, excepté que la possibilité que je donnais tout à l'heure, ça peut exister à la fois pour l'Ontario et pour le Québec, des chantiers qui sont plus éloignés qui peuvent être intéressants et qui... Et là, ces situations-là, bien, il faut être conscient que...

● (12 h 40) ●

Évidemment, on protège au Québec, mais on nous empêche d'aller en Ontario sur ce genre de chantier là aussi. C'est ça que ça veut dire.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Sur les chantiers d'Hydro-Québec, il y a une question de détails. Hydro-Québec, il n'y a aucun engagement dans l'ACI concernant les travaux d'Hydro-Québec.

M. Bordeleau: Non, mais je ne pensais pas nécessairement à des travaux d'Hydro-Québec comme tels, je pensais à n'importe quel autre type de travaux, là.

M. Chevette: C'est parce qu'il y a quelques années... vous allez vous rappeler qu'après l'entente de commerce intérieur on a dû amender toutes nos législations, rappelez-vous, même celle d'Hydro.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, parce que...

M. Chevette: Non, non, mais, pour les soumissions publiques, les travaux d'envergure, on a été obligé... Tout contrat en haut de tant, on a... J'étais ministre des Affaires municipales à l'époque. Ça a été toute une ribambelle d'amendements législatifs, rappelez-vous. Ils sont soumis aux mêmes règles que nous autres, puis ils n'ont pas plus d'avantages, pas moins, mais c'est, au moins, sur des bassins naturels.

M. Vigneault (Pierre-Paul): La prétention juridique concernant les accords, et particulièrement le chapitre V, c'est qu'en permettant à des non-résidents de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de toutes les provinces finalement de s'inscrire au registre et de s'abonner dans des postes limitrophes des frontières qui sont pour eux les plus accessibles on offre, à ce moment-là, un traitement équivalent au meilleur traitement offert à nos Québécois, et c'est l'obligation qui a été contractée dans l'ACI.

M. Bordeleau: Toujours au niveau de l'inscription des non-résidents, vous avez dit: Les modalités, les conditions, ça réfère à des zones qui sont déterminées, et tout ça; le ministre faisait référence tout à l'heure à une autre réalité, puis il y a peut-être d'autres conditions ou d'autres modalités; vous faisiez référence tout à l'heure au fait que les compagnies qui seraient de l'Ontario mais possédées par des gens du Québec ne peuvent pas s'inscrire dans un poste de courtage. Il y en a-tu d'autres?

M. Chevette: Ça, ça va être formel, ça.

M. Bordeleau: Oui. Il y a-tu d'autres choses, au niveau des modalités, des conditions, qu'on va retrouver éventuellement dans des règlements, qui vont préciser qui ou comment ou dans quelles conditions des résidents de l'Ontario vont pouvoir s'inscrire, ou on va dire seulement: Vous avez le droit de venir, mais c'est dans telle, telle, telle zone, puis, point final; puis il n'y a pas autre chose? Ou bien donc s'il y a d'autres conditions qui vont être mises, à part celles auxquelles j'ai fait référence?

M. Vigneault (Pierre-Paul): L'idée, c'est que les non-résidents, pour ces questions-là des conditions particulières, questions de zones et de principal établissement... Parce que, normalement, le Québécois s'abonne aux services de courtage du lieu où il a son principal établissement... L'idée, c'est que, pour les autres questions, les non-résidents sont traités de façon égale aux camionneurs du Québec. C'est l'idée, ça.

M. Chevette: Mais soumis aux mêmes obligations.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les mêmes obligations et les mêmes...

M. Chevette: Par exemple, ils doivent s'enregistrer, ils doivent payer le coût d'enregistrement, etc.

Une voix: Ce qui est tout à fait normal.

M. Chevette: Tout à fait normal.

M. Bordeleau: O.K. L'inscription au registre, là, on a saisi que c'est automatique le 1er janvier. Après le 31

mars, là, quelqu'un dit: Moi, je veux m'acheter un camion puis je veux faire du vrac...

M. Chevrette: C'est le transfert, ça.

M. Bordeleau: ...comment ça marche, ça, là, là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Après la période... D'abord, l'inscription est automatique pour les camionneurs qui sont actuellement autorisés à faire du camionnage en vrac. Après le 1er janvier 2000, l'inscription est transférable, et les nouveaux camionneurs devront obtenir un enregistrement par transfert.

M. Bordeleau: Les nouveaux... Répétez-moi ce bout-là, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les nouveaux camionneurs, ceux qui actuellement ne sont pas autorisés...

M. Chevrette: Chevrette vend à Bordeleau, Bordeleau peut transférer.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est par transfert que ça se fait.

M. Bordeleau: Alors, il n'y aura pas de nouveaux... ce n'est pas des permis, là, mais de nouvelles inscriptions possibles.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non.

M. Bordeleau: Ça veut dire que c'est fermé au 31. Ça se fait à l'intérieur des gens qui sont là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça.

M. Bordeleau: Il n'y a personne à part que... Puis ça, ça va faire quoi? Ça va se vendre, ça, le droit de s'inscrire? Bien, ça va se vendre...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça va se négocier, oui.

M. Bordeleau: Il va vendre... Il n'y a pas de permis. Il va vendre un camion, puis en même temps il y a un droit d'inscription au registre qui est vendu. C'est ça?

M. Chevrette: Oui. Il est présumé... On va avoir une clause qui va être déposée, là, où le VR va être présumé L.

M. Bordeleau: Excusez, M. le ministre...

M. Chevrette: Expliquez-le donc.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Au niveau de la mécanique sur les camions, l'identification des camions va se faire de façon normale. On va, dans une période

transitoire, créer une présomption pour que les permis VR puissent continuer de circuler sur les camions, avec les camions où ils sont immatriculés. Maintenant, au niveau du transfert du registre, ce transfert-là se fait... C'est une inscription au registre au nom d'une compagnie, et c'est le transfert de cette compagnie-là... le nom de la compagnie est remplacé au registre par le nom de la compagnie qui a acquis le droit de s'abonner dans les services de courtage. Et il n'est pas question de limitation quant au nombre de camions autre que le nombre de camions autorisés présentement. Le camionneur actuellement a des permis qui restreignent, qui limitent le nombre de camions qu'il peut abonner au service de courtage. Alors, ce nombre-là reste le nombre actuel. Et c'est transmissible avec... pour le même nombre de camions. On ne vend pas les camions, autrefois on vendait les camions, mais on transfère une inscription au registre.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est. Ça va?

M. Bordeleau: Je peux continuer?

Le Président (M. Lachance): Oui, allez-y, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Les gens qui ont des VR actuellement — ils vont être inscrits au registre — qui ne s'inscrivent pas dans un poste de courtage avant le 31 mars, la possibilité, au fond, de vendre le potentiel de pouvoir s'inscrire, ils la perdent?

M. Chevrette: C'est-à-dire que ce qui est vendu, ce n'est pas un VR. Ce qui est vendu, c'est une inscription au poste de courtage, parce que le VR n'existe plus à compter du 1er janvier. On offre l'opportunité à ceux qui ont un VR de s'inscrire à un poste de courtage. Puis on les met tous automatiquement. L'obligation, c'est de s'en retirer. Il y en a qui préfèrent vivre exclusivement avec des contrats municipaux ou des contrats privés. Et ça, c'est tout déréglémenté. C'est 80 % du travail à ce niveau-là qui est déréglémenté, selon nous. Il reste 20 % de réglementation qui consiste précisément à reconnaître qu'il peut y avoir du courtage pour les camionneurs...

M. Bordeleau: Ce qui est vendu, c'est le camion avec l'identification, l'identité, là, au niveau de l'immatriculation.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Une personne — je reviens avec ça — qui est inscrite au registre...

M. Chevrette: En d'autres mots, c'est un transfert qui est autorisé, ce n'est pas une vente, dans le fond. Si j'ai un camion avec un VR dessus, je le vends au député de l'Acadie, l'opportunité qu'il a, c'est de garder l'inscription...

M. Bordeleau: Oui, oui. O.K.

M. Chevette: C'est tout ce qu'il y a.

M. Whissell: Au niveau des transporteurs hors frontières, tantôt on disait que, s'ils veulent venir transporter au Québec, il faut qu'ils s'inscrivent. Est-ce que, eux, le bassin est ouvert?

M. Chevette: Oui.

M. Whissell: Ou il faut qu'ils achètent...

M. Chevette: Le bassin est ouvert.

M. Whissell: Pour eux, il n'y a pas de limite, là?

M. Bordeleau: Ils peuvent s'inscrire après le 31 mars?

M. Whissell: D'où la raison...

M. Chevette: Non, non. Il y a des périodes fixées.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ils ont les périodes, les mêmes périodes d'abonnement que celles des Québécois.

M. Chevette: Des Québécois. Ils ont entre le 1er janvier puis le 31 mars.

M. Bordeleau: Puis, s'ils ne le font pas avant le 31 mars, il n'est plus question qu'ils viennent dans les postes de courtage après?

M. Chevette: Ils seront comme les autres qui sont hors poste.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il faudrait qu'ils attendent une autre année, parce qu'à tous les ans il y a une période d'abonnement, entre le 1er et le 31 mars.

M. Bordeleau: Alors, pour les Québécois aussi, à chaque année, il y a une période possible pour s'inscrire?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Ah, O.K., O.K. Ce n'est pas fermé complètement.

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: Annuellement, il y a une période...

M. Chevette: Exact. Oui, parce que, vous savez, c'était une des questions que, moi-même, je posais lors des audiences publiques, parce que j'avais la prétention

que — si ce n'est pas clair, on va le clarifier — c'était sept ans d'exclusion pour celui qui ne s'inscrivait pas.

M. Bordeleau: Ça n'a pas de sens.

M. Chevette: Non, non, mais rappelez-vous, dans les questionnements...

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est parce que, pour les Québécois... il arrive que les Québécois déménagent, et ils vont aller dans une autre zone de courtage, sur les postes de courtage. C'est des permis délivrés dans des zones de courtage. Alors, pour ceux qui ont à déménager leur principal établissement — parce que c'est le critère pour s'abonner — ils ont une période d'abonnement entre le 1er et le 31 mars de chaque année où ils peuvent s'abonner à un nouveau poste de courtage.

M. Bordeleau: O.K. Alors, ça veut dire qu'une personne qui achèterait, par exemple, un camion avec son identité de transporteur de vrac... Bien, il va y avoir une immatriculation?

M. Chevette: Oui. Sans doute.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ils ont une immatriculation générale.

M. Chevette: Générale.

M. Bordeleau: Alors, cette personne-là, éventuellement, si elle voulait aller dans un poste de courtage après le 31 parce que ça s'est fait... elle attendra la prochaine...

M. Chevette: La prochaine ronde.

M. Bordeleau: ...ronde et puis elle pourra s'inscrire à ce moment-là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est une modalité prévue dans le règlement. Ce point-là a été prévu dans le règlement. Il y aurait un remplacement dans le poste de courtage de prévu pour cette personne-là. L'acquéreur pourrait... par exemple, s'il transfère le droit d'inscription au mois de juin ou juillet, il remplace dans le poste de courtage l'abonné qui lui a transféré son droit d'inscription.

M. Bordeleau: J'avais un autre point, là, qui m'échappe, là.

M. Chevette: Tu pourras le reprendre à l'autre article.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député d'Abitibi-Est.

● (12 h 50) ●

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le ministre, est-ce qu'on peut penser que la valeur monétaire qu'on connaît d'un VR va se maintenir dans la valeur de transfert d'inscription?

M. Chevette: Ça va devenir la valeur de l'inscription. Mais c'est un marché public. S'il y a de l'ouvrage en masse, il y a des gens qui vont opter personnellement pour dire: Bien, écoute bien, moi, je ne veux rien savoir du courtage. C'est un choix. Mais, s'il dit: Bien, écoute, ça vaut la peine, à mon poste de courtage, il y a de l'ouvrage en masse, il y en aura.

Quand on aura annoncé le plan de transport de Montréal puis mon plan de transport de Québec, et dans chacune des régions, les plans de transport, il y en a qui vont prendre de la valeur.

M. Gauvin: C'est difficile à y répondre, à cette question-là. Je trouve courageux de le faire.

M. Chevette: Pas le choix.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Donc, je pense qu'on va résumer, là. Ça va être assez court. Ce qu'on comprend, le 1er janvier, tous les détenteurs de VR connus à la Commission des transports: automatiquement inscrits, ils n'ont pas de geste à poser, ce petit bout là, ça va bien; le 31 mars, s'ils n'ont pas posé un geste — c'est là que ça a des répercussions — ils ont l'obligation de poser un geste le 31 mars, s'inscrire à un poste de courtage. Donc, c'est clair.

M. Chevette: Exact. Ou de s'enlever de là. Parce qu'ils ont une inscription automatique.

M. Gauvin: Oui, oui, poser un geste.

M. Chevette: C'est la meilleure procédure. On fait la même chose sur les listes électorales. Tu peux te faire radier d'une liste électorale, mais, au moins, tu en oublies pas. L'objectif fondamental de l'inscription automatique, c'est de dire: Tout le monde est dessus. Puis tu peux t'en soustraire, c'est ça, l'avantage. Puis, s'il y a eu des oublis, on a une clause, là, pour ne pas pénaliser celui qui serait en instance de renouvellement d'un permis.

M. Gauvin: Deux, ce point-là est fait. Je pense que c'est clair. Une responsabilité au détenteur de permis de VR tels qu'on les connaît aujourd'hui. Ils auront une responsabilité le 31 mars, là, c'est indéniable. Donc, j'imagine que personne va oublier de le faire. S'il souhaite rester là, il le fait; s'il veut se retirer, il peut le faire.

Il y a un point, M. le ministre, dans votre justification de l'article 1, tantôt, on dit: Le courtage en transport demeure réglementé. Évidemment, c'était le transport en vrac qui était réglementé autrefois. Donc, ma

compréhension est celle-ci. Autrefois, le transport en vrac était réglementé. Le projet de loi vient réglementer les postes de courtage. Donc, les gens qui nous disent: Qu'est-ce que vous êtes en train de faire là aujourd'hui? Nous sommes dans une ère de déréglementation, et vous êtes en train de reréglementer. Je pense qu'on peut préciser ces choses-là. Il y a une déréglementation...

M. Chevette: Mais on peut nuancer ce que vous dites.

M. Gauvin: Bien, vous le nuancerez à votre façon, ça va ajouter à la compréhension. Je veux juste voir si on a une bonne compréhension. Il y a de la réglementation, elle tombe le 1er janvier. Et la définition de la réglementation qui va être applicable, c'est réglementer des postes de courtage qui vont gérer une somme de travail.

M. Chevette: Donc, ce n'est pas une nouvelle réglementation, c'est le maintien d'une partie de la réglementation en ce qui regarde le vrac, effectivement. C'est le maintien, je le reconnais, mais ce n'est pas une nouvelle réglementation toute fraîche, toute moulue. On maintient une partie du partage de travail qui existait antérieurement, on le maintient en ce qui regarde les agrégats et la forêt, mais pas tous les autres travaux. C'est déréglementé à peu près à 80 %, puis on garde 20 % de la réglementation antérieure qui réglementait les travaux du ministère.

M. Gauvin: On va retenir chacun notre perception...

M. Chevette: Ah, bien, ça, c'est bien sûr.

M. Gauvin: Non, mais, évidemment, je pense que je retiens la vôtre...

M. Chevette: Il y a une chose qui nous appartient, c'est nos deux oreilles, tous les deux.

M. Gauvin: Je retiens la vôtre, et là... En terminant, ça doit être un lapsus que vous avez fait, vous avez dit — et je sais très bien que ça doit être ça: Contracter tous les projets de l'État. Mais c'est du ministère des Transports?

M. Chevette: Des Transports...

M. Gauvin: C'est précisé...

M. Chevette: ...et les municipalités qui ont un lien contractuel ou un protocole de travail.

M. Gauvin: Protocole d'entente. Ça, vous l'avez mentionné, on va peut-être en redébattre, si vous êtes ouvert.

M. Chevette: Non, mais, ça, là-dessus, je pense qu'on ne le répétera pas assez souvent, mais c'est juste ça. Ça, je pense que c'est compris, ça.

M. Gauvin: On se rappelle qu'il y a eu un contrat signé avec les transporteurs forestiers...

M. Chevette: Exact.

M. Gauvin: ...et vous nous présentez ce matin une entente redéfinie avec Hydro. C'est un fait, Hydro-Québec?

M. Chevette: Non, non, Hydro, c'est «peut». Il y en a une, mais c'est «peut».

M. Gauvin: O.K. C'est «peut».

M. Chevette: On se comprend bien? C'est comme dans toutes les municipalités: dans leurs propres travaux, c'est «peut».

M. Gauvin: Et voilà!

M. Chevette: S'ils sont avec le ministère des Transports, c'est «doit», si c'est exclusivement le ministère des Transports, c'est «doit», mais, partout dans les municipalités et Hydro-Québec, lorsque le ministère n'est pas là de quelque manière que ce soit, c'est «peut».

M. Gauvin: On va juste... Tantôt, on va vous inviter à définir vraiment...

M. Chevette: Le «peut»? Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Non, non, l'application du ministère des Transports. Est-ce que c'est vraiment sur les routes où il a juridiction de façon très claire? On va essayer de clarifier ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Sur le registre, toujours...

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Bordeleau: ...j'aurais encore quelques questions. Quand on parle de la ronde annuelle d'inscription au registre, est-ce qu'il va y avoir une limite, là, en termes de nombre? Combien de personnes vont pouvoir s'inscrire? Est-ce que ça va être ouvert à tout le monde qui veut s'inscrire, annuellement, au registre?

Une voix: ...

M. Bordeleau: Pardon? Vous dites: Il y a une période annuelle où les gens vont pouvoir s'inscrire. Est-ce qu'il va y avoir des limites en termes de nombre?

M. Chevette: Bon. On se comprend bien, là, avant que maître ne réponde, c'est une formule de «phasing out» par rapport à la réglementation que l'on connaissait. Ce qu'on accorde, c'est un privilège à ceux qui en avaient un en ce qui regarde les travaux du ministère des Transports et en ce qui regarde les municipalités où ils ont des protocoles avec. C'est de même qu'il faut l'interpréter. Je ne sais pas si c'est clair; je peux le répéter. C'est vrai qu'on a procédé à de la déréglementation.

M. Bordeleau: Non, mais, moi, ça n'a rien... Je m'excuse.

M. Chevette: 80 % est déréglementé; on maintient à peu près 20 % de réglementation.

M. Bordeleau: Non, mais ce n'est pas là-dessus, là. Je ne veux pas mélanger les choses, ça n'a rien à voir avec le ministère, ou limité au ministère, ou rien. Je vous dis: À chaque année, on a dit que ceux qui ne sont pas inscrits avant le 31, s'il y en a qui veulent entrer dans le marché du transport de vrac, il y a une ouverture un an après, et là les gens vont pouvoir s'inscrire.

M. Chevette: Non.

Une voix: Non, non.

M. Bordeleau: Bien, vous parliez de ronde annuelle. Moi, c'est ce que j'ai compris, là.

M. Chevette: Oui, mais, une ronde annuelle...

Une voix: Pour ceux qui l'ont oublié.

M. Chevette: ...pour ceux qui ont des avantages.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ceux qui sont déjà inscrits...

M. Bordeleau: Non, non, mais regardez...

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...au registre de la Commission...

M. Bordeleau: Oui.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...ont à chaque année une période d'abonnement dans les services de courtage du 1er au 31 mars. Ça leur permet — pour ceux qui déménageraient, entre autres — d'aller dans un autre poste de courtage. Mais il n'y a pas de nouveaux camionneurs québécois qui peuvent s'abonner aux services de courtage autrement que par un transfert.

M. Whissell: Mais, tantôt...

M. Bordeleau: O.K.

M. Whissell: ...je vous demandais, au niveau, par exemple, de l'Ontario, eux, ils peuvent venir une fois par année. Mais vous n'avez pas peur que, par toutes sortes de mécanismes puis de petits tours de passe-passe, il y ait des gens du Québec qui rentrent par le... je ne dirais pas des ratoureux, là, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Whissell: ...par des tours de passe-passe, des gens qui rentrent par l'Ontario pour venir s'inscrire au Québec? Il n'y a pas cette possibilité-là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Mais, dans le projet de loi, on a prévu un amendement pour éviter ce genre d'expérience où une entreprise ontarienne contrôlée par un Québécois viendrait s'inscrire au registre. Et, si on l'identifie, bien, à ce moment-là, elle serait exclue du registre.

M. Whissell: Oui, mais c'est facile trouver un prête-nom puis...

M. Bordeleau: Ça va être quoi, la durée de cette période-là, annuelle, qui va permettre aux gens de s'inscrire?

M. Chevette: Je vais essayer de faire mon professeur, là. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Retournez à votre vieux métier.

M. Chevette: C'est ça.

M. Bordeleau: Ce n'est pas le plus vieux métier du monde, mais votre vieux métier. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ha, ha, ha! Le plus vieux métier du monde, on en reparlera tous les deux dans le passage.

M. Bordeleau: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Avant de suspendre nos travaux, ce sera la dernière intervention.

M. Chevette: Oui. Ce que je veux dire: On a jusqu'au 31 mars pour inscrire tous ceux qui auront un privilège pour les sept ans.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: On se comprend-tu? Sauf qu'au 31 mars, s'il y en a qui ne s'en sont pas prévalus... vrac actuels qui ne se sont pas prévalus d'être sur le registre global, pour toutes sortes de raisons, eux autres seront radiés, c'est évident. Le privilège ne demeure que pour

ceux qui seront vraiment inscrits le 31 mars. C'est ça qu'on appelle la formule de «phasing out». Sinon, il faudrait réinventer une licence qui n'existe plus à compter du 1er janvier. Donc, l'entente qu'on a présentement vaut pour les gens en place.

● (13 heures) ●

M. Whissell: Êtes-vous d'accord, M. le ministre, que, quand même, via l'Ontario, il y a des gens qui peuvent, par des jeux de société, puis tout ça, venir s'inscrire une fois par année sous des prête-noms?

M. Chevette: L'Ontario y a même réfléchi avant nous autres. C'est pour ça qu'on met la clause que ça ne peut pas être contrôlé par une entreprise québécoise. Vous allez voir, au fil des articles, quand on va...

M. Whissell: Non, j'ai vu l'article...

M. Chevette: ...commencer à en adopter un, que vous allez avoir toutes les réponses à vos questions.

Le Président (M. Lachance): Sur ces propos, je suspends les travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi, en vous signalant de façon particulière que nos travaux vont se poursuivre à la salle 1.38...

M. Chevette: Oui, puis c'est exigé.

Le Président (M. Lachance): ...de l'édifice Pamphile-Le May. Alors, 1.38, 15 heures, cet après-midi, et je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 6)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux avec le mandat de faire l'étude détaillée du projet de loi n° 89, Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac.

Au moment de la suspension de nos travaux, nous en étions toujours à discuter sur l'article 1. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 1? M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Bien, je voudrais intervenir pour bien comprendre la mécanique de l'inscription. Les gens qui s'inscrivent ont jusqu'au 31 pour s'inscrire. Ils sont inscrits automatiquement dans le registre. Au 31 mars, ils s'inscrivent volontairement dans le poste de courtage. Une personne qui, entre les deux, mettons, vend son camion, il y a un transfert qui se fait automatiquement, n'importe quand dans l'année, ça, hein?

M. Chevette: Il y a une possibilité, pour celui qui acquiert le camion et qui avait un privilège d'inscription, de s'inscrire.

M. Bordeleau: Immédiatement au moment où il acquiert le camion.

M. Chevette: Immédiatement.

M. Bordeleau: O.K. Alors, automatiquement, s'il achète un camion qui est dans le poste de courtage, il y va. S'il achète un camion qui n'est pas dans un poste de courtage, la possibilité de s'inscrire, ça sera dans la ronde suivante.

M. Chevette: Non. S'il achète un camion qui n'avait aucun privilège de vrac avant, c'est bien de valeur, mais ce privilège ne lui est pas réservé, de quelque nature que ce soit.

M. Bordeleau: Il ne peut pas rentrer à aucun moment dans le sept ans.

M. Chevette: Non, non. C'est un «phasing out», c'est un privilège accordé à ceux qui en ont un. Ça ne sera pas long. Voulez-vous attendre une minute?

M. Bordeleau: Oui, oui. Allez-y.

(Consultation)

M. Chevette: O.K. Je m'excuse.

M. Bordeleau: À ce moment-là, à quoi sert la période annuelle? Si la personne achète un permis d'un individu qui l'a, automatiquement il y a un transfert, immédiatement. Donc, lui, il est dans le poste de courtage, il a les privilèges d'être dans un poste de courtage. Celui qui achète un camion qui ne serait pas dedans, lui, il est fini pour sept ans. Mais, la période annuelle, elle sert à quoi exactement? Qui peut rentrer dans cette période-là?

M. Chevette: ...faire un choix de celui qui a un privilège d'être ou de ne pas être. Il y en a, des contracteurs généraux, par exemple, qui n'ont peut-être plus intérêt d'être dans ce poste-là. Ils ont grossi, ils «bident» sur tous les contrats, puis ils ne veulent rien savoir du poste de courtage.

M. Bordeleau: Le privilège, c'est de sortir, ce n'est pas d'entrer.

M. Chevette: C'est de sortir, mais aussi de rentrer. Il y en a, des petits contracteurs, par exemple... Surtout dans la région de Montréal, il y a 1 000 et quelques permis de vrac puis il y a seulement 200 et quelques permis au poste de courtage. Il y en a donc un joyeux paquet qui...

M. Bordeleau: Oui, mais, si vous dites...

M. Chevette: Mais ça ne veut pas dire qu'ils n'ont pas un privilège pareil.

M. Bordeleau: Le privilège, ils ne l'ont plus si, au 31 mars, ils ont été exclus du registre, ils ne sont plus dans le registre.

M. Chevette: Mais ceux qui déménagent d'une région à une autre...

M. Bordeleau: Ah! ceux qui sont dans un poste puis qui déménageraient dans un autre poste.

M. Chevette: ...changent d'adresse. C'est ça.

M. Bordeleau: À ce moment-là, ça ne se fera pas automatiquement, si la personne déménage? Un mois après, là...

M. Chevette: On ne suit pas nécessairement les individus. C'est un privilège rattaché à un individu, qui doit faire un minimum d'efforts pour faire suivre son privilège.

M. Bordeleau: Non, je comprends, mais, je veux dire, une personne qui déménage, là, immédiatement après que la période est passée, elle va devoir attendre un an pour pouvoir s'inscrire, ou bien non si ça va se faire automatiquement?

M. Chevette: Me Vigneault. Je n'ai pas lu le règlement en détail, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les périodes d'abonnement sont fixées par le règlement, et ils doivent le faire entre le 1er mars et le 31 mars. Lorsqu'ils déménagent, ils ont à s'assurer de tomber dans les périodes d'abonnement pour changer de poste.

• (15 h 10) •

M. Gauvin: M. le ministre, est-ce que vous maintenez ce que vous avez avancé tantôt, qu'un petit entrepreneur qui n'était pas au poste au courtage peut revenir s'inscrire?

M. Chevette: Quelqu'un qui a un privilège au 31 mars de cette année conserve son privilège d'adhérer ou de ne pas adhérer. C'est ce que j'ai compris.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le 31 mars de cette année, c'est... La période pour faire son choix de s'abonner au système de courtage se termine le 31 mars. Si, le 31 mars, il a choisi de ne pas s'abonner, à ce moment-là, il encourt la radiation du registre de la Commission.

M. Bordeleau: S'il encourt la radiation, il ne peut pas se réinscrire après.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il ne pourra pas se réinscrire après.

M. Bordeleau: Alors, il y a quelque chose qui ne marche pas.

M. Gauvin: En fait, c'est ça, le sens. Je veux clarifier, parce que M. le ministre s'est avancé, là.

M. Chevette: Dans les explications données, vous avez raison, ça ne concorde pas. Moi, j'ai dit ceci, mais je vous l'ai dit sous réserve que je n'avais pas lu le règlement en détail: Moi, je croyais très sincèrement qu'il pouvait se réinscrire la deuxième année. C'est ce que j'ai dit tantôt, alors que l'explication qui est donnée par Me Vigneault, c'est qu'en vertu du règlement tel que rédigé il n'aurait pas le droit. Donc, on a une décision à prendre, effectivement, et je vais la prendre ça ne sera pas long.

M. Gauvin: Parce que, moi, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit dans le passé. Donc, je ne suis pas responsable de la loi...

M. Chevette: Non, non, mais... Pas responsable!

M. Gauvin: ...dans les jours passés. Je ne suis pas responsable de la loi...

M. Chevette: Mais on n'en avait jamais parlé, de ça.

M. Gauvin: ...mais j'ai avancé des choses. On n'en avait jamais parlé, mais ça semblait qu'il y avait une souplesse à ce niveau-là. Qu'est-ce que vous avez à nous...

M. Chevette: Il y en a qui considèrent ça comme une souplesse, d'autres qui disent que c'est une trop grande souplesse, que le 31 mars devrait être le club définitif avec lequel on joue sur les privilèges pour ce club, point final.

M. Gauvin: Une décision à prendre. Qu'est-ce que vous avez à proposer?

M. Chevette: Je vais en prendre une d'ici quelques heures.

M. Gauvin: Donc, on revient... Moi, je vous proposerai...

M. Chevette: Tu as deux interprétations. La clause, de toute façon, ne nous lie pas à ce stade-ci, puis, dès que la clause va nous lier, je vais vous donner une interprétation finale.

M. Gauvin: Et voilà!

M. Chevette: C'est beau?

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'article 1? L'article 1 est-il adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté?

M. Gauvin: Moi, je vais vous faire une proposition, M. le Président. Il va être adopté sous réserve, pour ne pas... Mais, si jamais que, dans un autre débat... M. le ministre, on peut rouvrir?

M. Chevette: Bien sûr.

M. Gauvin: Parfait, M. le Président.

M. Chevette: J'ai toujours été très souple.

Le Président (M. Lachance): De consentement, on peut rouvrir.

M. Gauvin: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 1 est adopté.

M. Chevette: Ne dis pas non, toi! Je ne suis pas arrivé à ta clause.

Pouvoirs et réglementation

Le Président (M. Lachance): L'article 2, M. le ministre.

M. Chevette: L'article 2. L'article 5 de cette loi, modifié par l'article 1 du chapitre 8 et par l'article 156 du chapitre 40 des lois de 1998 et par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié:

1° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe c et après le mot «permis», de «pour le transport de personnes»;

2° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe c, des mots «de personnes ou de biens transportés» par «de personnes transportées».

En fait, les paragraphes 1° et 2° abrogent le pouvoir du gouvernement d'exiger un permis pour effectuer le transport de biens. Le permis de camionnage en vrac est actuellement le seul permis exigé en vertu de la Loi sur les transports pour effectuer des transports de biens. Donc, à toutes fins pratiques, c'est la conformité de l'entente de commerce interprovincial.

M. Bordeleau: Ça exclut l'idée des permis.

M. Chevette: Exact. C'est là que vous avez la déréglementation.

M. Bordeleau: Mais, quand on lit le texte actuel, on dit: «En outre des autres pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi, le gouvernement peut, par règlement, déterminer les activités qui requièrent un permis pour le transport de personnes.» Il y en a un, permis.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Pour le transport des personnes.

M. Chevette: Des personnes, oui.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. Le transport d'autobus.

M. Chevette: D'autobus.

M. Bordeleau: O.K. Mais c'est ça, il y a des permis qui demeurent pour ça.

M. Chevette: Mais on enlève les biens.

M. Bordeleau: O.K. D'accord.

M. Chevette: On dérègle le vrac, là.

M. Bordeleau: Mais, les permis d'autobus, ça, ça existe.

M. Chevette: Exact. Ça existe. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Ça va? L'article 2, adopté. L'article 3.

M. Chevette: C'est-à-dire que l'article 2, suite:

3° par l'insertion, après le paragraphe... Je ne sais pas si on l'a voté automatiquement. On ne l'a pas adopté. On continue.

3° par l'insertion, après le paragraphe n, des suivants...

Le Président (M. Lachance): Oh! Bon. Oui, l'article 2 n'est pas adopté.

M. Chevette: C'est pour ça que j'ai dit: Le premier bout, adopté. J'ai pris la peine de vous le demander, M. le Président.

M. Bordeleau: Vous l'avez adopté vite, M. le ministre.

M. Chevette: Non, ce n'est pas la vitesse. La vitesse tue. Vous le savez, je suis très sécuritaire.

Le Président (M. Lachance): On n'a pas les mêmes pages, d'après ce que je peux voir, non plus.

M. Gauvin: C'est parce qu'on n'avait pas tourné la page en même temps que vous.

M. Chevette: Ça, il y a une question de vitesse de l'oeil ou de la main, puis il y a des histoires là-dessus qu'on ne contera pas au micro.

M. Gauvin: Vous avez des expériences?

M. Chevette: Non. Je me suis fait conter des histoires. Ha, ha, ha! L'article 2, suite. Notez:

conditionnel. On vous reviendra, c'est tout. On ne s'emmerdera pas avec ça.

Le Président (M. Lachance): De toute façon, on va attendre pour adopter l'article également.

M. Chevette: C'est ça. L'article 2, suite:

3° par l'insertion, après le paragraphe n, des suivants:

«n.1) déterminer les conditions auxquelles doit satisfaire un exploitant de véhicules lourds dont les établissements sont situés hors Québec pour s'inscrire au Registre du camionnage en vrac;

«n.2) déterminer les motifs pour lesquels la Commission peut accorder un délai à un exploitant pour remédier à une situation qui entraînerait sa radiation du registre»;

4° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe o, des mots «titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac» par les mots «exploitants inscrits au registre».

Ici, le paragraphe n.1, c'est pour les gens hors Québec dont on parlait. Le n.2, c'est celui qui, pour des raisons particulières, serait en instance de renouvellement, de changement de... Comment on dirait ça, là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Celui qui n'avait pas pu renouveler son permis...

M. Chevette: ...son permis à temps, pour qu'il ne soit pas exclu par les dates butoirs qu'on avait ici. Et le paragraphe 4°, c'est la conformité, c'est en concordance, à toutes fins pratiques, avec la disparition du permis, qu'on a votée tantôt, mais le privilège de l'inscription au registre par lequel on substitue. C'est ça.

M. Bordeleau: Oui. M. le Président, la question des raisons pour lesquelles on accorde un délai, pour un exploitant, pour remédier à une situation qui entraînerait sa radiation au registre, c'est quoi, les raisons qui sont des raisons admissibles?

M. Chevette: Je vais donner l'exemple du gars qui est en processus de...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans le règlement actuel, c'est une question de décès. Il y a eu un décès dans les 60 jours précédant la date où il devait s'abonner au service de courtage, ou d'hospitalisation, de maladie.

M. Bordeleau: Un décès dans la famille?

M. Vigneault (Pierre-Paul): De l'actionnaire principal s'il s'agit de la compagnie, de l'individu si c'était une personne physique qui avait un permis. Alors, la succession...

M. Chevette: En d'autres mots, c'est pour tenir compte des circonstances incontrôlables, mais qui sont

admissibles généralement dans ce secteur-là. C'est le décès d'un actionnaire principal, le décès du père, dans le transfert au fils, ou, je ne sais pas, la vente. Mais il ne faut pas faire perdre un privilège parce qu'il y a eu des circonstances du genre. La Commission des transports en gère, de ça, à l'année longue.

M. Bordeleau: Il y a eu un cas de taxi où ils ont géré puis...

M. Chevette: Ah! je ne vous dis pas qu'ils sont infaillibles.

M. Bordeleau: Non, non, c'est ça.

M. Chevette: Il y a rien que le pape qui l'est.

M. Bordeleau: Mais la personne vit avec les conséquences qu'elle a perdu son permis. Je vous ai écrit à ce sujet-là.

M. Chevette: Mais il y a des recours aux tribunaux civils, dans ce temps-là, par exemple, s'il y a excès de juridiction ou encore... Il y a excès de juridiction, il y a aussi — comment dirais-je — vice de forme. Tu peux en appeler, au moins, dans ces cas-là.

M. Bordeleau: O.K. En fait, c'est les seules raisons, ou il y a d'autres raisons?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les raisons, les seules qu'on a actuellement de prévues dans le règlement, c'est le décès, la maladie dans les 60 jours ou les 15 jours qui précédaient les dates où il devait s'abonner.

M. Chevette: Un coma profond.

M. Bordeleau: Alors, c'est les dates qui précèdent le 31.

M. Chevette: C'est ça.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

M. Chevette: C'est beau? Adopté. Le 3.

M. Bordeleau: Non. Attendez un petit peu.

M. Chevette: Non?

M. Bordeleau: Si on finit le registre, j'ai d'autres questions à poser. Oui, après ça, on passe au service de courtage?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Au niveau des registres, là, j'aime-rais ça qu'on clarifie un autre point, c'est la question du nombre de camions qui sont inscrits.

M. Chevette: Ceux qui sont inscrits au registre le 1er janvier?

M. Bordeleau: Au fond, tous ceux qui ont un permis de vrac, automatiquement aujourd'hui...

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: En fait, tous les détenteurs. Si une personne a deux permis de vrac, elle est inscrite automatiquement.

M. Chevette: Les deux sont inscrits dans sa région d'exploitation.

M. Bordeleau: Bon. Après ça, au niveau de... O.K. Alors, non, ça va. Ça va être dans les postes de courtage que je vais poser la question. Ça va.

M. Chevette: Oui, exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 3, M. le ministre.

M. Chevette: L'article 8 de cette loi, modifié par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots «adopté par une association de transporteurs titulaires d'un permis pour le transport d'une matière en vrac» par les mots «concernant les services de courtage en transport dans un marché public, adopté par un titulaire d'un permis de courtage».

Il s'agit tout simplement d'une disposition d'harmonisation pour maintenir les pouvoirs actuels du ministre des Transports d'approuver les règlements des courtiers. Le pouvoir d'approbation est limité aux règlements qui concernent le courtage dans les marchés publics, qui demeure réglementé. Ce pouvoir a été transféré à la Commission par règlement.

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: On a défini, un peu plus tôt cet avant-midi... c'est-à-dire qu'on en est venus à la conclusion que vous allez peut-être définir ça, les marchés publics.

• (15 h 20) •

M. Chevette: Ça l'est, défini. L'avez-vous, le texte de la loi, là? «Marché public» signifie un marché

entre l'État et... Je vais vous le dire. On va donner le texte exact.

M. Gauvin: O.K.

M. Chevette: Je sais que c'est réglementer un marché qui est entre l'État et...

M. Gauvin: Bien, revenons à l'article, puis on va prendre connaissance de ça.

M. Chevette: Allez! Vous pouvez y aller entre-temps.

C'est: «Marché public»: marché conclu par l'État ou une collectivité publique.»

M. Gauvin: Est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut...

M. Chevette: «"Marché public", marché conclu par l'État ou une collectivité publique.»

M. Gauvin: L'État, on comprend ça. Voulez-vous essayer de nous définir «collectivité publique»?

M. Chevette: Municipalité, c'est une collectivité publique. Et, comme c'est les seuls qui peuvent avoir un protocole avec moi...

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a d'autres...

M. Chevette: Bien, il y a d'autres collectivités publiques, mais qui ne sont pas touchées, en l'occurrence, par la présente loi.

M. Gauvin: La commission scolaire qui ferait des grands travaux est une...

M. Chevette: La commission scolaire n'est nullement touchée par ça. D'ailleurs, la commission scolaire, c'est plutôt des cours d'école qu'elles font. Les autobus jaunes empruntent nos routes.

M. Gauvin: Non, non. Écoutez, là, je l'ai pris comme exemple comme collectivité. Si jamais il y a un grand projet, elle reçoit l'aide de l'État via le ministère de l'Éducation...

M. Chevette: Non, ce n'est pas touché. Comme les Affaires municipales...

M. Gauvin: Je comprends que ça été dit, mais on veut clarifier.

M. Chevette: ...qui conclut des ententes dans les infrastructures, par exemple le projet d'infrastructures Québec-Canada, si c'est le ministère des Transports pour la partie routière, ça peut être touché, mais, si c'est le ministre des Affaires municipales qui donne des subventions, l'égout, l'aqueduc, les travaux communautaires, je ne sais

pas, ce n'est pas touché. D'ailleurs, je sais que M. Lalonde me regarde puis il me mange des yeux, en disant ça, mais il est d'accord avec moi, parce que c'est l'explication que je lui ai donnée.

M. Bordeleau: Les MRC, c'est...

M. Chevette: Les MRC, c'est des municipalités.

M. Bordeleau: C'est des collectivités publiques?

M. Chevette: Au sens de la loi, oui. Mais, encore là, sur n'importe quels travaux d'une MRC, si ce n'est pas le ministère des Transports, que ce soit une MRC ou que ce soit... D'ailleurs, les commissions scolaires, on me dit qu'elles n'auraient même pas de pouvoir habilitant pour faire des routes ou faire des clauses de protection, parce que c'est...

M. Bordeleau: Les communautés urbaines, c'est...

M. Chevette: Le «peut», il est seulement pour les municipalités.

M. Gauvin: J'aimerais définir une situation.

M. Chevette: C'est un fait, là. Revenons... Je veux l'expliquer, ça, là, pour que tout le monde comprenne. Le «peut» que Mme Harel a apporté dans la loi de l'été passé ne l'est que pour les municipalités et non pas pour les commissions scolaires. Donc, il n'y a pas de pouvoir habilitant pour une commission scolaire de faire quoi que ce soit. Elle ne pourrait pas dire que c'est «doit» ni «peut», elle n'a pas de pouvoir habilitant.

M. Gauvin: J'aimerais juste clarifier une chose qu'un de nos collègues à l'Assemblée nationale... Hier ou avant-hier, le député d'Abitibi-Ouest disait qu'on avait une mauvaise compréhension de la loi. Vous n'étiez pas présent, mais je sais qu'il y a peut-être des oreilles qui l'ont écouté, dans votre cabinet, là. Mais je veux vraiment clarifier ça. C'est qu'il a dit que nous avons, de ce côté-ci, une mauvaise compréhension de la loi, parce que, de toute façon, M. le député, il dit: Les municipalités, c'est «peut». Et je me rappelais que vous aviez clairement dit que, s'il y a un protocole d'entente...

M. Chevette: C'est «doit». Ça, je n'ai jamais changé d'idée.

M. Gauvin: C'est «doit». Bon, c'est parce qu'il faudrait peut-être... On va l'inviter à vous écouter à nouveau.

M. Chevette: Ah! Bien, s'il comprend aussi vite que vous autres, ça va être parfait.

M. Gauvin: Merci.

M. Bordeleau: Au niveau des règlements, chaque service de courtage fait ses propres règlements. C'est ça?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Ça varie d'un poste à l'autre, d'un service à l'autre.

M. Chevette: Bien, il faut qu'ils respectent les normes de base, là, mais ils peuvent dire, par exemple, que le premier camion, c'est tout le monde, à moins que le taux saute. Puis là il y a des règles qu'ils peuvent se donner. Ils peuvent avoir celui, par exemple... Ils vont être obligés de respecter, d'autre part, les clauses, par exemple, qui disent que quelqu'un qui a soumissionné et qui ne l'a pas eu ne peut pas aller sur le contrat.

Je donne un exemple très concret, parce qu'on en a discuté tantôt avec mes collègues. Je suis un petit entrepreneur. J'ai soumissionné sur un contrat. Je ne l'ai pas eu, mais je fais partie du poste de courtage, en vertu des amendements qu'on met. Je ne peux pas aller sur ce contrat-là par le biais du courtage. Si le contracteur qui l'a eu veut me prendre dans son 50 %, c'est libre à lui, ça. Si le type a 10 trucks, cinq, je ne sais pas, moi, 10 camions, cinq camions, il peut y aller par l'autre biais, mais il ne peut pas y aller par le biais du courtage. Après avoir discuté beaucoup avec les gens, des entrepreneurs généraux, ils m'ont dit: Il ne faudrait pas qu'il soit soumissionnaire puis qu'après il prenne le biais du courtage puis qu'il vienne m'écoéurer sur la job. C'est de même qu'on m'a dit. Donc, c'est pour ça qu'on a décidé que c'était ça, pour enlever les irritants. Mais, ça, c'est admis aussi par tous ceux qui oeuvrent sur les chantiers.

M. Gauvin: Même s'il était inscrit...

M. Chevette: Sur le courtage, même s'il est inscrit au poste, il ne pourrait pas aller sur la job par le biais du courtage. Il pourrait y aller, dans le 50 % de l'employeur qui, lui, dit: Bon, bien, lui, il a 10 camions, il est inscrit au poste de courtage, mais, moi, je n'en ai pas, par exemple, et je prends ces 10 là contre les 10 de l'ANCAI. C'est possible, ça. Ça, on ne réglemente pas, de quelque manière que ce soit, l'approvisionnement en camions de l'entrepreneur général. Comme, dans certains cas, il peut prendre 100 % de l'ANCAI, s'il veut. Mais on dit: Pour éviter tout conflit, ce qu'on appelle, entre guillemets, un grand conflit d'intérêts, mais plutôt tout conflit de fonctionnement...

M. Bordeleau: Les droits de gérance qui...

M. Chevette: ...de droits de gérance, ils étaient deux à se partager une job, c'est normal que l'individu, pour cette job bien précise là, ne soit pas sur le chantier, en tout cas par le biais du courtage.

M. Gauvin: C'est une situation temporaire reliée à ce contrat-là.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Ça, ça va être inscrit où, M. le ministre?

M. Chevette: Ça va être inscrit dans le règlement général du courtage, dans le contrat d'abonnement.

M. Bordeleau: Il y a un règlement général du courtage?

M. Chevette: Dans le contrat d'abonnement de la personne qui va signer avec le courtage.

M. Bordeleau: Oui, O.K. Mais ça va être dans le contrat du service de courtage.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Tout à l'heure, on disait que les services de courtage faisaient leurs règlements et vous les soumettaient.

M. Chevette: Bien, il va y avoir des obligations de base en vertu d'une loi. Ça ne sera pas dans la loi comme telle, ça va être au niveau du contrat... Expliquez-le.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans le règlement que le gouvernement peut adopter en vertu de l'article 5...

M. Bordeleau: Oui.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...on peut imposer le contrat d'abonnement. Et, dans le contrat d'abonnement qui sera imposé...

M. Chevette: Ça sera écrit.

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...ça sera écrit.

M. Bordeleau: O.K. Alors, ça va être clair, ça va être inscrit en quelque part. On peut prendre pour acquis que c'est...

M. Chevette: Oui, puis c'est bien enregistré ici. Je suis sûr qu'il y a plusieurs oreilles qui vont s'en rappeler.

M. Bordeleau: On va s'en souvenir, c'est vrai.

M. Gauvin: En plus des oreilles, c'est que c'est enregistré.

M. Chevette: Oui, c'est enregistré dans mon cerveau aussi.

Le Président (M. Lachance): Et ça va être écrit.

M. Bordeleau: L'autre question — je peux peut-être l'aborder ici — on parle du titulaire d'un permis de courtage, là. La question de la possibilité de créer des nouveaux postes de courtage, on l'a mentionnée ce matin. Si je me souviens bien, je pense que c'était au moment des consultations, ça a été dit que les gens pourraient, s'ils veulent... S'ils ne veulent pas être membres d'un poste de courtage qui existe actuellement, ils peuvent s'en former un autre, poste de courtage. Ça, ça a été compris...

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: Bien, ça a été compris comme ça, là.

M. Chevette: Non, non. Mais ce n'est vraiment pas ça que j'ai dit. Je suis convaincu qu'il y a quelques avocats dans la salle qui étaient en désaccord avec moi, justement, quand je l'ai expliqué.

M. Bordeleau: Oui. Mais est-ce qu'il y a, oui ou non, possibilité d'avoir un deuxième poste de courtage dans une région?

M. Chevette: Oui, il y a une possibilité...

M. Bordeleau: Bon.

M. Chevette: ...mais c'est à la condition que les deux aient 40 %, minimum. C'est dire que, s'il y en a un qui a 70 %, théoriquement, il n'y pas de possibilité d'un deuxième poste.

M. Bordeleau: Non, mais c'est ça.

M. Chevette: C'est dans ce sens. C'est de même que je l'ai expliqué d'ailleurs en commission parlementaire lors des audiences.

M. Bordeleau: C'est parce que, si la...

M. Chevette: Mais, dans certains milieux, il se peut fort bien qu'il y ait deux postes de courtage. Je donne un exemple. En particulier, Montréal, quand je disais, tantôt — je ne sais pas si c'est avant de dîner ou en entrant ici; il y en a assez, de réunions: Quand tu as 300 permis, mettons, sur 1 067, tu as 300 permis des inscrits, mais il pourrait y avoir 800 inscrits et deux postes de courtage très légaux, parce qu'ils ont chacun 40 %, par exemple, des gens inscrits. C'est possible.

M. Bordeleau: Quand vous dites, mettons, «les inscrits», là, c'est les inscrits au registre?

M. Chevette: Je donne un exemple très pratique. M. Lalande est venu témoigner avec un groupe, par exemple. Ils nous ont dit: On aimerait avoir notre poste de courtage. J'observe — puis c'est juste les faits que

j'observe, là — qu'il y a 250 permis seulement d'inscrits. Qu'est-ce qui nous dit qu'au 31 mars il n'y en aura pas 600? Des groupes choisissent 40 % chacun. Il y a deux postes de courtage, puis c'est légal.

M. Bordeleau: Oui, mais, d'ici au 31, c'est seulement les...

M. Chevette: Bien, ils ont à faire leur propagande. Je ne ferai pas les démarches pour eux autres, moi, Christophe!

M. Bordeleau: Non, non, mais, d'ici le 31, M. le ministre, c'est seulement les postes de courtage existants. D'ici le 31, c'est seulement les postes de courtage existants; il ne peut pas y en avoir d'autres.

• (15 h 30) •

M. Chevette: Oui, mais il faut que je répète: La norme qu'on met, c'est 40 % des intéressés.

M. Bordeleau: Bon, attendez un petit peu. On va essayer de clarifier tout ça. Il y a des gens qui sont...

M. Chevette: Ce n'est pas le 1 067.

M. Bordeleau: O.K. Il y a des gens qui sont inscrits automatiquement. Alors, ils ont jusqu'au 31 pour s'inscrire dans un poste, mais ils sont au registre.

M. Chevette: Prenons le chiffre de 1 000 inscrits.

M. Bordeleau: O.K. Ils sont au registre.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Bon. Alors, votre 40 % actuelle, ça va être 40 % de 1 000?

M. Chevette: S'il y a 1 000 intéressés au 31 mars...

M. Bordeleau: Non, mais ils sont inscrits, là, on ne sait pas s'ils sont intéressés ou non.

M. Chevette: Non, non, mais, au 31 mars, il va y avoir des intéressés, là. Il y a une liste qui va s'épurer.

M. Bordeleau: Non, mais, au 31 mars, ils vont déjà être inscrits dans les postes de courtage; ils doivent le faire avant le 31, puis dans les postes existants.

M. Chevette: Le 1er janvier, tout le monde est inscrit.

M. Bordeleau: Oui, ça va.

M. Chevette: Le 31 mars, on aura une liste définitive.

M. Bordeleau: Oui, des gens inscrits dans des postes de courtage.

M. Chevrette: On aura une liste définitive de ceux qui ont choisi ou pas des postes de courtage. O.K.?

M. Bordeleau: Ils vont être inscrits, à ce moment-là, dans le poste de courtage.

M. Chevrette: S'il y en a 1 000 d'inscrits le 1er janvier puis qu'il y a un poste de courtage qui présente 250 noms sur 600 inscrits définitifs en mars, il pourrait se créer un autre poste de courtage, parce qu'ils ont 40 %; 40 % et 40 %, ça fait 80 %, il resterait même un groupe qui faudrait qu'il choisisse entre l'un ou l'autre.

M. Gauvin: Ça, c'est le 31 mars, là.

(Consultation)

M. Chevrette: Dans la démarche... On va le reprendre.

Des voix: Oui.

M. Gauvin: Vous allez voir que, si c'est un peu plus clair, on va comprendre vite.

M. Chevrette: Le 1er janvier, on part du 1er janvier, 1 000 permis. O.K.?

M. Gauvin: Oui.

M. Chevrette: Là, les gens discutent. Ils ne savent plus trop, trop où aller, mais, le 29 février, ou le 28, dépendant que ce soit une année bissextile ou pas — c'est-à-dire assez précis, ça aussi? — on dit: Faites vos demandes de permis de courtage. On a deux demandes, ou on en a trois. On en a deux qui recueillent 40 %; il y a deux postes de courtage. C'est-à-dire plus clair?

M. Gauvin: Oui, oui. Là, ce que je comprends, c'est que, le 1er mars, les gens sont préparés, les intéressés sont préparés, puis ils ont déjà pensé d'avoir un poste de courtage pour une certaine catégorie. Ils s'inscrivent, et il y en a peut-être déjà d'autres qui vont être déjà en lice. Vous en avez deux. Là, on a présenté ça dans une situation facile: deux groupes avec un nombre suffisant.

Vous ne trouvez pas que 40 %, pour certaines régions, c'est une grille, c'est une norme qui est assez élevée? Ce n'est pas facilitant. Ce n'est vraiment pas un pourcentage énorme, facilitant.

M. Chevrette: Non, mais, dans les petites régions, pourquoi il y aurait une multitude de postes? Ça va être juste plus difficile à gérer, voyons.

M. Gauvin: Oui, je peux raisonner comme vous: Pourquoi? Mais est-ce qu'on leur impose?

M. Chevrette: Non, mais, si on impose, pour un travail, 50-50, par exemple... Prenons un exemple d'un chantier où il y aurait à peine, je ne sais pas, moi, 10 postes. Il y a 25 camions. Je prends aux Îles-de-la-Madeleine, il y a 24 VR actuellement; donc, il y en a 24 probablement qui vont être inscrits sur la liste. Puis ça, ça a une tendance à arriver. Si vous mettiez autant de postes de courtage qu'il y a de paroisses sur l'île puis qu'il n'y a qu'un seul grand chantier, lequel premier qui va l'inscrire? On ne courra pas après les troubles, on s'arrange pour ne pas en avoir.

M. Gauvin: Non, non, je comprends. Mais, écoutez, la loi, là, on veut qu'elle reflète le plus d'équité possible.

M. Chevrette: C'est la norme de 40 % actuelle. On ne change rien avec l'actuelle.

M. Bordeleau: Non, mais on peut en discuter?

M. Chevrette: Oui, on peut en discuter, mais je vous dis que c'est la norme actuelle.

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Gauvin: Actuellement, c'est la norme.

M. Bordeleau: Regardez, là, dans cet esprit-là où les gens, bon, aller jusqu'au 1er mars, ils regardent les possibilités, et tout ça, ils peuvent se faire des groupes... L'idée, au fond, si je comprends bien, c'est que vous êtes prêt à aller à deux groupes, pas plus.

M. Chevrette: C'est ce que la norme permet.

M. Bordeleau: Bon. C'est-à-dire que, si, à la limite, mettons, pour faire une hypothèse, que ce serait 30 %. À la limite, si ça se répartissait également, on se retrouverait avec trois, puis on dirait: Lesquels on prend? Alors, ça, je comprends ce problème-là.

Maintenant, à 35 %, aussi, il ne peut pas y en avoir trois. À 35 %, on baisse un peu, il ne peut pas y en avoir trois. S'il y en a deux qui ont 35 %, l'autre, le maximum qu'il peut avoir, c'est 30 %. En tout cas, ça aide peut-être un petit peu; ça diminue. À 30 %, bien, là, on tomberait dans une situation hypothétique où on pourrait en avoir trois égaux, puis là ils arriveraient, ils diraient: Écoutez, on est trois, qui vont être les deux, là? Là, il y a un problème. Mais pourquoi ça ne serait pas 35 %? Puis ça arriverait à la même chose. À partir du moment où il y en a deux qui ont 35 %... puis, s'il y en a un qui en a 75 %, bien, il n'y en a même pas deux, il en reste 25 %.

(Consultation)

M. Chevrette: Moi, je me rappelle de la discussion qui a eu lieu quand on a établi ces normes-là. C'est des organismes sans but lucratif. Plus tu multiplies les organismes, moins ils ont d'argent pour vivre.

M. Bordeleau: Non, mais, à partir du moment où il y a deux, M. le ministre, là...

M. Chevette: Moins ils peuvent se donner des services, moins ils peuvent travailler. Ça va de soi, c'était ça.

M. Bordeleau: Mais, à partir du moment où on admet le principe qu'il puisse y en avoir deux, bien, il y aura évidemment deux services. Et les gens qui seront dans un poste, évidemment, ils vont être moins pour le payer s'ils sont divisés en deux. Mais, ça, ça sera leur choix à eux autres.

M. Chevette: Mais, ce que je vous dis, il peut y en avoir deux.

M. Bordeleau: Non, non, il peut y avoir deux, excepté, facilitons les choses pour qu'il puisse y en avoir deux. Si on mettait 35 % au lieu de 40 %, il y a plus de chances d'en avoir deux. Parce que c'est plus facile d'atteindre 35 % que d'atteindre 40 %, puis ce n'est pas possible d'en avoir trois. Alors, c'est juste qu'on améliore plus la probabilité de faire en sorte qu'il y en ait deux, sans se retrouver dans une situation où on risquerait d'en avoir trois.

M. Gauvin: M. le ministre, voulez-vous comprendre ou retrouver le sens de notre question?

(Consultation)

M. Gauvin: Juste pour vous permettre un peu de retrouver le sens de notre question, c'est qu'il y a deux ou trois exemples qui m'ont été donnés, depuis une semaine, de camionneurs qui ont payé entre 1 600 \$ et 1 800 \$ de frais — je ne sais pas qu'est-ce que ça comporte, je n'ai pas vérifié — à un poste de courtage...

M. Chevette: Il y a différentes modalités, des fois.

M. Gauvin: ... — oui — et qui me disent avoir travaillé, dans un cas, 16 jours et, dans l'autre cas, 21 jours. Ça m'a coûté, dans un cas, 125 \$ par jour pour mon adhésion au poste de courtage. Dans l'autre cas, il dit: Ça m'a coûté 100 \$ par jour; je suis en train de me questionner si j'aurai à nouveau le moyen de m'inscrire à un poste de courtage, parce que le volume des derniers mois, dans la dernière année, n'a pas été suffisant pour justifier ça.

M. Chevette: La moyenne nationale est de 1 400 \$ quelque chose, puis la région la plus chère, je pense, c'est Montréal. C'est dans la région de Montréal, la région 10. Puis ils paient au pourcentage — c'est 7 %, si ma mémoire est fidèle — 4 %. Donc, s'ils paient 3 500 \$, à 4 %, c'est parce qu'il y a pas mal de travail dans ce coin-là. Puis, quant au 125 \$ par jour, là, il y a des règlements

généraux... tout le monde vote ces règlements généraux, tous les intéressés d'un poste. Moi, je ne sais pas. C'est-à-dire par jour ou si c'est une cotisation annuelle? On me dit qu'il y a des règlements généraux sur les cotisations annuelles, d'autres, qu'il y a une certaine forme de cotisation annuelle plus un pourcentage dépassant tant de jobs, de contrats ou d'heures de travail ou de jours de travail. Mais c'est possible que vous en ayez eu, 125 \$ par jour, je ne le nierai pas. Et je dois vous avouer que c'est un règlement général qui passe à la Commission des transports, qui est évalué.

M. Bordeleau: Idéalement, c'est que les gens devraient avoir un minimum de choix, avec deux postes, là. S'il y a un poste où les conditions ne font pas leur affaire, ils peuvent aller dans l'autre poste, et puis, si les conditions sont meilleures, ils jugeront à ce moment-là. Mais ça ne sera pas l'anarchie s'il y a deux postes, excepté qu'à partir du moment où on établit ce principe-là il faut essayer de faire en sorte que les conditions favorisent dans les cas où ils le souhaiteront. Si tout le monde, 100 %, veut être dans un seul poste, bien, il sera dans un poste puis il n'y en aura pas d'autre.

M. Gauvin: M. le ministre, est-ce que les zones sont déjà définies? Un poste de courtage couvre une zone, il n'y a pas lieu possiblement d'agrandir la zone et de donner plus de choix?

M. Chevette: Il y a 89 zones.

M. Bordeleau: 89 zones?

M. Chevette: Zones. Il y a des postes avec des sous-postes. Ce n'est pas nécessairement tous des postes de courtage.

M. Gauvin: Si on agrandissait les zones et on baissait le pourcentage, on donnerait plus de facilité.

M. Chevette: Ils peuvent le demander, puis on peut faire ça.

M. Bordeleau: Les fusions de zones?

M. Chevette: C'est la Commission des transports qui sanctionne ça.

M. Gauvin: Ah, bon.

M. Chevette: On laisse les gens s'organiser. Tu ne penses pas à leur place. Puis ils demandent à la Commission des transports.

M. Gauvin: Vous nous suggérez de ne pas de penser à leur place. C'est ça que vous dites?

M. Chevette: Non, je ne pense pas.

M. Gauvin: Ah, O.K.

M. Chevrette: Je pense qu'ils sont assez grands, toute la gang.

M. Gauvin: On peut-tu penser en même temps qu'eux autres?

M. Chevrette: Sur les deux bords. Oui, oui, bien sûr. Vous pouvez les inciter à faire des choses.

M. Gauvin: Non, non, non, mais je ne suis pas là pour ça. Je suis là comme vous, on travaille comme vous, mais je sais qu'à un moment donné je pense que nous sommes élus pour être au service...

M. Chevrette: Bien sûr.

M. Gauvin: ...d'une population.

● (15 h 40) ●

M. Chevrette: Non, mais, ce que je veux dire, c'est que les règlements généraux d'un poste de courtage, c'est comme une association qui se forme, ça. Ils soumettent les règlements généraux qu'ils veulent bien. S'il y a des exagérations, des aberrations ou des folies furieuses, c'est la Commission des transport qui peut sanctionner. C'est ça qui est la règle.

M. Gauvin: Donc, ce que vous me dites, là...

M. Chevrette: Ce n'est pas à nous à décider des règlements généraux d'une association.

M. Gauvin: Si les mêmes questions me sont posées à nouveau, je pense qu'on va devoir comprendre de les inciter à aller à la Commission des transports et à s'organiser.

M. Chevrette: D'abord, qu'ils aillent à la réunion de fondation de leur... Ils ont des règles à se donner, ils ont des... ils font sanctionner ça par la Commission des transport, qui regarde puis qui dit: C'est-u logique, cohérent, etc.? C'est de même que ça marche.

M. Gauvin: Et vous prétendez...

M. Chevrette: Vous n'avez pas une association qui va accepter que ce soit le législateur... Si on ne voulait pas avoir des postes de courtage, on dirait que c'est des postes de courtage du gouvernement puis on aurait nos propres règlements. On ne commencera pas à régler les règlements généraux d'un poste de courtage.

M. Bordeleau: Non, mais, là, il y a deux choses. On parle de fusion de zones, là, d'élargir les zones. Ça, vous dites que c'est...

M. Chevrette: Mais ils peuvent le demander, ça.

M. Bordeleau: ...la CTQ. Ils peuvent le demander puis...

M. Chevrette: Non, mais c'est possible, même.

M. Bordeleau: ...dans la mesure où il y a une justification...

M. Chevrette: C'est même possible, vous avez raison.

M. Bordeleau: Bon. Ça, c'est une chose. L'autre question, la question du nombre de postes de courtage. C'est ça, moi, je reviens. À partir du moment où on dit qu'on est d'accord avec le fait que les gens aient un choix, à ce moment-là, il faut baisser à 35 % pour favoriser le choix. Ça va aider un petit peu. Après ça, j'aurai d'autres questions, là. Sur la question des postes de courtage, je voudrais clarifier d'autre chose après aussi.

Alors, je sais pas, sur ça, si...

M. Chevrette: C'est au niveau du règlement, ça.

M. Bordeleau: Je pense que oui. Je ne sais pas où c'est, là.

M. Chevrette: Oui. Ce n'est pas dans la loi.

M. Bordeleau: C'est ça. C'est pour ça que... ça fait partie de la... On a beau voter sur la loi, là, mais c'est ces éléments-là aussi qu'il faut traiter.

M. Gauvin: Quelle est votre réaction? De quelle façon allez-vous influencer le règlement dans ce sens-là? Avez-vous déjà une idée arrêtée?

M. Chevrette: Non.

M. Gauvin: Est-ce qu'on peut tenter de vous convaincre?

M. Chevrette: Bien, c'est ce que je pensais que vous faisiez depuis tantôt.

M. Gauvin: Oui, mais...

M. Bordeleau: On pensait avoir une réponse.

M. Chevrette: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: On pensait avoir réussi. Ma question aurait dû être à l'effet: Est-ce qu'on a déjà réussi?

M. Chevrette: Aie, non, il faut se détendre. Il y en a qui ont le visage assez raide en arrière de toi, là, ha, ha, ha! Il faut au moins s'arranger pour sourire un peu.

Non, je vais y repenser, ça. On pourra faire...

M. Bordeleau: Quand vous dites que vous allez y repenser, est-ce qu'on...

M. Chevrette: Bien, donnez-moi la fin de semaine au moins pour y penser.

M. Bordeleau: Vous allez revenir avec ça à la commission, c'est ça?

M. Chevrette: Je ne m'attendais pas à la question, pour être honnête, là. Mais est-ce que vous avez des indications comme quoi, 35 %, on favoriserait plus de postes?

M. Bordeleau: Bien, c'est théorique, là, c'est tout simplement un peu plus facile qu'à 40 %, puis c'est impossible d'en avoir trois, c'est-à-dire la situation que vous ne voulez pas avoir.

M. Chevrette: Sauf que vous ne pensez pas qu'on puisse se ramasser avec un poste de 65 % puis un de 35 %...

M. Bordeleau: Bien, oui, mais c'est ça. Ça sera deux postes.

M. Chevrette: ...puis le bordel va prendre sur le territoire?

Une voix: ...saine compétition.

M. Bordeleau: Non, non, mais ça sera deux postes. Les gens auront le choix puis ils vont vivre avec ça. C'est évident que l'autre dimension à ça, c'est que le partage du travail doit se faire en fonction des deux postes, aussi, selon des règles équitables. À partir du moment où le MTQ envoie des travaux aux postes de courtage, ça devra se faire en respect du fait qu'il y a deux postes et qu'il y a peut-être des nombres différents dans les deux postes. Mais c'est ça, les conditions, les exigences de vouloir laisser un choix. Je pense que c'est gérable.

M. Chevrette: Je vais y penser en fin de semaine, puis on se parlera mardi. Même si on adopte la... Ce n'est pas dans la loi, de toute façon. Donc, mardi matin...

M. Bordeleau: Non, mais je veux qu'on ait des réponses là-dessus de votre part aussi...

M. Chevrette: Je me fie sur vous que vous allez revenir.

M. Bordeleau: ...parce qu'au bout de la ligne le projet de loi va être conditionné, aussi.

M. Gauvin: M. le ministre, voulez-vous en même temps analyser, même si on nous a dit que c'était à la Commission des transports, sur revoir un peu les zones? Je pense que, si...

M. Chevrette: Les zones, c'est possible déjà dans le régime actuel.

M. Gauvin: Oui, oui. Dans cette hypothèse-là, là, j'ajoute qu'il y a lieu probablement d'avoir des coûts moindres pour le camionneur qui s'inscrit à un poste de courtage, si le même service, le même poste de courtage dessert un plus grand nombre de camionneurs. On a appelé ça qualité-prix.

M. Chevrette: Rapport qualité-prix.

M. Gauvin: Rapport qualité-prix.

Le Président (M. Lachance): L'article 3 est-il adopté?

M. Bordeleau: Non, M. le Président, j'ai un autre point sur la question du poste de courtage. On va poser la question aussi, peut-être que ça va faire l'objet de votre réflexion aussi, là.

Je vais essayer de résumer ce que j'ai compris à date: Tout à l'heure, quand on parlait des... Le 1er janvier, tout le monde est inscrit au registre. Vous nous avez parlé d'une date qui était le 1er mars. Là, je me suis...

M. Chevrette: Le 29...

M. Bordeleau: Le 29 février. Bon. Je ne sais pas si j'ai été inattentif, là, mais je ne l'ai pas vue, cette date-là, quelque part. Mais, de fait, l'inscription dans un poste spécifique va se faire du 1er mars au 31 mars. C'est ça?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Ça, c'est inscrit. O.K. Moi, j'avais l'impression que ça se faisait à l'intérieur des trois mois, n'importe quand.

M. Chevrette: C'est plutôt le... En d'autres mots, il y a... pour la représentativité au poste de courtage, c'est du 1er mars au 31.

M. Bordeleau: Représentativité, vous voulez dire l'inscription au poste de courtage, le dernier abonné?

M. Chevrette: L'inscription à un poste, des choix.

M. Bordeleau: Le dernier abonné, c'est du 1er mars au 31 mars.

M. Chevrette: Non. En tout cas... On va recommencer. Le 1er janvier, tout le monde est inscrit. Le 29 février ou, je ne sais pas, il va y avoir appel de candidatures de postes de courtage. C'est à partir des appels qu'ils vont choisir entre le... durant le mois de mars.

M. Bordeleau: O.K. Alors, au fond, la partie où les gens vont avoir à réfléchir, à discuter, à s'organiser, à prendre une décision, il y a une partie de réflexion de deux mois.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Dans le troisième mois, là, les gens rentrent dans un poste ou dans l'autre, s'il y en a deux.

M. Chevette: Ils font des choix. Exact.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Quel est le mécanisme qui va permettre aux détenteurs de permis de connaître ces délais-là de façon précise? Est-ce qu'il y a une communication écrite qui va être acheminée à chacun, pour ne pas qu'on se fasse accuser de jouer à cache-cache?

M. Chevette: Reprenez ça, c'est parce que je lisais avec...

Le Président (M. Lachance): Oui. Quel est le mécanisme qui est prévu pour que les détenteurs de permis, parce que ceux qui ont un permis vont être automatiquement inscrits, ils sachent qu'ils ont un geste à poser, avec les délais?

M. Chevette: La Commission des transports va écrire à chaque détenteur inscrit, et ça va être publié. Le règlement va être publié entre-temps.

M. Bordeleau: Oui, mais je trouve qu'il faut que ça soit envoyé aux personnes directement aussi. Le règlement publié, ça, c'est...

M. Chevette: Oui, oui, mais c'est la Commission des transports.

Le Président (M. Lachance): Bon, très bien.

M. Bordeleau: Et, dans cette information-là que vous allez donner, vous allez expliquer tout le système des postes de courrage et puis les périodes avec les délais puis la possibilité d'en créer deux. Tout ça, ça serait expliqué.

M. Chevette: Exact.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Oui, il y a juste... peut-être que ça s'appliquerait plutôt à un autre article, mais, M. le ministre, je vais la poser tout de suite, un exemple en rapport avec ce qu'on dit, soit des travaux de l'État, du ministère des Transports ou marché public tel que défini tantôt. Je prends un exemple. Le ministère des Transports signe un contrat avec un fournisseur de gravier livré sur les lieux du chantier. Comment est-ce qu'on se comporte? Tant de verges cubes livrées au coin de la 285 et de la 12.

(Consultation)

Une voix: ...

M. Gauvin: Je n'ai pas voulu l'identifier pour ne pas qu'il amène ça chez nous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je prends mon chapeau de ministre et je...

(Consultation)

M. Chevette: J'achète 100 tonnes de...

M. Gauvin: ...gravier, sable et autres touchés, là.

M. Chevette: Ah! Bien, là, là, mais c'est toi qui changes d'idée. Tu m'as posé une question sur le gravier, je vais te répondre...

M. Gauvin: Oui, oui, gravier.

M. Bordeleau: C'est les mêmes...

M. Gauvin: Oui, mais gravier et sable.

M. Chevette: ...je vais vous répondre sur le gravier ou le sable. Bon. J'achète 100 t livrées. Ils livrent, c'est 100 t. Ce n'est pas conventionné. Ce n'est pas réglementé.

M. Gauvin: C'est enregistré...

M. Chevette: Il y a une chose qui est réglementée en vertu des pourparlers de l'entente, c'est le sel.

M. Gauvin: Et voilà!

M. Chevette: C'est correct?

M. Gauvin: C'est parce que...

M. Chevette: C'est ça, hein? Je n'ai pas fait d'erreur juridique? Parce qu'il y a plusieurs yeux qui clignent.

M. Gauvin: Voyez-vous, c'est des clarifications importantes, parce que les gens vous appellent, nous appellent, vous rencontrent, nous saluent parfois quand on n'a pas la chance de leur parler, et il faut être capable aussi d'avoir eu une compréhension. Et, quand c'est possible d'avoir la même que vous, ça aide le projet de loi, ça aide à faire avancer le projet de loi.

M. Chevette: Donc, adopté.

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

Des voix: Adopté.

Commission des transports

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 4, M. le ministre.

● (15 h 50) ●

M. Chevette: L'article 36.1 de cette loi, modifié par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié:

1° par l'insertion, dans la deuxième ligne du premier alinéa et après le mot «transport», des mots «dans un marché public»;

2° par la suppression du troisième alinéa.

Le troisième alinéa était: «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.»

En fait, ça a pour objet de restreindre l'obligation d'être titulaire d'un permis de courtage au courtage effectué dans les marchés publics. Le troisième alinéa n'est plus nécessaire compte tenu de la modification de la définition du mot «courtage» qu'on a faite précédemment. Et la détention du permis de courtage permettra au courtier de bénéficier des avantages contractuels qui découlent de la stipulation pour autrui dans les marchés publics.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Chevette: Dans un marché public, on l'a défini antérieurement.

M. Bordeleau: Oui, oui. Non, l'autre point que...

M. Chevette: Sous pression?

M. Bordeleau: En fait, c'est un peu connexe. L'autre point, c'est la question, qu'on a déjà abordée, de l'entrepreneur qui est membre d'un poste de courtage. Je ne sais pas si c'est là que ça va ou ailleurs, mais je veux en parler pour ne pas l'oublier. La personne qui est membre d'un poste de courtage et puis qui soumissionne sur un contrat — on y a fait référence ce matin — et qui ne peut pas aller sur le même contrat, ça, ça va.

Maintenant, l'autre point qu'on a laissé en suspens en disant: Les gens qui sont dans les postes de courtage pourraient soumissionner sur des contrats avec un niveau donné, qu'est-ce qu'on fait là-dessus?

Une voix: ...

M. Bordeleau: Non, bien, c'est ça, ce n'est pas au niveau de la loi, mais c'est pour ça que je...

(Consultation)

M. Chevette: Moi, je vais proposer au député de l'Acadie et aux députés de l'opposition et aux nôtres: dans la loi, on enlève toute contrainte d'inscription et on ajoute que l'entrepreneur général peut être inscrit au poste de courtage. Puis, dans le règlement, on pourrait le limiter, comme on a parlé ce matin. Mais je vous ai dit que je n'avais pas d'idée si c'était 100 000, 200 000 ou 250 000; je ne savais pas. Je suis prêt à en discuter puis à l'inscrire après discussion. J'ai été très ouvert, autant que les nôtres. Je peux toujours faire une suggestion, mais je la ferai mardi, parce que je veux vérifier... et peut-être de votre côté aussi.

M. Bordeleau: On a fait les vérifications. C'est...

M. Chevette: Mais on le fera en même temps qu'on fera la réponse au pourcentage, dont on parlait tantôt, sur le poste de courtage. Mais c'est plus loin dans la loi, de toute façon.

M. Bordeleau: O.K. Non, c'est juste parce que la discussion sera faite déjà.

M. Gauvin: Donc, ce qu'on convient, c'est que vous revenez mardi pour préciser, parce qu'il y a peut-être... on a avantage à en faire une bonne analyse...

M. Chevette: On ne peut rien vous cacher.

M. Gauvin: ...en référence avec l'historique des activités des mois passés ou des années passées.

M. Chevette: C'est beau. L'article 4, adopté.

M. Gauvin: Donc, on peut adopter l'article, M. le Président, parce que M. le ministre vient de nous informer des choses en rapport avec le règlement.

M. Chevette: Comme Frenchie Jarraud, le coeur sur la main.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 4 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 5.

M. Chevette: L'article 5 est abrogé. L'article 36.2 de cette loi est abrogé. Excusez. L'article 5, qui est...

M. Bordeleau: Pour quelle raison c'est abrogé?

M. Chevette: C'est abrogé. C'est que le premier alinéa de l'article 36.2 a été reproduit dans la section concernant les services de courtage. Il est prévu dans une

modification subséquente, vous allez le voir dans la loi, de permettre au courtier d'exiger de ses abonnés qu'ils offrent un service de courtage de transport qu'ils ne peuvent exécuter eux-mêmes.

Le contrat d'abonnement prévoit aussi que l'abonné doit offrir son excédent de capacité au service de courtage. On le verra plus loin.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Non, je veux juste revenir, M. le ministre, sur la compréhension. Savez-vous que le gros point d'interrogation pour nous, les députés de l'opposition, c'est le règlement, finalement? Est-ce que ça a été dit? Je suis en train de encore...

M. Chevrette: Mais oui, mais je vous ai dit que je suis prêt à le discuter, mais indépendamment du fait... C'est ce que je vous ai dit tantôt: Je suis prêt à le discuter formellement, même si je suis conscient que c'est le règlement.

Puis, au-delà de l'acceptation des propositions, j'ai dit que j'y reviendrais mardi, puis je vais tenir parole. Je n'ai pas l'habitude de défaire ce que je dis.

M. Gauvin: L'article 5 est adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 5 est adopté. L'article 6.

M. Chevrette: L'article 6, c'est: L'article 37.1.1 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

«37.1.1. Le permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 ou délivré à compter de cette date en remplacement d'un tel permis peut faire l'objet d'une demande de remise en vigueur à la Commission dans les douze mois de son expiration.»

Il s'agit simplement d'une disposition d'harmonisation pour tenir compte de la suppression des permis de camionnage en vrac. Il fallait donc... pas par concordance, mais en harmonisant nos législations, parce qu'il reste au niveau de l'autobus. Donc...

M. Bordeleau: Vous le gardez pour les autobus et vous l'éliminez pour le vrac.

M. Chevrette: C'est ça. Puis on l'élimine pour le vrac.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Est-ce que l'article 6 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.

M. Chevrette: Ça aussi, c'est une simple modification d'harmonisation. C'est: L'article 39.1 de cette loi,

modifié par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par le remplacement, dans la troisième ligne du premier alinéa, des mots «titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac» par les mots «exploitants inscrits au Registre du camionnage en vrac».

On a adopté l'amendement tantôt, vous vous rappelez? C'est tout simplement une concordance.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 7 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 8.

M. Chevrette: L'article 40 de cette loi, modifié par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié par la suppression du paragraphe d. Et le d: «n'a pas acquitté les frais de courtage en transport qui lui sont applicables ou la cotisation prescrite à l'article 48.6».

Cette disposition, en fait, est désuète compte tenu de l'abrogation des permis de camionnage en vrac. Il est prévu, dans une disposition subséquente, que le maintien de l'abonnement au service de courtage est une condition de maintien de l'inscription du camionneur au Registre du camionnage en vrac. Les services de courtage sont fournis au tarif fixé par la Commission conformément à l'article 46 de la Loi sur les transports.

M. Bordeleau: Peut-être juste une information, là.

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: Ça n'a pas rapport ici, mais, là, je vois «les frais de courtage». Les frais de courtage, si j'ai compris tout à l'heure, c'est déterminé par chaque poste de courtage, qui détermine au moment où il fera ses règlements...

M. Chevrette: Dans les règlements généraux de...

M. Bordeleau: Il n'y a pas de frais minimums qui sont fixés par le ministère?

M. Chevrette: Non.

M. Bordeleau: Tout est déterminé par les membres du poste.

M. Chevrette: Exact. Accepté par la Commission.

M. Bordeleau: Oui, oui, accepté éventuellement.

M. Chevrette: C'est ça, vous avez raison.

Une voix: ...

M. Chevrette: Oui, mais ce n'est pas ça qu'il demande. Il demande... «la cotisation des camionneurs à

un poste de courtage est fixée par règlements généraux approuvés par la Commission des transports». Le permis de courtage comme tel, il peut y avoir un frais à la Commission, là. Je ne sais pas comment c'est.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: C'est 200 \$, 300 \$?

M. Bordeleau: O.K. Ça, c'est pour l'immatriculation.

M. Chevette: 300 \$ pour trois ans.

M. Bordeleau: C'est l'immatriculation. Non, non, c'est le permis de...

M. Chevette: Non, c'est le permis de courtage.

Le Président (M. Lachance): L'article 8 est-il adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9.

M. Chevette: L'article 42.1 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa, des mots «des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac» par les mots «des abonnés au service de courtage en transport».

Il s'agit là encore d'une disposition d'harmonisation. C'est exactement la même chose que l'on traîne depuis trois amendements.

M. Gauvin: Évidemment, on se répète, mais il n'y a pas de crime à se répéter. Évidemment, pourquoi? Il y a plusieurs de ces articles-là qui ne sont plus nécessaires parce que nous ne venons réglementer que les services de courtage.

Une voix: Exact.

M. Bordeleau: Je vois des obligations qui sont faites ici aux titulaires d'un permis de courtage. Je veux juste avoir une information générale. J'ai fait allusion à un moment donné à un rapport d'inspecteur qui a été fait dans un service de courtage donné, un rapport du ministère de la CTQ. Je veux savoir c'est quoi, la règle normalement de fonctionnement pour s'assurer, au niveau du ministère, que ça fonctionne correctement. Est-ce qu'il y a des inspections périodiques qui sont déterminées? Est-ce que ça se fait au besoin? Comment ça fonctionne, ça?

M. Chevette: Il y a: «Un poste de courtage qui obtient un permis de la Commission des transports peut être assujéti à des enquêtes administratives régulières et des contrôles réguliers.» Il y a des programmes de contrôle et il y a même un système d'enquête.

M. Bordeleau: «Peut être assujéti», est-ce qu'il y a de fait un...

M. Chevette: «La Commission des transports, devant des anomalies...»

M. Bordeleau: Est-ce que c'est périodique?

M. Chevette: ...a le pouvoir de révocation.» C'est quand même un pouvoir. Il est assujéti.

M. Bordeleau: Non, je le sais, ça, je comprends ça, mais je veux savoir: Est-ce qu'il y a des démarches administratives périodiques de vérification?

M. Chevette: Annuelles, puis il y a sur plainte.

M. Bordeleau: Annuelles. Bon, O.K., c'est ça. Annuelles et sur plainte.

M. Chevette: Sur plainte.

M. Bordeleau: O.K.

M. Chevette: Vous avez raison.

M. Bordeleau: C'est quoi, les obligations? Est-ce qu'ils doivent faire un rapport financier, à chaque année, qu'ils déposent au ministère?

M. Chevette: Au renouvellement de permis, ils doivent faire rapport à la Commission. Le permis est pour trois ans, sauf qu'annuellement il y a des contrôles administratifs et, sur plainte, ils peuvent être enquêtés.

M. Bordeleau: Est-ce que ç'a été effectivement le cas? Est-ce qu'il y a eu... C'est quoi, les enquêtes effectivement qui se sont faites?

M. Chevette: Il y en a eu. Il y a eu des enquêtes, me dit-on.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on a une idée de...

M. Chevette: Il y a eu des suspensions.

M. Bordeleau: Ç'a-tu été... Parce qu'on dit qu'il y a 89 postes, en gros.

M. Chevette: Ce n'est pas nécessairement 89 postes. Il peut y avoir des sous-postes dans ça. Des postes officiels, combien il y en a? C'est 89 postes? C'est un poste par zone?

M. Bordeleau: Oui. Les sous-postes font partie du poste de la zone, je suppose?

M. Chevette: Exact. Il y a eu quelques enquêtes.

• (16 heures) •

M. Bordeleau: Il n'y en a pas eu beaucoup. C'est ça. J'essaie de savoir le...

M. Chevette: Bien, moi, je ne sais pas combien. Il y a eu plusieurs petites enquêtes. Il y a eu au moins une suspension puis une mise en tutelle.

M. Bordeleau: O.K. Puis, la procédure pour initier une enquête, c'est: une personne...

M. Chevette: Doute raisonnable ou plainte.

M. Bordeleau: Auprès de la CTQ?

M. Chevette: De la Commission des transports.

M. Bordeleau: La Commission des transports. Puis là, automatiquement, on va faire des vérifications. C'est ça?

M. Chevette: C'est ce qu'on nous dit. C'est ce qu'on me dit.

M. Bordeleau: C'est ce que vous nous dites aussi. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Bien, je transmets l'information qu'on me donne.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 9 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 10.

M. Chevette: L'article 42.2 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes, des mots «le transport d'une matière en vrac» par «à toute question concernant les inscriptions au Registre du camionnage en vrac».

Il s'agit tout simplement d'une disposition, ici, d'harmonisation. Les courtiers pourront demander à la Commission d'exercer un contrôle sur les exploitants inscrits au registre qui ne satisfont plus aux conditions pour le demeurer. C'est une mesure de contrôle additionnelle.

Le Président (M. Lachance): Ça va? L'article 10 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 11.

M. Chevette: L'article 46 de cette loi, édicté par l'article 3 du chapitre 8 des lois de 1998, est modifié par

le remplacement, dans les première et deuxième lignes du premier alinéa, des mots «dans les matières visées aux paragraphes b et d du premier alinéa de l'article 2» par les mots «à l'égard des services de transport des personnes et des services de courtage en transport visés au premier alinéa de l'article 2, y compris les services de courtage interzone».

La justification en arrière de ça, c'est que cette proposition ou cette disposition supprime les pouvoirs de tarification attribués à la Commission des transports en matière de camionnage en vrac, tout en maintenant son pouvoir de fixer des tarifs de courtage. On se comprend bien?

M. Gauvin: C'est-à-dire, la Commission n'a plus la capacité, M. le Président...

M. Chevette: De fixer les tarifs.

M. Gauvin: ...de fixer des tarifs, mais elle a l'obligation, c'est-à-dire...

M. Chevette: En vertu de la déréglementation, on a enlevé le vrac. Le mot «vrac», tantôt il a sauté. On ne peut pas laisser dans les pouvoirs de la Commission le pouvoir de tarifier le vrac. C'est tout simplement du courtage. Donc, c'est remplacé par un tarif de courtage.

M. Gauvin: Donc, en fait...

M. Chevette: C'est une harmonisation.

M. Gauvin: ...c'est des expressions différentes.

M. Chevette: Exact.

M. Gauvin: Mais, pour savoir qu'est-ce qu'on dit, c'est que, si je suis le directeur d'un poste de courtage, moi, je dirige, je réponds aux demandes des services des camionneurs à des taux définis. La Commission des transports va déjà avoir défini les taux.

M. Chevette: Non, pas ça.

M. Gauvin: Non? Bien, c'est ça. Bon. Arrêtez-moi.

M. Chevette: La Commission ne peut plus tarifier le transport du vrac. Ça, c'est clair?

M. Gauvin: O.K.

M. Chevette: Cependant, la Commission des transports peut tarifier les coûts de courtage.

M. Gauvin: Les frais reliés aux services, le bureau.

M. Chevette: C'est ça. Les coûts du permis. C'est ça. Les coûts du permis, c'est ça, selon les règlements généraux.

M. Bordeleau: Ça, c'est le coût que le poste de courtage va devoir payer pour avoir son permis.

M. Chevette: Non. Ça, c'est un tarif de 300 \$...

M. Bordeleau: O.K. À quoi on fait référence?

M. Chevette: ...son permis pour trois ans. Mais ils vont dire: Au poste de la zone n° 10, 10a ou 10b... Mettons qu'il y en a deux. Il se peut que, dans la 10a, ils se soient donné, par exemple, des tarifs de 1 500 \$ annuellement; dans la 10b, ils pourraient dire: C'est 4 %, par exemple. C'est ça, le pouvoir qu'a la CTQ, c'est de sanctionner cette tarification-là.

M. Gauvin: Ça revient à l'exemple que je vous donnais tantôt.

M. Chevette: C'est pour éviter les abus. C'est fixé par la Commission des transports.

M. Gauvin: C'est clair.

M. Chevette: Il faut que ça soit clair et public.

M. Bordeleau: Quand on dit «sanctionner» puis «fixer», dans votre esprit, c'est la même chose. Mais ça va venir des propositions qui viennent du poste de courtage.

M. Chevette: Oui, exact.

M. Bordeleau: Ce n'est pas la Commission qui va le faire.

M. Chevette: Non, non. Vous avez raison. Ça vient des postes. C'est sanctionné par la Commission, mais la Commission pourrait dire: C'est nettement exagéré, ça.

M. Bordeleau: Pourquoi vous ne mettez pas «sanctionner» plutôt que «fixer»?

M. Chevette: Ah! bien, là, moi, c'est les techniques juridiques.

M. Bordeleau: Non, non, mais c'est parce que...

M. Chevette: J'adopte leur vocabulaire.

M. Bordeleau: C'est ça. Je comprends, mais il me semble que «sanctionner», ça veut dire que ça vient de la base, puis on le sanctionne, on l'approuve, tandis que «fixer», ça peut être: Moi, je fixe unilatéralement des conditions.

M. Chevette: Il y a plus que sanction, parce que, si c'était abusif, la Commission des transports pourrait les

fixer. Donc, c'est mieux «fixer». J'ai enseigné le français quelques années, ça ressemble à... c'est mieux «fixer». «Sanctionner», ça, ça veut dire...

Le Président (M. Lachance): Bénir ce qui a déjà été décidé.

M. Chevette: ...tu bénis. Puis, des fois, tu te trompes, tu bénis un péché.

Une voix: Ah oui?

M. Chevette: Quand tu n'as pas l'infaillibilité papale.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Bordeleau: Moi, en tout cas, je ne sais pas, j'essaie de voir. Est-ce que ça serait possible de mettre, mettons, comme si on disait: «Sur demande, la Commission peut, par règlement, fixer les tarifs»? Sur demande des... Non? Mais ça va venir d'en bas.

M. Chevette: Non. C'est une obligation de faire. On se comprend bien? On produit nos règlements...

M. Bordeleau: Ah! Oui, oui, oui. O.K. Ce n'est pas sur demande qu'ils fixent... O.K.

M. Chevette: C'est parce que tu t'es inscrit comme courtier potentiel que tu as le pouvoir de rédiger des règlements puis de les présenter pour approbation.

M. Bordeleau: Mais ce qu'on entend ici, c'est l'esprit de sanctionner ce qui nous vient d'en bas, à moins qu'il y ait des choses abusives, là, qui...

M. Gauvin: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Oui. Juste, M. le ministre... «Y compris les services de courtage interzone». Je crois comprendre, mais, évidemment, c'est deux zones. Est-ce que vous voulez nous définir, nous donner des exemples, si vous en avez?

M. Chevette: C'est parce qu'il existe des associations régionales de courtage qui donnent des services à différents courtiers. C'est dans ce sens-là.

M. Bordeleau: Quel genre de services, par exemple, là?

M. Chevette: À Montréal, ça se fait. Expliquez-le donc. Fais-le donc asseoir à ta place 30 secondes. On va en connaître un autre.

Le Président (M. Lachance): Oui. Alors, si vous voulez d'abord vous identifier.

M. Cayouette (Benoit): Oui. Benoit Cayouette, ministère des Transports, service de la sécurité. Les services de courtage interzone, en fait, c'est... Par exemple, vous avez la région 06, à Montréal, qui comprend 16 postes de courtage. Au-dessus de tout ça, toutes ces personnes-là ont voté, dans un vote à 50 % plus 1, un vote majoritaire, pour se doter d'une structure régionale. Elle, la structure régionale, au cas où, par exemple, le poste de Vaudreuil-Soulanges, tout le monde serait pris, il faut qu'ils aillent chercher des camions ailleurs pour suffire à la demande. Le poste régional, lui, s'organise pour faire les demandes entre les zones et répartir les camions entre les zones. Alors, c'est sa principale fonction.

Mais aussi, il a la fonction d'aller négocier des contrats à une échelle régionale plutôt que locale. Il a aussi l'opportunité d'aller négocier des ententes avec des gros donneurs d'ouvrage sur un plan régional plutôt que local. Alors, quand une région comme Montréal, par exemple, se dote d'une structure comme ça, ça l'aide à voir le monde des affaires sous un aspect plutôt régional que sous un aspect local.

M. Bordeleau: Ça, c'est les postes entre eux qui décident de se donner une structure comme ça?

M. Cayouette (Benoit): C'est ça. Quand les postes font un vote majoritaire pour se doter d'une structure comme ça, ils se dotent d'une structure, si vous voulez, supralocale, enfin qui devient régionale, et ils doivent voter pour ça, la majorité.

M. Bordeleau: À Montréal, il y a 16 zones?

M. Cayouette (Benoit): Dans la région 06, excluant l'île de Montréal et Laval, il y a 16 zones de courtage. Alors, c'est ce qu'anciennement on appelait le poste régional et les sous-postes locaux, dans la terminologie. Sous-poste, c'était la localité, et le poste, c'était la région.

M. Bordeleau: O.K. Et, à Montréal, il y a combien de zones, comme tel?

M. Cayouette (Benoit): À Montréal, il y a une seule zone, parce qu'il y a un seul courtier, c'est l'île de Montréal et Laval.

M. Bordeleau: O.K. Mais, c'est ça...

M. Cayouette (Benoit): Ils peuvent toujours, à l'interne, se subdiviser des zones, si vous voulez, mais c'est tout à fait interne.

M. Bordeleau: Ça serait des sous-postes, mettons, éventuellement.

M. Cayouette (Benoit): C'est des sous-zones de la zone, là, mais c'est interne.

M. Bordeleau: O.K.

M. Gauvin: Donc, l'article 11 vient préciser, vient permettre ça, reconnaître ça.

M. Chevette: Exact.

M. Cayouette (Benoit): C'est ça.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

Contrats de transport forestier

M. Chevette: Là, j'ai un amendement à 12. Donc, on va voir l'amendement à 12. Vous les avez eus ce matin. L'amendement est le suivant:

À l'article 47.1, édicté par l'article 12 du projet de loi:

1° insérer, dans la première ligne du premier alinéa et après le mot «transport», le mot «forestier»;

2° insérer, après le premier alinéa, l'alinéa suivant:

«Les stipulations d'un contrat de transport forestier ne peuvent modifier les conditions de travail des conducteurs de camion des parties, prévues dans une convention collective, ni les règles de conciliation et d'arbitrage y afférentes.»

En fait, vous vous rappellerez ce que la FTQ est venue nous dire au bout de la table. Ils ont dit: Nous, on a des syndicats qui ont des contrats collectifs de travail et on ne voudrait pas que ces conventions collectives soient modifiées de quelque nature que ce soit, y compris dans le contenu ou dans les formules de règlement des différends qui sont prévues aux conventions collectives. C'est exactement la clause que, nous, on pense devoir mettre pour... Vous avez l'esprit et la lettre de ce qui a été négocié, parce que ce n'était pas notre but de défaire ça. Et ce sont mes amis qui m'ont demandé ça, M. le député d'Argenteuil.

• (16 h 10) •

M. Whissell: ...

M. Chevette: L'AMBSQ était d'accord, unanimement. Ça aussi, c'est mes amis. J'en ai beaucoup.

M. Bordeleau: Vous avez beaucoup d'amis, oui, presque pas d'ennemis. On n'en a pas vu à date.

M. Chevette: Sauf sur votre bord. On y va.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

M. Bordeleau: Ça se limite au transport forestier, hein, c'est ça?

M. Chevette: Oui, oui. Parce que vous vous rappellerez que c'est là qu'il y a du syndicalisme... Il y a les syndicats existants, mais c'est tellement... de vous dire qu'une chatte n'y retrouve pas ses petits, dans le domaine de la forêt, au niveau des types de contrats. Il y a des anciennes Consolidated-Bathurst, où il y a des syndicats. Ils sont syndiqués depuis 30, 40 ans. Tu as des sous-contractants où il y a des syndicats, tu as des contracteurs qui ont des syndicats puis tu as des artisans, de sorte que, quand tu regardes le portrait... Quand le rapport Bernier est sorti, là, on se demandait qu'est-ce qu'on ferait face à ça. Par exemple, si on avait ajouté à ça un syndicat du type de l'Union des artistes, ça aurait fait une bouillabaisse assez intéressante, merci. Là, on s'en tire au moins avec le respect des conventions existantes puis l'entente qu'on a eue avec les indépendants.

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

M. Gauvin: Le principe de l'amendement est adopté. On va essayer d'aller voir qu'est-ce que ça donne, l'article une fois amendé.

Le Président (M. Lachance): Oui, c'est ça. D'abord, ça va? L'amendement est adopté? O.K. Adopté. Maintenant...

M. Chevette: L'article amendé.

M. Lachance: ...l'article tel qu'amendé.

M. Gauvin: À quel endroit dans le texte de l'article amendé le changement vient s'opérer?

M. Chevette: Mais, regardez: Insérer, dans la première ligne et après le mot «transport»... Donc: «Tout contrat pour le transport forestier...

M. Gauvin: Est-ce que «de bois» continue à s'appliquer?

M. Chevette: ... — oui, oui — [...] n'ayant subi aucune...» Puis, insérer, après le premier alinéa... Donc, après le mot... qui finit par «arbitrage», là, vous insérez le paragraphe qu'on vous met là: «Les stipulations d'un contrat...» Ça va?

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 12, tel qu'amendé, est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Bordeleau: Oui.

Registre du camionnage en vrac

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 13.

M. Chevette: L'article 13, c'est un gigantesque article. Là, je pense qu'on va prendre peut-être une manière de le travailler, parce qu'il y a quatre, cinq pages, pour ne pas s'enchevêtrer. Ce que je suggère, c'est qu'on y aille point par point. Ça serait peut-être ce qu'il y a de mieux. Après, vous demanderez l'adoption globale. Parce que je pense qu'il y a 17 ou 18 points, là.

Le Président (M. Lachance): Ça commence à 47.9 et ça va jusqu'à...

M. Chevette: 47.18, je pense.

Le Président (M. Lachance): ...47.17.

M. Chevette: 47.17, bon. J'avais vu 17 à quelque part. Donc, on va commencer par 47.9. Cette loi est modifiée, donc, par l'insertion, immédiatement avant la sous-section 5 de la section V, des sous-sections suivantes:

«Registre du camionnage en vrac.

«47.9. La Commission doit tenir et maintenir à jour un Registre du camionnage en vrac où sont inscrits les exploitants de véhicules lourds visés, dans un marché public, par une clause de stipulation pour autrui au bénéfice de petites entreprises de camionnage en vrac.»

La justification de cela, c'est: Cette nouvelle disposition prévoit la préparation d'un Registre du camionnage en vrac dans lequel sont inscrits les petites entreprises de camionnage en vrac qui peuvent bénéficier d'une protection contractuelle dans les marchés publics. Il est prévu que la répartition du camionnage requis dans ces marchés publics sera effectuée par des courtiers qui demeureront soumis à une réglementation.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Ici, on a une expression: «des petites entreprises de camionnage en vrac». C'est quoi, ça, une petite entreprise?

M. Chevette: Le sens légal, M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans les dispositions qui permettent aux municipalités de prévoir ces clauses contractuelles, la disposition référerait à des petites entreprises de camionnage en vrac. Or, les liens se font avec le registre. Dans tout le Registre du camionnage en vrac, on retrouve les petites entreprises de camionnage en vrac, dont il est fait mention dans la loi n° 71.

M. Bordeleau: Tout ce qui est dans le registre, ce sera des petites entreprises.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est des petites entreprises, oui.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, si on prend ça pour acquis... O.K. Mais, à un moment donné, après le 31 mars, là, ce qu'il va y avoir dans le registre, c'est ce qu'il va y avoir dans les postes de courtage. Bon. Alors, dans un poste de courtage...

M. Chevette: Est-ce qu'on peut suspendre une minute?

M. Bordeleau: Oui, O.K.

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, on peut y aller.

M. Bordeleau: O.K. Au niveau de l'expression «petites entreprises de camionnage en vrac», si, de fait, tous ceux qui sont inscrits au registre sont des petites entreprises, pourquoi est-ce qu'on parle des petites entreprises? Pourquoi on ne parle pas d'«inscrits au registre»?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Pour éviter qu'il y ait un questionnement qui se fasse entre l'habilitation qui est faite dans le projet de loi n° 71, dans lequel on mentionne que les municipalités peuvent prévoir ce genre de clauses là pour des petites entreprises de camionnage en vrac, pour éviter qu'on questionne à savoir si l'habilitation correspond bien aux camionneurs qui sont dans le registre. Or, la réponse se trouve dans l'article 47.9: dans le registre, on retrouve des petites entreprises de camionnage en vrac.

M. Bordeleau: Où c'est écrit, ça, que le registre comme tel, ça équivaut aux petites entreprises de camionnage en vrac?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est dans la deuxième ligne. On dit: Doit tenir et maintenir à jour un registre où sont inscrits les exploitants de véhicules lourds qui sont visés dans une clause de stipulation pour autrui au bénéfice des petites entreprises de camionnage en vrac.

M. Whissell: Je comprends que vous vouliez faire une concordance avec la loi municipale, mais le fait que ce soit marqué «petites»... Si on biffe le mot «petites»... les petites sont incluses. Quand on dit «entreprises», ça inclut les petites, les grosses puis les moyennes. Je veux dire, vous devriez enlever le mot «petites», dans le fond, puis vous allez être en concordance, la même chose, puis il y aura moins d'ambiguïté.

M. Chevette: Mais, dans la loi n° 71, c'est «petites».

M. Bordeleau: Parce que «petites», ça veut dire... Il y a un sens à ça, là.

M. Chevette: Oui, oui. C'est clair que c'est...

M. Bordeleau: On en a des petites, on en a des moyennes puis on en a des grosses. Ça veut dire quoi, ça, une petite?

M. Chevette: C'était un objectif visé. C'était de protéger les petites. Il n'y a pas de cachette là-dedans. Ça a toujours été ça.

M. Bordeleau: Bien, c'est quoi, une petite, d'abord, dans votre esprit?

M. Chevette: Bien, une petite, on va s'entendre sur les petites. Je vous ai dit que j'étais prêt à le caper.

Une voix: Ça va être dans les règlements?

M. Bordeleau: Puis là on arrive...

M. Chevette: C'est ce que je vous ai dit tantôt. Ici, l'esprit, tout comme dans la loi n° 71, on a mis le mot «peut» pour protéger les petites entreprises de camionnage en vrac. C'est ça qui est dans la loi n° 71.

M. Bordeleau: Oui, oui. Je comprends ça, excepté que j'essaie d'interpréter la notion de «petites».

M. Chevette: Bien, si vous demandiez aux gros: Voulez-vous être là, c'est sûr qu'ils ne veulent pas être là.

M. Bordeleau: Entre les grosses puis les petites, il y a toutes sortes de choses. Alors, où est-ce qu'est la limite?

M. Chevette: Ils auraient changé d'idée, ça ne serait pas reconnaissable. Je recevrais le Conseil du patronat à nouveau pour venir me dire que, cette fois-ci, ils veulent.

M. Bordeleau: Si le registre, de fait, est l'équivalent des gens qui vont être inscrits dans les postes de courtage après le 31 mars, parce que les autres vont avoir été exclus ne s'étant pas inscrits, à ce moment-là... Là, indirectement, on dit que, dans le poste de courtage, ce sera des petites entreprises. Alors, c'est quoi, ça, une petite entreprise? C'est-u trois camions? C'est-u un camion? C'est-u une personne qui a trois compagnies avec trois camions chaque? Ça va être quoi, concrètement, ce bout-là?

M. Chevette: Mais, dans les faits, M. le député de l'Acadie, les petites entreprises qui se sentent confortables, c'est parce qu'elles ont besoin, à ce moment-là, du poste de courtage pour s'arracher. C'est un peu ça qui arrive. Les autres, elles n'ont pas besoin de poste de courtage. Elles préfèrent mettre... Elles peuvent mettre leurs camions, parce qu'elles en ont, bac à bac avec un camion du poste de courtage. Mais c'est quand tu as une petite qui se sent plus ou moins confortable dans une région puis qui

dit: Moi, ça sera ce qui va me donner un peu de jus pour faire face à mes paiements puis à me sauver. C'est ça, c'est de même qu'on appelle ça, une petite.

• (16 h 20) •

M. Gauvin: M. le Président, je pense que, même si c'était dans la loi n° 71, c'est une belle occasion pour peut-être tenter de définir. Parce que, si une petite entreprise, dans une région comme la mienne, qui a une dizaine de camions, se présente au poste de courtage pour s'inscrire, puis on lui dit: Écoute, je ne pense pas que c'est dans...

M. Chevette: Non, non. Ils ne peuvent pas le radier. Ça ne marche pas, ça. S'il y en a une qui a 10 camions puis qui se présente chez vous, elle fait un choix. Si elle fait du courtage, elle va être soumise aux règles du premier camion, du deuxième. C'est de même que ça marche, ça. Mais, si elle se sent plus à l'aise dans ça... Puis je peux-tu vous dire qu'il n'y a pas gros d'ouvrage chez vous, si elle se sent à l'aise plutôt dans le poste de courtage au lieu de se retrouver comme employeur général. Ça va de soi, ça.

Ce n'est pas fait pour les associations d'envergure, les entreprises d'envergure. C'est évident. Sauf qu'il y en a qui en ont quatre, cinq puis qui disent: Moi, en en ayant un là, sur l'ensemble des contrats sauf ceux sur lesquels je soumissionnerai, c'est ma petite police d'assurance qui me donne un petit revenu, puis j'accepte ça, de marcher de même.

M. Bordeleau: Alors, il n'y a pas de limite.

M. Chevette: C'était ça, l'esprit. Ça a toujours été ça, l'esprit, d'ailleurs.

M. Bordeleau: O.K. Il n'y a pas de limite au niveau de l'entreprise...

M. Chevette: Non, ils ne peuvent pas refuser.

M. Bordeleau: ...qui peut aller inscrire des camions dans les postes de courtage.

M. Chevette: Non. Je trouverais ça très drôle, puis vous me le présenterez, celui-là qui en a 25, puis il va avoir un camion de poste de courtage.

M. Bordeleau: Non, non. En tout cas, on regarde ça. On ne dit pas que ça arrive.

M. Chevette: Non, non. Je vous le dis au cas où.

M. Gauvin: On fait des simulations. On donne des exemples.

M. Chevette: Oui, oui. Je sais, mais arrangeons-nous pour que ça soit un peu réaliste, parce que ça ne tiendrait pas bien gros à l'analyse, ça ne résisterait fort.

M. Gauvin: Il y a beaucoup de simulations qui deviennent réalistes et qui le sont.

M. Chevette: Pas dans un domaine de l'excentricité. L'excentricité, c'est parce que tu deviens marginal. Tu te fais observer, mais ça ne veut pas dire que c'est toujours en bien.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet, vous avez toujours la parole.

M. Gauvin: Oui, je comprends. Non, il n'y a pas de problème. C'est une chose que j'essayais de faire préciser, mais je pense que ça serait me répéter. Je pense qu'elle l'a été... Évidemment, on revient toujours avec la notion de petites entreprises. Est-ce qu'il y a quelqu'un parmi vos conseillers, M. le ministre, ou vous-même, qui est en mesure de nous dire que, dans d'autres secteurs de l'économie, la notion de «petite entreprise» a déjà été débattue? Est-ce qu'on peut avoir des exemples?

M. Chevette: Ça a été débattu, sûrement, lors de l'article 71, au niveau municipal. Parce que ça a été un pouvoir habilitant, il s'est basé sur la même expression.

M. Gauvin: Au ministère de...

M. Chevette: Pourquoi, monsieur... Écoutez, l'article n'est pas malin. Il dit: Une clause de stipulation pour autrui au bénéfice des petites entreprises. C'est qu'il donne un pouvoir habilitant d'offrir cette opportunité-là. Parce qu'on sait très, très bien, quand ils sont plus qu'un nombre raisonnable, vous savez très, très bien qu'ils ne sont pas là. Ils ne sont pas là, puis il y en a même qui, à 10, ne se sentent pas confortables là.

Puis, quand on a toujours parlé de permettre à un entrepreneur général licencié... c'était précisément pour permettre à ces petits de pouvoir bénéficier... Vous le savez, on l'a faite, la discussion, à maintes reprises là-dessus.

M. Bordeleau: Dans un poste de courtage... Je voudrais juste... Peut-être que je saisis mal. Une personne qui va inscrire des camions, elle peut en inscrire combien? Trois? Tant qu'elle veut?

M. Chevette: Un sur le premier tour, un deuxième sur le deuxième tour, etc. Rendu à 20 tours, je peux vous dire que tout le monde braillerait de joie.

M. Bordeleau: Alors, à ce moment-là, ils font le tour de tous ces camions-là...

M. Chevette: C'a-tu déjà passé trois? Je ne pense pas.

M. Bordeleau: O.K. Alors, c'est généralement trois camions, maximum, que les gens inscrivent.

M. Chevrette: C'est trois, maximum. En tout cas, moi, c'est ce que j'en sais. Ça n'a jamais dépassé trois.

M. Bordeleau: Ça, c'est la même personne.

M. Chevrette: Même, la très grande majorité, c'est deux.

M. Bordeleau: O.K. La même personne peut inscrire trois camions. C'est ça?

M. Chevrette: Oui.

M. Bordeleau: O.K. Une personne qui a trois camions à son nom puis qui a une compagnie à côté...

M. Chevrette: Elle pourrait en inscrire 20, mais...

M. Bordeleau: Non, non, mais...

M. Chevrette: ...je ne sais pas pourquoi elle paie pour...

M. Bordeleau: Attendez un petit peu. Une personne qui a trois camions puis qui a une compagnie, à côté, qui a trois camions, puis elle les inscrit, est-ce qu'elle va avoir deux camions sur le premier tour?

M. Chevrette: Non. Mais, ça, vous devez vous rappeler qu'est-ce qu'on a discuté. C'est le fameux manque de contrôle sur les compagnies à numéro. Je ne m'en souviens plus, je pense que c'est... Il y en a un de vous deux, en tout cas, qui avait discuté de ça.

M. Gauvin: C'est-à-dire qu'on souhaitait clarifier ça puis éviter les...

M. Chevrette: Il va y avoir une disposition plus loin.

M. Bordeleau: On va revenir? O.K. Parfait. On fera la discussion à ce moment-là. Pas de problème.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 47.9, introduit par l'article 13, est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 47.10. Il y a un amendement.

M. Chevrette: Oui, il y a un amendement qui se lit comme suit, 47.10: Remplacer, dans la deuxième ligne du premier alinéa de l'article 47.10 édicté par l'article 13 du projet de loi, les mots «des matières» par les mots «de toutes les matières».

Ça, c'est une simple concordance. Cette modification précise que l'inscription au Registre du

camionnage en vrac s'adresse aux exploitants qui étaient autorisés à effectuer le transport de toutes les matières en vrac visées au paragraphe 1 du règlement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

M. Chevrette: Donc, c'est dans le premier alinéa que vous voyez... Je n'ai pas de numérotation.

M. Gauvin: Deuxième ligne.

M. Bordeleau: Deuxième ligne.

M. Chevrette: Oui, c'est ça, transport des matières en vrac, c'est: transport de toutes les matières.

M. Bordeleau: C'est quoi? C'était limitatif comme c'est là?

M. Chevrette: Oui, c'était écrit...

M. Bordeleau: Dans quel sens? Je ne saisis pas, là.

M. Vigneault (Pierre-Paul): La Commission nous a informés qu'il y avait environ 70 camionneurs qui n'étaient pas autorisés à transporter toutes les matières, dont le gravier, la...

M. Bordeleau: Ah! il y avait des choses qu'ils ne pouvaient pas transporter, actuellement?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. Mais c'est une exception, il n'y en avait pas beaucoup. C'est pour ça qu'on fait la précision.

M. Bordeleau: O.K.

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

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est adopté. On revient à l'article 47.10 tel qu'amendé. Est-ce que c'est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 47.11.

M. Chevrette: «La Commission peut, sur demande, inscrire au registre un exploitant de véhicules lourds qui

satisfait aux conditions prévues par règlement et qui a son principal établissement hors Québec, dans le territoire d'une partie à l'Accord sur le commerce intérieur.

«L'exploitant doit informer la Commission pour inscription au registre, conformément aux conditions prévues par règlement, de la zone de courtage où il s'abonne au service de courtage et du nombre de camions dont il est propriétaire, qu'il inscrit au service de courtage.

«Cette inscription n'est pas transférable.»

Cette disposition prévoit l'inscription, donc, au registre des exploitants qui ont leur principal établissement hors Québec. Cette mesure d'exception a pour objet d'accorder à ces exploitants un traitement non moins favorable au meilleur traitement qui est accordé aux exploitants du Québec. Sans cette mesure d'exception, certains contrats qui privilégient les petites entreprises de camionnage en vrac dans les marchés publics auraient pu discriminer les exploitants hors Québec, contrairement aux engagements qui découlent des accords commerciaux. L'amendement tient compte des engagements du Québec dans l'Accord bilatéral sur la mobilité de la main-d'oeuvre avec l'Ontario. C'est exactement ce qu'on a expliqué à maintes reprises, y compris dans notre discussion générale de ce matin. La réciproque est accordée au Québec pour ceux qui veulent aller en Ontario.

M. Bordeleau: O.K. Le système des postes de courtage — je pense qu'on comprend, là — l'esprit de ça, c'est de répartir également entre tous les membres du poste le travail qu'il y a à faire.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Évidemment, les gens qui sont à l'intérieur peuvent toujours porter plainte s'il y a quelque chose qui ne se passe pas, je pense, selon cet objectif-là. Là, on va avoir des gens de l'extérieur de la région aussi, qui vont venir d'une autre province, qui vont pouvoir s'inscrire, de l'Ontario, mettons, dans des zones limitrophes.

M. Chevette: Mais aux conditions édictées par le poste.

M. Bordeleau: Exactement, aux mêmes conditions que tout le monde.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Mais, à partir du moment où on a eu, par exemple, dans certains cas, des rapports... On a eu, dans certains cas, le rapport d'enquête qui a été fait, de la Commission des transports, et on a eu aussi des gens qui sont venus nous dire, vendredi dernier, que ce n'était pas toujours réparti également comme ça. Est-ce que vous avez des informations à ce niveau-là? On nous laisse entendre que ça ne fonctionne pas toujours de cette façon-là. On a eu des chiffres, dans le rapport du cas de Montréal, où on donne...

M. Chevette: Oui, je sais.

M. Bordeleau: ...effectivement des cas où ça varie beaucoup en termes de jours, en termes de revenus. C'est surprenant de voir que la mécanique, elle ne semble pas nécessairement fonctionner parfaitement. Il est où, le problème?

M. Chevette: Mais il est possible... Moi aussi, j'en ai entendu, des vertes puis des pas mûres. Il y en a qui sont inscrits à un poste puis qui sautent tous leurs tours. C'est parce qu'ils ont un emploi permanent ou, je ne sais pas, dans une carrière, par exemple. Puis, comme tu peux arriver dans un même poste, un gars qui a décidé de travailler pour un... Il a pris un contrat de son beau-frère puis il fait tout le... Son beau-frère est après se faire un lac artificiel, puis il travaille pour son beau-frère, puis il saute tout son tour à chaque fois. C'est possible que, dans un poste, il y ait eu 28 jours de moyenne puis que lui en ait seulement 12. C'est possible, ça.

• (16 h 30) •

Il n'est pas obligé de prendre son tour quand on le lui offre. Mais là il va falloir qu'il soit responsable, par exemple, parce que, si on met le pénal, l'obligation de remplir ses contraintes, là, ça joue sur les deux bords, ça. Les postes vont avoir un travail important à faire là-dessus, puis il y a des gars qui vont devoir parler à leurs ouailles. Parce que je l'ajoute, le pénal. Je l'ai dit, là, je vais le faire.

M. Bordeleau: C'est ça. C'est parce que, s'il y en a 50 d'inscrits dans les postes puis qu'il y en a...

M. Chevette: Non, non, mais ça responsabilise les gens.

M. Bordeleau: ...15 qui refusent tout, ils ont des problèmes.

M. Chevette: Ils sont conscients de ça. On en a parlé, de ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: C'est-à-dire, si j'ai bien compris, il y a eu hésitation à un moment donné pour ajouter le pénal. Est-ce que c'est vrai? Là, vous dites: Je l'ajoute, le pénal.

M. Chevette: Il n'y a pas eu d'hésitation. C'est-à-dire que la partie qui voulait le voir n'était pas à la table. On les a revus après, puis on l'a mis la table. On leur avait demandé de l'écrire pour nous le fournir; ils n'avaient pas voulu, donc on l'a fait.

M. Gauvin: O.K. Toujours en rapport avec cet article-là, M. le Président, ça a été dit, mais ce n'est pas mauvais de le reclarifier, des postes de courtage en Ontario, il n'y en a pas.

M. Chevette: Non. Il y a des clauses préférentielles en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

M. Gauvin: Je suis un petit entrepreneur de la région frontalière entre l'Ontario et Rigaud et je suis invité à aller travailler, faire du transport de vrac en Ontario. Je ne suis pas inscrit au poste de courtage au Québec.

M. Chevette: Ils ne font plus de vrac en Ontario non plus, parce que c'est déréglementé depuis le 1er janvier. Ça va être déréglementé le 1er janvier?

M. Gauvin: Donc, il n'y a rien qui m'empêche de répondre à l'invitation d'aller faire du transport de vrac en Ontario.

M. Bordeleau: Ça va venir direct à partir de la sollicitation d'un entrepreneur ou d'un ministère, ou n'importe quoi, là.

M. Chevette: Oui, exact.

M. Bordeleau: Parce qu'il n'y a pas de poste. Donc, ça va être ouvert, puis, s'il le veut, il se présente. C'est ça?

M. Chevette: Je vous ai donné les proportions, ce matin, des travailleurs québécois qui sont en Ontario versus ceux de l'Ontario qui viennent au Québec.

M. Bordeleau: Il n'y a pas de postes de courtage, mais ils ont des zones? Non?

M. Chevette: Non, non.

M. Bordeleau: Bien, quand on définissait l'accès dans certaines zones pour les gens de l'Ontario...

M. Chevette: Non, non, les zones, c'étaient les nôtres...

M. Bordeleau: Oui, oui, puis, de l'autre côté...

M. Chevette: ...dans lesquelles ils s'inscrivent.

M. Bordeleau: ...ils peuvent aller n'importe où? Ils peuvent aller n'importe où en Ontario? C'est ça? O.K.

M. Chevette: J'en ai donné... Ils n'ont pas de règlements.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

M. Chevette: Ils savent qu'on a des règlements ici, par exemple. Ils savent qu'il y a des conditions. Ils savent tout ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 47.11 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Gauvin: C'est-à-dire, ce que je veux comprendre, là, on comprend finalement que ceux qui sont inscrits à un poste de courtage, par l'entente, peuvent aller en Ontario, ceux qui le sont...

M. Bordeleau: Tout le monde peut aller en Ontario.

M. Chevette: Tout le monde.

M. Gauvin: Non, j'arrivais avec l'autre groupe. Je voulais différencier les groupes.

M. Bordeleau: De ce côté-ci, on procède par méthode.

M. Chevette: Puis, eux autres, s'ils viennent ici, ils viennent selon nos normes.

M. Gauvin: Ceux inscrits aux postes de courtage, de par l'entente, peuvent aller en Ontario, et les autres aussi.

M. Chevette: Les autres aussi.

M. Gauvin: Pourquoi ça a nécessité une entente, si tous les Québécois peuvent y aller?

M. Chevette: C'était parce qu'on avait prévu, dans l'entente...

M. Gauvin: Ouvrir...

M. Chevette: ...sur le commerce interprovincial, qu'il y avait déréglementation. Deuxièmement, nous, on leur a fait part qu'on voulait garder une certaine partie sur des clauses préférentielles. On leur a fait connaître ce sur quoi on voulait légiférer. On a signé une entente avec eux dans le cadre de la mobilité de la main-d'oeuvre. C'est signé depuis un certain temps. Mais j'ai signé même des lettres, la semaine passée, encore, avec le ministre. En octobre. C'est signé depuis octobre, puis j'en ai signé dernièrement sur d'autres...

M. Bordeleau: Est-ce qu'ils ont des clauses préférentielles, en Ontario?

M. Chevette: Non.

M. Bordeleau: C'est quoi, l'avantage de l'Ontario...

M. Chevette: Le 11 novembre.

M. Bordeleau: ...de dire: Tous ceux du Québec peuvent aller n'importe où de notre côté et, nous, on est prêts à signer une entente qui nous dit qu'on peut aller dans telle, telle, telle zone, mais pas plus? Et puis...

M. Chevette: Mais c'est de la réciprocité selon nos règles.

M. Bordeleau: Mais la réciprocité, elle n'est pas...

M. Chevette: S'ils avaient des règles, on se serait soumis à leurs règles.

M. Bordeleau: Oui, oui, je comprends.

M. Chevette: Puis, si on a des règles, ils se soumettent à nos règles. C'est ça.

M. Bordeleau: Mais ce n'était pas plus avantageux pour eux autres d'essayer de négocier qu'il n'y ait pas de règles? Mais ils ont accepté ça.

M. Chevette: Moi, je ne négocie pas à leur place; on négocie pour nous autres. On est porte-parole dans nos propres dossiers, puis eux la même chose.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saguenay.

M. Gagnon: Maintenant, ils peuvent venir; auparavant, ils ne pouvaient pas venir. C'est ça, la différence.

M. Chevette: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Mais aux mêmes conditions que les camionneurs québécois.

M. Gauvin: Mais je comprends le ministre d'avoir fait cette ouverture-là: c'est pour faire une démonstration qu'il se conformait aux règles du commerce intérieur. C'est bon à entendre pareil.

Une voix: On n'a pas le choix.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 47.11 est adopté?

M. Gauvin: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 47.12, il y a un amendement.

M. Chevette: Oui. L'amendement est le suivant: À l'article 47.12 édicté par 13 du projet de loi:

1° remplacer, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe 2°, «, ainsi que toute personne morale qui lui est liée au sens de la Loi sur les impôts (chapitre I-3), doivent maintenir leur» par «doit maintenir son».

En fait, ici, la modification effectuée par le paragraphe 1° donne suite aux négociations entre le Québec et l'Ontario qui ont suivi la présentation du projet de loi, et celle effectuée par le paragraphe 2° apporte une clarification sur le nombre de camions qui peuvent être inscrits au service de courtage.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

M. Bordeleau: Juste une petite minute, là. Si vous pouvez me donner une chance de le lire, là.

Le Président (M. Lachance): L'article 47.12.

(Consultation)

M. Bordeleau: Quand on dit: «N'inscrire au service de courtage que des camions immatriculés à son nom», ça peut être au nom de sa compagnie aussi, c'est ça?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: À quelle place, là, qu'on voit ce que vous avez déjà dit: une compagnie ontarienne peut venir ici, à la condition que le propriétaire de la compagnie ontarienne ne soit pas...

M. Chevette: Ne soit pas majoritairement contrôlée par un Québécois.

M. Bordeleau: C'est où, ça?

M. Chevette: Ça va être à 47.13.

M. Bordeleau: O.K.

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

M. Chevette: Adopté.

M. Bordeleau: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Bon, maintenant, on en revient à l'article 47.12 tel qu'amendé. Adopté?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Adopté. Article 47.13.

Le Président (M. Lachance): Article 47.13, un autre amendement.

M. Chevette: Il y a un papillon.

(Consultation)

M. Chevette: Donc, c'est le noeud, en fait, dont on parlait ce matin, et je vous le lis. Remplacer le paragraphe 2° de l'article 47.13 édicté par l'article 13 du projet de loi par le suivant:

«2° un exploitant visé à l'article 47.11 qui est une personne morale dont plus de cinquante pour cent des droits de vote afférents à ses actions sont détenus

directement ou indirectement par une personne qui a son principal établissement au Québec ou dont celle-ci peut élire la majorité des administrateurs ou, s'il s'agit d'une personne physique, qui est associé avec une personne ayant son principal établissement au Québec.»

En fait, cet amendement apporte des modifications pour donner suite aux représentations qui ont été faites en commission parlementaire par divers groupes, dont les parties signataires de l'entente qui prévoyait l'exclusion des entrepreneurs titulaires d'une licence d'entrepreneur général. Le nouveau texte donne également suite aux négociations entre le Québec et l'Ontario qui ont suivi la présentation du projet de loi. Le paragraphe qui disparaît est: «un exploitant qui détient, directement ou par l'intermédiaire d'une personne morale liée au sens de la Loi sur les impôts, une licence délivrée en vertu de la Loi sur le bâtiment autre qu'une licence d'entrepreneur portant les numéros 4280, 4281.2 ou 4283.3.»

Le Président (M. Lachance): Ça va, sur l'amendement?

M. Gauvin: On ne peut pas vous confirmer que ça va. Mon collègue est en train d'approfondir.

M. Chevette: De cogiter.

M. Bordeleau: Ça a été vérifié, ça, avec les personnes. Ils ont fait les représentations pour savoir si ça répondait bien à ce qu'ils souhaitaient. Vous dites que ça s'est fait, des remarques faites en commission parlementaire.

M. Chevette: C'est l'abrogation du paragraphe 2°.

M. Bordeleau: Oui, oui, je sais, mais, je veux dire, l'abrogation puis le remplacement par celui-là. Est-ce que le contenu de...

M. Chevette: Ah, je n'ai pas vérifié.

M. Gauvin: Le nouveau texte donne également suite à des négociations entre Québec et l'Ontario. C'est-à-dire que, quand vous avez déposé le projet de loi n° 89, évidemment, vous êtes allé avec le ministère ontarien vérifier ce que les ententes pouvaient avoir comme impact au niveau des relations.

M. Chevette: C'est exact. Puis, là, nous autres, c'est conforme à l'entente qu'on a convenue avec l'Ontario.

M. Gauvin: Est-ce que c'est des confirmations qu'il vous donne par écrit, le ministère ontarien?

M. Chevette: Oui, c'est même des documents.

• (16 h 40) •

M. Gauvin: Non, c'est correct. Je n'ai pas besoin de les voir. Si vous nous le dites. Je n'aurais pas le temps de les lire pour le moment.

Le Président (M. Lachance): Vous avez la foi, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Pardon?

Le Président (M. Lachance): Vous avez la foi. Ha, ha, ha!

M. Gauvin: C'est-à-dire, moi, quand les gens sont de bonne foi, je me joins à leur foi.

(Consultation)

Une voix: Ça n'a pas été déposé...

M. Gauvin: Oui, je pense que oui, là.

M. Chevette: Ça été déposé, celle du 11 novembre 1998?

M. Gauvin: C'est pour ça que je ne voulais pas... Je pense l'avoir dans mes dossiers...

M. Chevette: Oui.

M. Gauvin: ...c'est vraiment... on a ce document-là.

M. Bordeleau: O.K. L'article 47.13, c'est clair que ça s'applique aux gens hors Québec?

M. Chevette: Oui, à tout le monde.

M. Bordeleau: À tout le monde?

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

M. Chevette: Adopté.

M. Gauvin: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 47.13, tel qu'amendé, est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Services de courtage

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 47.14. Il n'y a pas d'amendement.

M. Chevette: Il n'y a pas d'amendement. Donc, je le lis. «Services de courtage. Le titulaire d'un permis de

courtage doit constituer, aux périodes prévues dans son règlement, une liste de priorité d'appel qui classe les camions de ses abonnés selon leur ordre de priorité d'appel et, le cas échéant, selon leur catégorie. L'ordre de priorité d'appel des camions d'un même abonné est indiqué par celui-ci au titulaire du permis de courtage conformément à ses règles de fonctionnement.

«Le temps de travail d'un abonné avec un camion assigné par le titulaire d'un permis de courtage est compilé avec, le cas échéant, le temps de travail qui lui est alloué en application des règles de fonctionnement et des mesures disciplinaires prévues dans les règlements du titulaire. Dans le cas d'un nouvel abonné, le titulaire d'un permis de courtage lui alloue la moyenne du temps de travail des autres abonnés des services de courtage ou, s'il s'agit d'un transfert, le temps de travail du cédant.

«Le rang de chacun des camions dans la liste de priorité d'appel donne priorité aux abonnés ayant accumulé le moins de temps de travail avec leurs premiers camions.»

En fait, vous remarquerez qu'on crée des obligations même au niveau des postes. Cette disposition établit les principales règles pour assurer l'équité et l'objectivité dans le partage du camionnage en vrac requis dans les marchés publics en application des clauses contractuelles de stipulation pour autrui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Chevette: C'est une des règles auxquelles ils sont subordonnés, ce qui donne prise aux plaintes, ce dont on parlait tantôt.

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Gauvin: Est-ce que l'ordre de priorité d'appel des camions établi est le même... Est-ce qu'il est édicté par la Commission des transports?

M. Chevette: Non, c'est...

M. Gauvin: Est-ce qu'il est le même? C'est un règlement interne?

M. Chevette: On le met dans la loi, là. Ils ne peuvent pas jouer avec celle-là. L'équité, c'est la base.

M. Gauvin: Quelles sont les pénalités...

M. Chevette: S'ils ont des procédures, des modalités quelconques, mais l'équité, ça ne se négocie pas.

M. Gauvin: Quelles sont les pénalités qui pourraient être imposées à un poste de courtage qui...

M. Chevette: Il pourrait voir son permis révoqué. Il pourrait voir son permis suspendu.

M. Gauvin: Parce que les gens nous ont...

M. Chevette: Il pourrait être mis en tutelle.

M. Bordeleau: Il y a eu des suspensions, vous avez dit tout à l'heure, déjà, ou des... Il y en a déjà eu?

M. Chevette: On me dit... Moi, je ne sais pas, là. Dans le passé, on me dit qu'il y a déjà eu une tutelle, puis il y aurait eu une suspension.

M. Gauvin: Parce que les membres de postes de courtage, dans le passé, parfois ont eu des doutes sur la façon de cumuler les jours travaillés. Je vous dis bien: «des doutes», là, et ça a été public, dans certains cas.

M. Chevette: Bien, moi, je vous dis: Ce n'est pas plus parfait là qu'ailleurs. Ils ont des problèmes, ça, c'est sûr. Ils font face à certains indisciplinés, c'est sûr aussi. Mais, ça, ils ne sont pas pire qu'ailleurs, là. Qui est pur comme un ange garroche la petite roche, là! Il faut admettre qu'il y a du monde partout qui crée des problèmes, dans toutes les associations, aussi bien de salariés indépendants, autonomes, même dans vos grandes associations. Il y en a qui sont cow-boys, vous le savez.

M. Gauvin: Est-ce que le poste de courtage...

M. Chevette: Non. Bien, ceux qui sont saints ne sont pas ici, ordinairement.

M. Gauvin: Est-ce que, dans les postes de courtage, ça sera clairement défini qu'ils devront comptabiliser que les jours travaillés... Les jours qui leur auront été attribués par le poste de courtage, est-ce que, si un camionneur qui va faire cinq jours dans une industrie privée, au poste de courtage, ils vont dire: Nous avons entendu parler que tu as fait cinq jours?

M. Chevette: C'est ça. Le gars qui se plaindrait qu'il n'a pas eu son tour, puis qu'ils savent qu'il est allé ailleurs, si, en plus, c'est un client du poste... Parce qu'il pourrait être responsable. Le gars qui ferait ça, là, il pourrait être responsable d'une poursuite au pénal de son poste.

M. Gauvin: Non, mais je n'ai pas dit qu'il ne répondait pas aux demandes du poste, mais qu'il avait, au privé, cumulé un certain nombre de jours par rapport à d'autres. Ils tiennent compte de ça?

M. Chevette: Ce n'est pas tout le temps, ça. Ce n'est pas tout le temps fait, me dit-on.

M. Gauvin: Bien, c'est ce qu'on me dit, que ce n'est pas tout le temps. Comment ça va être géré dans un poste de courtage? Comment ça va être réglementé, puis de quelle façon la Commission des transports peut suivre ça? Par enquête?

M. Chevrette: Normalement, c'est au niveau du règlement interne du poste de courtage, qui est soumis à...

M. Bordeleau: Qui tient compte des jours faits à l'extérieur.

M. Chevrette: Exact, parce que quelqu'un qui ne vient pas puis c'est à son tour, il va expliquer que c'est parce qu'il est en contrat à telle place. Donc, eux autres, ils le savent, mais c'est appelé systématiquement.

M. Gauvin: Mais quelqu'un qui est prêt à y aller quand ils l'appellent, mais ils lui disent: Écoute, tu as perdu ton tour parce que tu as cumulé des jours ailleurs.

M. Chevrette: Non, non, ce n'est pas de même que ça marchait, en tout cas dans ceux que j'ai connus. Est-ce qu'il y a des règlements internes qui disent: Bien, écoute, tu as eu deux jours ou trois jours sans que tu nous le dises, puis on a besoin de cinq camions là, si ça ne te fait rien, on va le laisser gagner? Ça peut être une règle interne, ça, là; c'est ça que je disais tantôt, je ne le sais pas, je ne connais pas les règles internes de chacun, mais ça pourrait arriver, ça.

M. Gauvin: Les règles internes, de toute façon, sont approuvées par les membres.

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Comme l'obligation de ne pas toujours refuser ou, en tout cas, d'être disponible, ça aussi, ça va être dans les règles internes?

M. Chevrette: Bien, supposons qu'un poste de courtage n'est pas capable de répondre au contrat qui est demandé, il va le dire carré. Il ne signera pas le... Il ne demandera pas d'avoir 50-50 s'il n'est pas capable d'en fournir 30. Il va dire: Je peux t'en fournir 30. Ça veut dire qu'il n'aura pas trop de trouble avec l'employeur. Il va aller en chercher 70, l'autre. Dans l'occurrence, là, quand tu n'es pas capable, tu n'es pas capable. C'est une protection plancher, ce n'est pas une protection...

M. Bordeleau: À ce niveau-là, je pense qu'il y a deux éléments qu'on a regardés. C'est la possibilité d'avoir des clauses pénales, là, mais il y a l'autre possibilité aussi, que, dans la mesure où le poste de courtage ne peut pas fournir, l'entrepreneur est libéré puis il peut aller chercher son monde où il veut. C'est ça?

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Maintenant, quand il est libéré, il est libéré pourquoi? Pour le contrat? Pour la journée? Comment ça marche, ça, là, là?

M. Chevrette: Non, il est libéré si... Il y a un contrat de courtage qui se signe sur un chantier. S'il n'est

pas capable de fournir, il n'est pas capable de fournir. Il va dire: Moi, je peux fournir à 30, je peux fournir à 40, ou bien je prends tout ce qui m'est dévolu en vertu de la loi.

M. Bordeleau: Non, mais regardez, là, supposons qu'un contracteur appelle, il veut avoir 20 camions pour une semaine. Le poste de courtage dit: Écoutez, moi, je ne peux pas vous en fournir...

M. Chevrette: Il dit: Je peux t'en fournir 10.

M. Bordeleau: Je peux t'en fournir 10 pour deux jours, puis, après ça, je pourrai te fournir la balance. Est-ce que ça libère le contracteur pour l'ensemble?

M. Chevrette: Oui.

Le Président (M. Lachance): M. Cayouette.

M. Chevrette: Il va vous l'expliquer.

M. Cayouette (Benoit): La disposition, c'est que les gens, l'entrepreneur et le courtier doivent signer une entente. Or, dans un premier temps, avant qu'il y ait stipulation pour autrui, on donne la chance à ces deux personnes-là d'entendre un contrat selon les modalités qu'elles désirent, selon les pénalités qu'elles désirent se mettre.

Si elles n'arrivent pas à une entente avant le début des travaux, nous autres, le ministère, on en impose une, une entente, par défaut, qui dit essentiellement ceci: Vous devez... c'est-à-dire que l'entrepreneur doit offrir au courtier la partie des travaux qui lui est réservée. Le courtier, lui, doit s'engager à exécuter les travaux, et l'entrepreneur stipule ses conditions. Moi, par exemple, je ne voudrais pas de semi-trailers, je voudrais juste des dix-roues, parce que ça brise la route, etc. Il stipule ça.

Une fois qu'un a fait sa demande, l'autre s'est engagé à faire la demande, là on stipule deux autres conditions supplémentaires: le délai de paiement, qui sera 30 jours après une quinzaine de facturation, et le délai d'appel des camions, qui devra se faire, là, ce n'est pas définitif, mais ça pourrait être envisagé comme entre midi et 20 heures la veille de la commande de transport.

Alors, si, par exemple, dans un cas, le courtier n'a pas répondu pour une journée à la demande qui lui avait été faite la veille, et l'entrepreneur, lui, l'a faite selon les modalités de l'entente, il a une pénalité qui peut varier de 25 %, 50 %, 60 % du montant du transport qui aurait été effectué cette journée-là. Par exemple, 500 \$ par jour, faisons un chiffre rond avec ça, c'est ce qu'un camionneur gagne. Alors, si le courtier — la clause pénale s'appliquerait comme ça — n'envoie pas le camion alors que ça lui avait été demandé, et tout ça, le courtier doit à l'entrepreneur 50 % de la journée de travail, 500 \$. Si ça l'amuse de continuer comme ça, parfait. Parce qu'en attendant ça libère aussi l'entrepreneur pour aller se chercher un camion ailleurs. Alors, ça, c'est par jour.

Mais ça permet aussi aux gens, au cas où le courtier se serait engagé dans quelque chose et disait: Oui, je m'étais entendu, j'avais pris l'entente par défaut puis j'étais sûr de pouvoir répondre, mais là, écoute, je viens de m'apercevoir que je ne pourrai pas et je n'ai pas envie de payer des pénalités, les deux parties auront l'occasion à ce moment-là de réviser l'entente à la baisse. C'est-à-dire que le courtier dira: Je t'avais dit que je m'étais entendu pour faire tout le travail, et là je vais laisser baisser, je vais baisser, si vous voulez, mon engagement à, je ne sais pas, la moitié de ce que je m'étais engagé à faire. La clause pénale est dans ce sens-là.

• (16 h 50) •

À l'inverse, pour que ce soit équitable, l'entrepreneur qui, lui, n'a pas commandé dans les délais, par exemple, il a appelé comme à 6 heures du matin pour avoir 20 camions, en espérant que l'autre ne serait pas capable de fournir, etc., lui aussi aura une pénalité. Le pourcentage n'est pas établi, mais ça pourrait être un pourcentage de ce que... En fait, c'est pour liquider le dommage et les intérêts de celui qui a été obligé de se dépêcher à envoyer 20 camions et noliser des gens. Il faut que ça soit dans les deux sens pour que ce soit «fair», pour que ce soit équitable. Mais, c'est une pénalité monétaire qui est indiquée au contrat. Bien sûr qu'après ça ils iront la chercher à la cour, sauf qu'avec un contrat qui indique une pénalité vous comprenez que la procédure est accélérée.

M. Bordeleau: Puis l'autre élément qu'on trouvait en quelque part, que, advenant que le poste de courtage n'est pas capable de fournir, l'entrepreneur est libéré — on a vu ça écrit en quelque part.

M. Cayouette (Benoit): Tout à fait.

M. Bordeleau: Est libéré de quoi?

M. Cayouette (Benoit): Bon, il est libéré de l'obligation...

M. Bordeleau: Pour la journée?

M. Cayouette (Benoit): Bien, c'est-à-dire que, si c'est le cas dont je viens de vous parler, c'est-à-dire qu'il avait commandé son camion pour la journée, il ne l'a pas envoyé pour la journée, il est libéré pour la journée.

M. Bordeleau: Puis, s'il avait commandé des camions pour deux semaines de temps, il va être libéré pour deux semaines?

M. Cayouette (Benoit): Si l'entente était pour deux semaines, il va être libéré pour les deux semaines.

M. Bordeleau: Même si le gars dit au poste de courtage: Aujourd'hui, je ne peux pas te le donner, je pourrais te le donner la semaine prochaine, le gars dit: Moi, j'ai besoin pour deux semaines...

M. Cayouette (Benoit): Évidemment que ça dépend, mais je vous dirais que c'est rare que c'est pour deux semaines. C'est toujours à la journée.

M. Bordeleau: Non, non, je fais des...

M. Cayouette (Benoit): Alors, il y a une commande de départ qui est faite...

M. Bordeleau: Alors, si la commande n'est pas respectée, c'est de la commande au complet qui est placée dont l'entrepreneur est libéré.

M. Cayouette (Benoit): C'est ça. Et, comme je vous dis, la plupart des commandes sont confirmées par jour. Alors, c'est pour ça qu'on parle plutôt d'une pénalité journalière.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 47.14 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 47.15.

M. Chevette: «47.15. Sauf pour satisfaire aux exigences particulières d'une demande faite en conformité avec ses règlements, le titulaire d'un permis de courtage doit répartir toute demande de services de camionnage en vrac entre ses abonnés selon le rang de leurs camions dans sa liste de priorité d'appel. L'assignation est valable pour la durée de la demande ou, le cas échéant, jusqu'à la mise en application d'une nouvelle liste de priorité d'appel.

«En cas d'incapacité de ses abonnés d'exécuter la demande, le titulaire d'un permis de courtage doit faire appel aux services d'un autre titulaire d'un permis de courtage par l'intermédiaire de l'association régionale reconnue, s'il en est.»

Cette disposition prescrit l'obligation d'assigner en priorité les abonnés dont les camions sont les premiers dans la liste de priorité d'appel du courtier. Une explication est prévue pour permettre au courtier de satisfaire aux besoins des requérants des services. Ça, c'est ce dont on a discuté tantôt.

M. Gauvin: Une exception.

M. Chevette: Oui, laquelle?

M. Gauvin: Bien, vous avez dit «explication»; je reprends, «une exception».

M. Chevette: J'ai-tu dit une... Ah, bien, là, rendu à 17 heures le vendredi... Je m'excuse d'avoir lu trop vite.

M. Gauvin: Monsieur, ce n'est pas un reproche, je fais juste...

M. Chevette: Je m'en confesse. Donc, absolvez-moi.

M. Bordeleau: Il y a une situation, en tout cas, qui nous a été rapportée par des collègues des régions, que je veux signaler. Je ne sais pas s'il y a une solution à ça, mais on dit, dans une région, par exemple, le poste de courtage n'est pas capable de... il n'en a pas suffisamment, il va aller en chercher dans la région à côté. Alors, on se retrouve dans une situation où les camions d'à côté viennent travailler dans une région x, alors que des gens qui ne sont pas membres du poste de courtage de la région x, eux autres, n'y ont pas accès. À la limite, ça peut être même dans des régions frontalières...

M. Chevette: Non. C'est parce que, s'ils vont là, c'est parce qu'il n'y en a plus de disponible.

M. Bordeleau: Non, non, mais en dehors des postes de courtage.

Une voix: Ça peut arriver.

M. Bordeleau: Des gens qui sont en dehors des postes de courtage de la région, eux, ils vont voir le gars d'à côté, de la région voisine, qui vient travailler, puis, eux, ils ne seront pas appelés pour... parce qu'ils ne sont pas membres du poste de courtage, ils vont être exclus. Alors, ça crée des situations un petit peu spéciales aussi.

M. Chevette: C'est interzone, ça. C'est interzone, mais pas nécessairement interrégional. Je te donne un exemple: le sous-poste de Berthier par rapport au sous-poste de Joliette. Je peux-tu vous dire que je connais plus de monde à Berthier que dans Joliette, parce que je suis né dans Berthier.

M. Bordeleau: Interzone, c'est dans la même zone?

M. Chevette: C'est dans la même région, mais ce n'est pas dans la même zone. Il y a 89 zones puis il y a 17 régions au Québec, 10 régions, excusez, de transport routier. C'est ça, la différence.

M. Bordeleau: Mais il reste que vous comprenez ce que je dis, pareil. Ça existe pareil, dans un village x.

M. Chevette: Je comprends. Mais, vous savez, la frontière... Par exemple, si Berthier, parce qu'ils font le pont de Saint-Cuthbert puis l'autoroute 40 entre Saint-Cuthbert et Berthier, puis il y a, je ne sais pas, moi, combien de permis de vrac qui existaient à Berthier... Souvent, c'est des gens... sur la frontière de Joliette, par exemple, du poste de Joliette, qui est Notre-Dame-de-Lourdes, puis Sainte-Élisabeth, c'est à 5 km, ils vont à la messe dans la même église... Tu sais, ils peuvent aller sur le même chantier sans se chicaner. C'est très rapproché. Il y a des très petites zones, mais il y a des zones assez

grandes, c'est évident. Mais, dans ces petites zones là, on pourrait comprendre qu'elles s'épaulent entre eux autres.

M. Gauvin: Savez-vous, je fais rien qu'un commentaire, M. le Président: Plus qu'on avance à l'étude du projet de loi, plus qu'on réalise qu'on s'impose des règles pas faciles à gérer de part et d'autre, et pour le poste de courtage...

Une voix: ...

M. Gauvin: Bien, ce n'est pas nouveau, parce qu'on les vivait avant. Et on commence à mieux comprendre ce qu'il y avait dans la proposition du groupe sur la déréglementation qui conseillait M. Bouchard. Et il proposait de déréglementer tout, dans la mesure du possible. Et là vraiment on est en train de réaliser qu'on s'impose des règles pas faciles à gérer au jour le jour.

M. Chevette: J'ai beaucoup de respect pour le comité de la déréglementation. Mais, dans une société organisée, il faut qu'il y ait un minimum de réglementation.

J'aurais aimé ça, moi aussi, si on avait pu régler tout ça sans aucun règlement. Mais il y a même des gens licenciés, des entrepreneurs généraux qui nous ont expliqué que, dans nos petites localités... Je ne referai pas le discours 40 fois, je l'ai fait. Il y a eu un choix politique qui s'est posé. On est d'accord ou on n'est pas d'accord. Puis, dans une équipe, à un moment donné, on tire une ligne, puis, que ça fasse ou pas ton affaire, après que les discussions sont faites, si vous voulez... Nous, on pense qu'on se devait de ne pas procéder brutalement à toute déréglementation.

C'est facile à dire, ça. C'est facile de dire: On aurait dû faire ça. Mais on a des contingences de la vie quotidienne puis on fait face à des situations où on doit prendre nos décisions. Puis la décision est celle-là.

M. Bordeleau: Je comprends que c'est votre décision.

M. Chevette: Puis on va devoir vivre avec. Mais dites-moi pas que c'est nouveau. Ça fait 20 ans, ça. Puis on dérègle 80 %, par rapport au 100 %. Ça aussi...

M. Gauvin: Ça, on va peut-être devoir clarifier ça, votre discours de 80 %...

M. Chevette: Je suis prêt dans n'importe quel temps.

M. Gauvin: On aura la chance au cours du débat, quand on arrivera... On sera plus pertinent à d'autres articles. Mais, ma réflexion, ce qui a été dit, ça reste dit.

M. Chevette: Bien oui. J'espère. Ce qui est dit reste dit.

M. Gauvin: Et en fait, c'est réaliste. Bien, ce qui reste dit. M. le ministre, votre explication ne m'a pas amené à retirer mon explication.

M. Chevette: Bien non. Ne te choque pas. Tu es bien plus joli quand tu souris.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Il reste, M. le ministre, que la déréglementation a été appliquée aussi différemment dans d'autres provinces. Je pense que c'est un choix politique, comme vous dites. Mais il y a d'autres places où a procédé différemment. On a déréglementé plus, puis, à ma connaissance, le monde vit pareil. Il n'y a pas de...

M. Chevette: Non, non, mais c'est un choix. Vous avez raison.

M. Bordeleau: Oui, oui. Ça, je comprends ça. Mais je veux juste dire que ça existe aussi ailleurs, d'autres modèles, si on veut, que...

M. Chevette: Exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 47.15 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 47.16.

M. Chevette: «Les règles de fonctionnement visées au deuxième alinéa de l'article 47.14 peuvent notamment comprendre des règles d'exclusivité qui, dans les contrats d'adhésion entre les abonnés et le titulaire d'un permis de courtage:

• (17 heures) •

«1° imposent à l'abonné l'obligation de référer au service de courtage toute demande de services qu'il reçoit directement d'un client du titulaire d'un permis de courtage ou d'une personne à qui ce titulaire a présenté une offre écrite concernant la fourniture des services faisant l'objet de la demande;

«2° interdisent à l'abonné de faire effectuer par un tiers le transport d'une matière en vrac, sans avoir au préalable sollicité les services du titulaire d'un permis de courtage.»

En fait, cette disposition permet donc au titulaire d'un permis de courtage d'exiger de ses abonnés une certaine exclusivité dans le but, notamment, de faire profiter aux autres abonnés d'un plus grand nombre de contrats de camionnage en vrac. Le paragraphe 2° est une reproduction de l'article 36.2 applicable aux abonnés plutôt qu'aux titulaires de permis.

Ici, il faut bien comprendre, il n'y a pas seulement l'argumentation que je viens de dire, il y a aussi le fait, en introduisant le pénal, que, s'il ne prenait pas l'exclusivité

ou presque, il aurait des poursuites pénales constamment. Si chacun s'abonne au poste puis il veut faire tout le travail à l'extérieur, il pigerait précisément dans... Et c'est une clause très incitative à dire: Vous êtes sur un poste de courtage, vous devez donner la grande majorité, l'exclusivité du travail au poste de courtage. C'est une clause de protection minimale pour les autres aussi.

La Présidente (Mme Barbeau): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Une personne qui est membre d'un poste de courtage qui travaille en dehors des contrats du ministère, tout ça, au niveau privé ou n'importe quoi, est-ce qu'elle doit le soumettre, le faire passer par le poste de courtage?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui, son excédent de capacité.

M. Bordeleau: Son excédent de capacité, ça veut dire quoi, ça?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ce qu'il ne peut pas faire lui-même.

M. Chevette: Ce qu'il ne peut pas faire lui-même.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il doit demander au poste de courtage...

M. Bordeleau: Même si c'est dans le privé?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Même si c'est dans des contrats privés. On parle d'un abonné, là, on parle d'un abonné.

M. Bordeleau: Oui, oui, je parle d'un abonné dans un poste.

M. Gauvin: Oh! Moi, j'aimerais que ce soit clair. Il y a un abonné à un poste, propriétaire d'un camion, qui contracte un certain volume d'affaires. Il réalise qu'il doit faire appel à de l'aide pour entrer dans ses délais. Il a l'obligation de retourner au poste de courtage vers un collègue abonné?

M. Vigneault (Pierre-Paul): En priorité; de le demander au poste en priorité avant d'aller voir ailleurs pour obtenir le service.

M. Gauvin: On se tient par la main.

Une voix: Un monopole.

La Présidente (Mme Barbeau): Je m'excuse, mais je demanderais aux gens dans l'assistance, s'il vous plaît, de ne pas passer de commentaires qu'on puisse entendre. Merci. Est-ce que c'est terminé pour 47.16?

M. Gauvin: Non, non...

La Présidente (Mme Barbeau): C'est une présidente que vous avez maintenant.

M. Gauvin: Oui, oui.

La Présidente (Mme Barbeau): M. le député de Montmagny-L'Islet, vous voulez continuer?

M. Gauvin: Je suis en train de réfléchir. Mon collègue a une question.

M. Bordeleau: Non. Bien, disons que ma...

M. Gauvin: Là, j'essaie d'approfondir ce point-là, l'impact que ça peut avoir.

M. Bordeleau: Moi, ce n'est pas une question comme telle, c'est une réaction. Je comprends qu'on ait mis des règles du jeu pour les travaux dans le public. Là, on est en train d'étendre ça indirectement à ce qui est à l'extérieur, parce que la personne est membre d'un poste qui, en soi, permet de diviser le travail qui vient du marché public, d'une certaine façon équitable entre tout le monde. C'est ça, la volonté du gouvernement. Mais, là, on dépasse ça. On dit à la personne: Les contrats que tu vas prendre dans le privé, nous, on va fixer, par les conditions d'adhésion, et tout ça, certaines règles qui font que tu ne pourras pas faire nécessairement ce que tu veux avec ça.

M. Chevette: Non, non, mais c'est...

M. Bordeleau: Tu vas être obligé de revenir au poste de courtage pour l'offrir aux autres dans le poste de courtage, puis là c'est des contrats privés.

M. Chevette: Bon. Il existait un article 36.2, d'abord. C'est ça qu'il remplace. C'est aussi une proposition du genre qui fait qu'un entrepreneur général assez gros, le moins gros, n'est pas intéressé à être là. C'est exactement ça, aussi. Regardons les deux facettes, là.

M. Bordeleau: Oui, mais c'est que, là, à mon avis, on étend...

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: ...à l'extérieur, alors qu'on parlait du marché du privé. Là, ça a des incidences dans le privé.

M. Chevette: On ne demandera pas à un entrepreneur général d'être exclusif au courtage, il ne voudra jamais. C'est pour ça qu'il y en a qui ne veulent pas choisir le courtage, c'est évident.

La Présidente (Mme Barbeau): Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Bordeleau: Hein?

M. Gauvin: Non, mais, c'est-à-dire...

M. Chevette: C'est le statu quo.

M. Gauvin: Comme je mentionnais tantôt, on pourrait et on a le devoir de profiter du débat sur la loi n° 89 pour corriger certaines règles qui pourraient...

M. Chevette: Qu'est-ce que vous aimeriez, vous, que ce soit? Expliquez-moi donc ça.

M. Gauvin: Bien, c'est ce qu'on est en train de définir. C'est qu'un membre qui est inscrit au poste de courtage, il sous-contracte dans le privé puis il est assujéti à aller chercher le besoin de son camionnage au poste de courtage, même si ce n'est pas en référence avec des travaux du ministère des Transports.

M. Chevette: Reprenons ça différemment. Le gars, il a un choix à faire: il veut être ou ne pas être dans un poste de courtage. S'il adhère à un poste de courtage pour s'en foutre puis placer son poste de courtage dans une situation où il serait poursuivible parce que monsieur a décidé de faire rien que du privé, c'était à lui de ne pas adhérer au poste de courtage. Qu'est-ce que tu veux que je te dise? Tu ne peux pas aller aux toilettes puis te retenir en même temps, là. Il faut que tu poses un choix. Tu ne peux pas avoir le meilleur des deux mondes. Tu poses un choix. Et c'est ça qu'est l'article ici. Si tu vas à un poste de courtage exclusivement comme police ultime d'assurance puis que tu ne veux pas assumer le travail que tu pourrais être lié à faire, puis que ton poste de courtage devient vulnérable puis poursuivi au pénal, bien, t'es aussi bien de t'en aller faire du privé seulement.

C'est pour ça qu'on vous dit... Quand je vous donnais l'explication: c'est le statu quo, c'est que ça incarne exactement ce qu'on veut que ce soit. Si tu optes pour un courtage, c'est parce que tu veux assumer les tâches qui seront réparties entre des camionneurs d'un poste de courtage où t'as un certain nombre... Ou même pour un employeur général; il va mettre un camion ou deux, il va en enregistrer un ou deux puis il va dire: Moi, c'est à ces deux postes-là que je veux suivre les règles du jeu. Il n'est pas intéressé... S'il avait rien que du boulot dans le privé, il n'irait pas au poste de courtage. Puis, si le gars du courtage, il a pris ça comme une police d'assurance pour lui puis qu'il devient responsable à chaque fois de la non-fourniture du dixième ou du quinzième camion qu'il faut, bien, écoutez, il manque minimalement à l'esprit même du courtage qu'on veut faire.

M. Gauvin: Oui, mais, là, ce n'est pas le débat tout à fait, là.

M. Bordeleau: Non, non, non.

M. Chevette: Bien, je m'excuse! C'est quoi? Si ce n'est pas ça, c'est quoi? Bien, dites-moi...

M. Gauvin: Non, non, non. Ce qu'on a présenté comme problématique, ce n'est pas tout à fait...

M. Chevette: Bien, c'est quoi?

(Consultation)

M. Bordeleau: L'esprit du projet de loi, au fond, c'est de créer des postes de courtage qui vont distribuer le travail où le ministère des Transports est impliqué et liant les contracteurs, avec des proportions, et tout ça. Alors, c'est ça, la masse de travail qu'il a à distribuer, et c'est à l'intérieur de ça que les gens ont des responsabilités de répondre aux besoins. S'ils sont membres d'un poste de courtage, ils doivent être disponibles pour en faire; sinon, ils mettent le poste de courtage dans une mauvaise situation. Et ça, ça dure, quoi, trois mois, quatre, cinq mois par année?

M. Chevette: Non, mais un privé, par exemple... Il a une offre d'un privé. Il dit: Moi, j'en ai pour 10 jours à transporter du matériel pour monsieur X. S'il n'avertit pas son poste de courtage... C'est ça, on lui crée une obligation.

M. Bordeleau: Bien, il a déjà la responsabilité. Il sait qu'avant de prendre des contrats à l'extérieur, il a une responsabilité d'être disponible: le poste de courtage.

M. Chevette: Oui, oui, c'est ça qu'il dit...

M. Bordeleau: La balance, il est capable de s'organiser tout seul.

M. Chevette: C'est ça qu'il dit, l'article.

M. Bordeleau: Non, je le sais, mais, après qu'il est capable de satisfaire aux exigences du poste de courtage, parce qu'il est devenu membre de ce poste-là, la balance de ce qu'il fait à l'extérieur, il doit être capable de le gérer.

M. Chevette: Non, mais on lui crée une obligation, nous autres, de le dire...

M. Bordeleau: Bien, c'est ça.

M. Chevette: ...pour partager le travail le plus adéquatement possible.

M. Bordeleau: Non, non, mais ce n'était pas ça. L'esprit, ce n'est pas de partager le travail à l'extérieur, c'est de partager le travail du ministère des Transports avec...

M. Chevette: Ça justifie aussi son absence, mais ils vont lui dire: Écoute, si tu n'es pas là, on n'est pas

capable de faire face à l'obligation du poste. Ce n'est pas pour rien qu'on a...

M. Bordeleau: Je trouve qu'on a... en tout cas, on sort de...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 47.16 est adopté?

M. Bordeleau: Sur division.

M. Gauvin: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division. 47.17.

M. Chevette: ...vient d'être adopté, sur division, n'est-ce pas? Article 47...

M. Bordeleau: Pourquoi vous dites, M. le ministre, que c'est le statu quo? Il y a des choses actuellement qu'on veut changer.

M. Chevette: Oui, oui, mais...

M. Bordeleau: On n'est pas obligé de respecter le statu quo.

M. Chevette: Non, non, mais je fais un constat.

M. Bordeleau: Non, non, mais...

M. Chevette: Est-ce que le constat, il est...

M. Bordeleau: Il y a d'autres choses sur lesquelles on va apporter...

M. Chevette: Est-ce que le constat est diabolique?

M. Gauvin: M. le ministre, je vous le confirme, qu'on vient de voter sur division sur un article de loi qui rétablissait le statu quo.

M. Chevette: Le statu quo. C'est exactement ce que j'ai dit, merci.

M. Gauvin: Je vous le confirme.

M. Bordeleau: Il n'y a pas de mal à ça. Et on va changer d'autres choses...

M. Gauvin: C'est ce qu'on débattait.

● (17 h 10) ●

M. Chevette: On s'est bien compris.

«Pour l'application des articles 47.14 à 47.16, les règlements du titulaire d'un permis de courtage peuvent prévoir que les camions d'un groupe d'abonnés ayant entre eux des liens de personnes morales liées au sens de la Loi sur les impôts seront classifiés comme s'ils appartenaient

à un seul abonné et que le groupe peut alors désigner, au rang de premiers camions du groupe de personnes liées, le nombre de camions prévu par les règlements de ce titulaire sans excéder trois.»

Cette disposition permet donc au courtier de lever le voile corporatif pour servir en premier les plus petites entreprises du camionnage en vrac. C'est ce qu'on a discuté tantôt.

M. Gauvin: C'est le premier camion.

M. Chevrette: ...premier, mais jusqu'à trois.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Jusqu'aux trois premiers, si on est un groupe, les compagnies.

M. Bordeleau: C'est-à-dire les situations... C'est que, moi, je peux avoir un camion à mon nom, je peux avoir un camion au nom d'une compagnie qui m'appartient puis je peux avoir une troisième compagnie qui m'appartient. Bon, alors, ça, est-ce que c'est considéré comme mes trois camions à moi...

M. Gauvin: Trois premiers camions?

M. Bordeleau: ...ou bien donc si c'est trois premiers camions, c'est-à-dire que c'est trois entités différentes, donc le mien, ma compagnie un, puis ma compagnie deux vont être dans le premier tour?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Chacun des courtiers va le déterminer dans son règlement, mais ça pourrait faire en sorte qu'on lève le voile puis qu'on dise, le groupe, là, les trois compagnies qui avaient chacune un premier camion, on considérera dorénavant que le groupe, c'est comme un seul abonné. Il y a trois premiers camions ou deux...

M. Bordeleau: Puis, à ce moment-là, il y en aura un dans chaque...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Non, non. On dit: On prend les trois camions du groupe puis on les traite comme si on avait juste un abonné avec le premier camion, le deuxième camion et le troisième camion de l'ensemble, et le règlement pourrait aller jusqu'à trois, parce que, si on va prendre des groupes de quatre ou cinq compagnies affiliées, bien, il pourrait y avoir plus que cinq camions pour le groupe.

M. Gauvin: M. le Président, c'est pour éviter de se cacher sous des statuts de corporation?

M. Chevrette: On a dit que c'était déjà tellement difficile, je ne me souviens pas quel groupe qui l'a expliqué. Compagnie à numéro, puis souvent le fils, la fille puis... la belle-mère n'est pas là.

M. Gauvin: Donc, ce jeu-là ne sera plus possible, ne sera plus avantage?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est un pouvoir que l'on donne au poste. Ça ne veut pas dire que ça va se faire.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est possible — je vous pose la question — qu'une personne, à ce moment-là, ait des camions avec des papiers en conséquence, au fond, les donne à une autre personne qui, elle, les inscrit au poste et qu'en bout de ligne ce soient pratiquement des gens qui sont chauffeurs pour celle qui est en arrière des deux, trois camions?

M. Chevrette: La possibilité théorique est là.

M. Bordeleau: À ce moment-là, il peut avoir, au fond, des prête-noms. Il peut y en avoir un paquet, là, puis...

M. Chevrette: C'est parce que je pense que c'est plutôt les numéros, par contre. On me dit que la pratique, c'est plutôt des compagnies à numéro, qu'il est difficile de clarifier. Puis, dans les petits milieux, ils le savent assez bien, parce que les camions sont dans la même cour. Et là ils pourront dire, bien: C'est la même personne.

M. Bordeleau: Mais ces choses-là sont précisées puis sont déterminées dans les règlements du poste de courtage, les règles de fonctionnement à ce niveau-là? C'est ça?

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: Alors, c'est aux membres à s'organiser puis à déterminer...

M. Chevrette: Bien, plus ils en permettent, de ça, puis qu'ils le savent, plus leur part de travail est diluée. Ils ont avantage à être rigoureux.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 47.17 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 13 du projet de loi n° 89, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gauvin: Sur division.

M. Bordeleau: Sur division, oui.

Corporation régionale de camionneurs abonnés à un service de courtage

Le Président (M. Lachance): O.K. adopté. Article 14 du projet de loi. M. le ministre.

M. Chevette: L'article 48.2 de cette loi, modifié par l'article 3.22 du chapitre 40 des lois 1999, est de nouveau modifié.

1° par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes, des mots «titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac qui sont»;

2° par le remplacement, dans la cinquième ligne, des mots «dans l'une des zones de courtage établies» par les mots «dans les zones de courtage établies dans sa région»; et

3° par le remplacement, dans la sixième ligne, du mot «titulaires» par le mot «abonnés».

En fait, cette disposition assure la concordance pour permettre le maintien des associations régionales des camionneurs malgré l'abrogation des permis de camionnage en vrac.

M. Bordeleau: La question des pourcentages, dont on a parlé ce matin, est-ce que c'est ici que ça va?

M. Chevette: C'est dans le règlement, on le verra complètement à part.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est dans le règlement. Vous parlez du pourcentage de 40 % ou de 35 %?

M. Bordeleau: Pour créer un poste de courtage.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est un pourcentage qui est requis pour obtenir un permis de courtage.

M. Chevette: C'est un règlement. C'est sur ça qu'on va revenir mardi.

Une voix: Oui, oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: À cet article-là, M. le ministre, on change «titulaires» par «abonnés», je pense que c'est une expression qui est souhaitable, d'une part. Mais est-ce que vous nous dites aussi que l'Association des camionneurs artisans du Québec retrouve sa raison d'être par les membres inscrits au poste de courtage?

M. Chevette: Non, c'est par là...

M. Gauvin: Continue d'être associé.

M. Chevette: Non, non, disposition...

M. Gauvin: Disposition... permet le maintien des associations régionales.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est les associations qui fournissent les services de courtage interzone, le courtage entre les courtiers.

M. Chevette: Aux différents postes.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 14 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 15.

M. Chevette: Il n'y a pas d'amendement? Ça va à 16, O.K.

L'article 48.3 de cette loi, modifié par l'article 322 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié:

1° par la suppression, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa, des mots «titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac qui sont»;

2° par le remplacement des paragraphes 1° et 2° du deuxième alinéa par les suivants:

«1° conclure, avec les expéditeurs, des contrats pour le transport d'une matière en vrac dans un marché public, dans la mesure où ce transport est référé, conformément aux règles prévues par son règlement, à un titulaire d'un permis de courtage pour être réparti entre les exploitants abonnés à son service de courtage interzone;

«2° référer, conformément aux règles prévues par son règlement, à d'autres titulaires de permis de courtage pour être réparti entre les exploitants abonnés à son service de courtage interzone tout le transport dans un marché public excédant la capacité des abonnés d'un titulaire de permis de courtage»;

3° par la suppression du paragraphe 3° de cet alinéa;

4° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe [...] de cet alinéa, des mots «le transport d'une matière en vrac» par «à toute question concernant les inscriptions au Registre du camionnage en vrac».

En fait, cette disposition assure la concordance. C'est une règle de concordance avec l'abrogation du permis de camionnage en vrac et des tarifs. Elle prévoit en outre que le courtage interzone sera effectué conformément aux règles établies par l'association régionale. C'est de la concordance.

M. Bordeleau: Ici, on fait référence exclusivement au travail dans le marché public.

M. Chevette: Exact. Ça définit plus les deux types de contrats. C'est marqué «doit» et non «peut».

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 15 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 16.

Une voix: Il y a un papillon, hein?

Le Président (M. Lachance): Bien, il y aura un 16.1 qui s'ajoute.

M. Chevrette: Oui, il y aura un 16.1. On peut...
16. Les articles 48.5 et 48.6 de cette loi sont abrogés.

Vous avez les deux lois. C'est: Ces dispositions ne sont plus nécessaires, puisque les camionneurs devront s'inscrire au service de courtage interzone. L'article 48.5 n'est pas nécessaire pour permettre aux associations de fixer leur cotisation.

En ce qui concerne l'article 48.6, le financement du service de courtage interzone sera assuré par l'obligation faite à tous les exploitants de la région de s'y abonner pour maintenir leur inscription au Registre du camionnage en vrac. En effet, le service de courtage interzone est offert en contrepartie de paiement par les abonnés d'un tarif de courtage fixé par la Commission.

M. Bordeleau: ...les gens qui sont membres d'un poste de courtage, si l'ensemble des postes de courtage veulent se donner une structure interzone, automatiquement ils doivent y participer?

M. Chevrette: C'est ça. Mais c'est un tout.

M. Bordeleau: À ce moment-là, il y a des frais qui vont être chargés au...

M. Chevrette: Exact.

M. Bordeleau: ...pour l'interzone.

M. Chevrette: Oui, c'est une cotisation qui se ... pour assurer... Par exemple, il y en a plusieurs qui vont prendre le même procureur pour trois postes de zones contiguës. Ils donnent des services en commun.

Le Président (M. Lachance): L'article 16 est-il adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 16.1.

M. Chevrette: Insérer, après l'article 16 du projet de loi, l'article suivant:

16.1. L'article 74.1 de cette loi, remplacé par l'article 165 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par la suppression, dans la première ligne, de «, au premier alinéa de 36.1».

Il n'est plus nécessaire de prévoir une disposition pénale pour assurer l'application de l'article 36.1, puisque la détention du permis de courtage permet au courtier de bénéficier des avantages contractuels qui découlent de la stipulation pour autrui dans les marchés publics.

M. Bordeleau: Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu plus?

● (17 h 20) ●

M. Chevrette: Oui. Je vais demander à Me Vigneault d'expliquer la disposition légale.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Sous l'ancienne réglementation, il était obligatoire d'avoir un permis de courtage pour faire du courtage en général dans le camionnage, et, pour les courtiers qui faisaient du courtage illégal, on prévoyait une amende.

Mais, dans le courtage dans les marchés publics, c'est une exigence qui va de soi pour pouvoir appliquer une disposition contractuelle de stipulation pour autrui. Le ministère des Transports, lorsqu'il exige qu'un entrepreneur confie du travail à un camionneur par le service de courtage d'un titulaire de permis, il crée une obligation d'avoir le permis qui est plus complet que l'infraction pénale qui pourrait découler de la loi. On n'a plus à mettre une amende pour satisfaire à l'obligation d'avoir le permis. Il n'aurait pas les contrats qui découlent du ministère des Transports ou des municipalités s'il n'a pas de permis de courtage. Un courtier qui ferait du courtage sans permis ne peut pas distribuer de l'ouvrage sur les marchés publics.

M. Gauvin: Ça lui est fermé.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça. Alors, on n'a pas besoin d'ajouter une amende et demander à la Société de l'assurance automobile de...

M. Gauvin: Vous déduisez que c'est des situations qui ne se retrouveront pas dans les faits.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est ça. Non, ça ne peut pas. Il y aurait un problème de contrat.

M. Gauvin: À moins: quelqu'un qui se tromperait.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. Le contracteur ne pourrait pas faire affaire avec un courtier sans permis puis respecter son engagement civil.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le nouvel article 16.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 17, et il y a un amendement.

M. Chevrette: Oui. Remplacer l'article 17. Donc: L'article 74.1.1 de cette loi, édicté par l'article 165 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement de «l'un des articles 36.2, 42, 47.3 ou au premier alinéa de l'article 47.4» par «l'article 42.»

En fait, il s'agit d'une modification de concordance pour tenir compte de l'abrogation des articles 47.3 et 47.4. C'est très technique. C'est exclusivement de la concordance.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Gauvin: L'article 17, tel qu'amendé, là... l'amendement remplace complètement l'article 17?

M. Chevrette: Complètement.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 17, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Loi sur les cités et villes

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 18.

M. Chevrette: L'article 573.3 de la Loi sur les cités et villes est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Ils ne s'appliquent pas non plus à un contrat de camionnage en vrac conclu par l'intermédiaire d'un titulaire d'un permis de courtage délivré en vertu de la Loi sur les transports.»

En fait, le texte modifié, là, vous l'avez dans votre cahier, à droite, le texte actuel, vous l'avez au centre, et la justification, c'est:

Cette disposition a pour objet de maintenir l'exception qui permet aux municipalités de contracter du camionnage en vrac par l'intermédiaire d'un titulaire de permis de courtage sans être obligé de procéder par appel d'offres public. L'abrogation des tarifs de camionnage en vrac qui découlent de l'article 11 du projet de loi aurait pour effet de rendre les dispositions générales applicables, alors que généralement un seul courtier peut, en vertu du permis de courtage, offrir le service de courtage requis.

Juste un instant, c'est-u-...

(Consultation)

M. Chevrette: Je le suspends, parce que vous vous rappelez, ce matin, que je regardais... Il y a une mauvaise interprétation, une mauvaise lecture, en tout cas, actuellement du projet de loi, si bien qu'il y en a qui nous ont taxés de vouloir enlever les soumissions publiques de façon automatique.

Je vais regarder s'il n'y a pas lieu de proposer un texte plus clair ou encore... on le maintiendra, à la rigueur, ou bien on le mettra plus clair, mais je ne veux pas qu'on ait l'impression qu'on veut ne pas tenir compte du consommateur. Donc, on pourrait le suspendre pour aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 18 est suspendu.

M. Bordeleau: Parce qu'on risque... Ou on le discute. Est-ce que vous comprenez bien notre position là-dessus?

M. Chevrette: Ah, j'ai très bien compris, puis j'ai entendu des remarques dans le même sens. Sauf que l'interprétation...

M. Bordeleau: C'est parce que, si vous nous arrivez avec des modifications qui ne répondent pas ça, on va faire la discussion...

M. Chevrette: Non, non. Mais on la fera à ce moment-là. Non, non, je le suspends complètement, là, on ne le discute pas.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 18 est suspendu. L'article 19.

M. Chevrette: L'article 938, c'est la même chose.

M. Bordeleau: En fait, c'est toute la série, hein?

M. Chevrette: Oui.

Loi sur le ministère des Transports

Le Président (M. Lachance): Alors, article 19 suspendu. Article 20.

Une voix: Suspendu.

M. Chevrette: L'article 20 n'est pas suspendu. C'est la clause du ministère des Transports.

Le Président (M. Lachance): Alors 18, 19, c'est suspendu, à 20, c'est différent.

M. Chevrette: L'article 20, c'est: L'article 11.6 de la Loi sur le ministère des Transports est modifié:

1° par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes du premier alinéa, des mots «titulaires de permis de camionnage en vrac délivrés» par les mots «petites entreprises de camionnage en vrac, abonnées au service de courtage d'une association titulaire de permis de courtage délivré»;

2° par l'addition, à la fin du premier alinéa et après le mot «détermine», de «, notamment quant au tarif applicable»;

3° par le remplacement, dans la deuxième ligne du deuxième alinéa, des mots «titulaire de permis» par les mots «petites entreprises».

Vous avez le texte refondu et la justification. C'est que cette disposition établit la concordance nécessaire pour permettre au ministre des Transports de maintenir, après l'abrogation des permis de camionnage en vrac, les clauses de stipulation pour autrui qui assurent aux petites entreprises de camionnage en vrac une partie du camionnage dans les contrats de construction et d'entretien du ministère des Transports.

Une voix: «Petite» veut dire «un»?

M. Chevette: Dans le même sens qu'on en a parlé tantôt.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 20 est adopté? Adopté. Article 21. M. le ministre.

M. Chevette: Lui a été suspendu.

M. Bordeleau: Article 22 aussi.

Le Président (M. Lachance): Alors, 21 suspendu.

M. Chevette: Article 22, également.

Le Président (M. Lachance): Il y avait 21.1, c'est suspendu?

M. Chevette: C'était la même chose. On va le suspendre, en tout cas. Article 23.

Le Président (M. Lachance): Alors, 22 suspendu. Article 23.

M. Bordeleau: Suspendu.

Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la construction

Le Président (M. Lachance): Suspendu. Article 24.

M. Chevette: Article 24, c'est: L'article 19 de la Loi sur les relations de travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'oeuvre dans l'industrie de la construction, modifié par l'article 257 du chapitre 40 des lois de 1999, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe 11° du premier alinéa, de «le titulaire d'un seul permis de camionnage en vrac délivré en vertu de la Loi sur les transports, lorsque le camion auquel se rapporte ce permis est conduit par la personne titulaire du permis» par «un exploitant de véhicules lourds inscrit au Registre de camionnage en vrac en vertu de la Loi sur les transports, lorsque le seul camion apparaissant au registre au nom de l'exploitant est conduit par celui-ci»;

2° par le remplacement, dans la sixième ligne de ce paragraphe, des mots «ce titulaire» par les mots «cet exploitant».

La justification? Eh bien, cette disposition a pour objet de maintenir, après l'abrogation des permis de camionnage en vrac, l'exception qui avait été édictée par les camionneurs qui ne possédaient qu'un seul permis et qui conduisaient leur camion. C'est une concordance.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 24 est adopté? Adopté. Article 25.

M. Chevette: Il faut le suspendre, le 25.

Le Président (M. Lachance): Alors, 25 est suspendu. Article 26.

M. Chevette: On avait 25.1, qu'on peut introduire, là.

Dispositions transitoires et finales

Le Président (M. Lachance): Oui. Article 25.1, nouvel article.

M. Chevette: Insérer, après l'article 25, le suivant:

«25.1. À compter du [...] un camion muni d'une plaque d'immatriculation portant le préfixe "VR" en application de l'article 110...»

M. Bordeleau: On n'a pas le...

M. Chevette: Ah, vous ne l'avez pas, celui-là? On va recommencer. Donnez-en un pour tout le monde. Donc, on peut le lire?

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: «À compter du [...] un camion muni d'une plaque d'immatriculation portant le préfixe "VR" en application de l'article 110 du règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers édicté par le décret numéro 1420-91 du 16 octobre 1991, tel que modifié, est réputé être muni d'une plaque d'immatriculation portant le préfixe "L" jusqu'à ce qu'elle soit remplacée, sans frais, par une telle plaque par la Société de l'assurance automobile du Québec.

«À compter de cette date, toute nouvelle plaque que délivre la Société en application de l'article 110 du règlement ci-haut mentionné, à un propriétaire de camions servant au transport de matières en vrac, est une plaque d'immatriculation portant le préfixe "L".»

Cet amendement est une disposition de concordance; il vise à assurer la transition jusqu'à ce que le règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers soit modifié.

M. Bordeleau: Ça existe, ça, actuellement, le L?

Des voix: Oui.

M. Gauvin: «À compter de cette date», est-ce que...

M. Chevette: C'est 26?

• (17 h 30) •

Le Président (M. Lachance): Article 25.1.

M. Gauvin: M. le Président, dans l'amendement, on dit: «À compter de (indiquer la date)...»

M. Chevrette: C'est le 1er janvier, je pense, hein?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ça va entrer en vigueur...

M. Chevrette: Sitôt qu'elle est sanctionnée.

M. Gauvin: Présumé que...

M. Vigneault (Pierre-Paul): Si elle était adoptée, ça serait le 1er janvier, sinon ça serait plus tard.

M. Gauvin: Une expression prudente, évidemment.

M. Chevrette: Prudente. Il n'en tient qu'à vous, messieurs.

M. Gauvin: Nous sommes ici, M. le ministre...

M. Chevrette: Nous sommes ici, oui.

M. Gauvin: ...pour jouer notre rôle...

M. Chevrette: Exact.

M. Gauvin: ...d'opposition, qui est une...

M. Chevrette: Oui, mais là ce n'est pas un jeu qu'on joue, on travaille. Arrêtez-moi ça, jouer, puis jouer; on ne joue pas, on travaille.

M. Gauvin: Non, jouer le rôle qui nous a été...

M. Bordeleau: J'ai vu ça, l'autre fois, vous avez dit que vous nous quittiez bientôt, là, à ce que j'ai pu voir. On fait des annonces comme ça, dans l'action.

M. Chevrette: Il faut savoir entrer, il faut savoir sortir, M. Bordeleau.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: On peut-u continuer? À part de ça, ça va-tu bien?

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va, M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: Bien, c'est-à-dire qu'on va continuer à...

M. Chevrette: Adopté.

M. Gauvin: En fait, vous êtes obligé de l'imposer, l'article...

M. Chevrette: Oui, oui. La présomption légale du changement d'un «VR» — c'est un préfixe — en vertu d'un «L», c'est à cause du fait que ça n'existe plus. Donc, tant

et aussi longtemps que le règlement de l'immatriculation de la SAAQ ne sera pas changé, le «VR» est considéré comme étant un «L».

M. Gauvin: La Société de l'assurance automobile, par une directive, a déjà commencé à les faire modifier.

M. Chevrette: Tant mieux!

M. Gauvin: Dans d'autres secteurs de l'économie...

M. Chevrette: Bien, c'est parce que l'entente sur la déréglementation, elle, est promulguée par le fédéral, depuis le mois d'octobre, septembre.

M. Bordeleau: Ça, il n'y a pas de frais pour les... quand ils vont faire la modification, là?

M. Chevrette: C'est marqué: sans frais.

M. Bordeleau: Ça va se faire au moment du changement.

M. Chevrette: Exact.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le nouvel article 25.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 26.

M. Chevrette: L'article 26, c'est: «Un règlement pris avant le 1er janvier 2000, en vertu de l'article 5 de la Loi sur les transports tel que modifié par l'article 2 de la présente loi, ou en vertu du paragraphe 17° de l'article 621 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2), n'est pas soumis à l'obligation de publication et au délai d'entrée en vigueur prévus aux articles 8 et 17 de la Loi sur les règlements.»

Cette disposition est nécessaire pour permettre la mise en vigueur, le 1er janvier 2000, des règlements qui seront édictés en vertu des dispositions nouvelles. Expliquez-le.

Le Président (M. Lachance): Me Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Les modifications réglementaires prévues en vertu du paragraphe 17° de l'article 621 du Code de la sécurité routière, c'est des modifications sur les charges et dimensions. Il y avait des limitations de charges qui devaient prendre effet le 1er janvier 2000 qui seront reportées au 1er janvier 2001, par règlement.

Une voix: 1er janvier 2002.

M. Vigneault (Pierre-Paul): 2002. C'est à l'avantage des exploitants inscrits au registre et des

entrepreneurs qui ont leurs propres camions de la même catégorie.

M. Bordeleau: C'est les seuls règlements qui ne seront pas prépubliés, tout ça?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Nous, ce qu'on prévoyait, c'est de faire adopter un règlement sur le courtage qui, lui, ne pouvait pas être prépublié parce que le régime devait fonctionner à partir du 1er janvier 2000, parce que les limitations de charges devaient prendre effet le 1er janvier 2000.

Il y a deux autres règlements de prévus. Le règlement sur le contrat de transport forestier, qui, lui, peut être prépublié, parce que les contraintes administratives que l'on a, c'est de le faire adopter avant la fin de la période de dégel de l'an 2000, à l'époque où commencent les opérations forestières. On peut se permettre de prépublier le règlement sur le contrat forestier pour obtenir des commentaires et de le faire adopter dans des délais qui permettront de le faire appliquer dans les opérations forestières.

L'autre règlement, bien, c'est des modifications sur les règlements sur l'immatriculation pour tenir compte de l'abrogation des permis quant aux plaques VR.

M. Bordeleau: Le règlement sur les services de courtage, pourquoi vous ne pouvez pas le prépublier? Ça rentre en vigueur en 2000, là, mais les services de courtage comme tels vont être créés au mois de mars. Alors, pourquoi ce n'est pas prépublié en janvier, puis que les gens aient l'occasion de les voir, ces règlements-là, puis que ça soit public?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est que le règlement actuel sur les services de courtage, il y a l'harmonisation à faire avec les titulaires de permis. Le règlement sur le camionnage en vrac, lui, il est abrogé dans sa totalité à compter du 1er janvier 2000. Les règles de fonctionnement qui sont reproduites dans le nouveau règlement sur le courtage sont sensiblement les mêmes que celles qui existent actuellement dans le règlement sur le camionnage en vrac. Les modifications sont des modifications de concordance.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Me Vigneault ou M. le ministre, en toute équité pour tout le monde, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu... Étant donné qu'on vient de dire qu'on ne pourra pas prépublier le règlement sur les permis de courtage, comment est-ce qu'on peut faire pour rappeler aux gens, entre janvier et février, s'ils veulent demander un permis de courtage pour le 1er mars, de se préparer? Je ne suis pas à la défense de ceux qui pourraient l'avoir oublié, mais je pense qu'il y a quelqu'un qui va devoir le dire.

M. Chevette: La question se pose. Je pense que j'ai également dit, il y a à peu près heure, que la Commission des transports devra écrire à chaque titulaire,

avec une note explicative sur les démarches à suivre, et tout.

M. Gauvin: Et ça va faire allusion au point que je soulève?

M. Chevette: À tout le système, au complet.

M. Gauvin: Et est-ce que, en plus d'écrire, il n'y a pas lieu de publier?

M. Chevette: Ah! ce n'est pas impossible.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Le règlement va être publié avant le 1er janvier 2000. Ce qu'on ne peut pas faire, c'est la prépublication pour susciter les commentaires du public.

M. Chevette: O.K. Adopté.

M. Bordeleau: Ça doit être en vigueur au 1er janvier 2000.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 26 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 27.

M. Chevette: L'article 27: «À moins que le contexte ne s'y oppose, dans tout contrat ou autre document, une référence à un titulaire de permis de camionnage en vrac devient, après le 31 décembre 1999, une référence à un exploitant inscrit au Registre du camionnage en vrac prévu à la Loi sur les transports.»

Cette disposition a pour objet d'assurer le remplacement des références au titulaire de permis de camionnage en vrac, notamment dans les contrats du ministère des Transports, après l'abrogation des permis de camionnage en vrac. C'est tout simplement...

M. Gauvin: Je me permets, à ce moment-ci, M. le Président, de poser une question. Un détenteur de permis de camionnage en vrac qui, après le 1er janvier, va être inscrit au registre, qui est sous contrat pour le ministère des Transports dans le déneigement, il n'est pas assujéti à des postes de courtage, lui? C'est une autre opération que le transport.

M. Chevette: La neige est non assujéti.

M. Gauvin: C'est parce que le ministère des Transports en a plusieurs, je pense, camionneurs artisans qui sont sous contrat l'hiver.

M. Chevette: Des contracteurs aussi.

M. Vigneault (Pierre-Paul): La disposition n'a pas cet effet-là. Il y a une déréglementation. La

déréglementation ne change pas les contrats d'habitude, sauf que, dans les clauses comme la clause 75-25, où on obligeait un entrepreneur à utiliser les services de titulaires de permis de camionnage en vrac dans des contrats qui continuent de s'appliquer, là on veut faire les concordances.

M. Gauvin: À quel moment, M. le ministre, on va traiter de la clause 75-25, ou autre clause, ou autre pourcentage que vous avez à l'idée?

M. Chevette: On va le présenter dans le devis. Lundi, je vais l'apporter, le devis.

M. Gauvin: O.K. C'est ce que vous avez mentionné tantôt.

M. Bordeleau: C'est lundi ou mardi?

M. Gauvin: Mardi.

M. Chevette: Mardi, excusez. Là, ce que je vous suggère, compte tenu de l'heure, on pourrait adopter 27 et 28 et que M. le député de l'Acadie me présente ses doléances concernant les affaires municipales, en particulier, pour que je voie exactement... Ça me permettrait, en fin de semaine, de travailler en fonction d'une perception bien claire de ça.

M. Gauvin: C'est-à-dire que nous avons à l'idée un texte qui ne sera peut-être pas nécessairement bien structuré juridiquement, là, mais le sens...

M. Chevette: Non, mais, quand même que ce n'est pas prêt, là, ce que je voudrais savoir, c'est plutôt l'idée, là. Ça nous permettrait d'aborder les deux petits articles qui n'ont pas d'incidence majeure. On a un 27.1; M. le Président, si vous adoptez le 27.

Le Président (M. Lachance): Alors, est-ce qu'on adopte 27?

M. Chevette: Oui. Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 27 est adopté.

M. Chevette: Je dépose un amendement.

Le Président (M. Lachance): L'article 27.1, un nouvel article.

M. Chevette: Insérer après... Ah! Distribuez-le, ils ne l'ont pas.

Des voix: Oui, oui.

M. Chevette: Ils l'ont?

Le Président (M. Lachance): Oui, ça a été distribué.

M. Chevette: O.K. Tant mieux. Insérer, après l'article 27 du projet de loi, le suivant:

«Le gouvernement peut, par règlement, adopter toute autre mesure en matière de camionnage en vrac pour assurer la mise en oeuvre d'une entente entre le ministère des Transports et l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, l'Association nationale des camionneurs artisans du Québec et les associations régionales des régions 03, 05 et 06.»

• (17 h 40) •

Ça donne une assise légale aux ententes éventuelles qu'il pourrait y avoir, tel que je l'ai dit au début de la commission parlementaire, que je l'ai dit à mon discours de deuxième lecture et que je l'ai dit dans ma réplique de deuxième lecture. C'est une clause habilitante.

M. Gauvin: Qui permettrait...

M. Chevette: Qui permettrait...

M. Gauvin: ...entre les parties, de négocier des ententes selon l'actualité politique, ou économique, ou des besoins.

M. Chevette: Il y a une faute dans le nom, là.

M. Gauvin: Vous en avez peut-être un de trop, là, mais...

M. Chevette: Il y a une faute dans le nom, MM. les députés, là.

M. Gauvin: Oui?

M. Chevette: C'est l'Association nationale des camionneurs artisans inc., et non pas du Québec.

M. Bordeleau: Incorporée.

M. Chevette: Inc. Correct? On le corrige, M. le secrétaire? On va vous le donner. On va vous le donner.

Le Président (M. Lachance): Ah! il n'y a pas «du Québec». Est-ce que le nouvel article 27.1 est adopté?

M. Chevette: Adopté. On pourrait passer, M. le Président, au débat...

M. Gauvin: J'avais juste une petite question. Ça me permettrait, M. le Président... Je sais qu'il a été adopté, votre amendement, là, mais, quand il y aura des ententes qui vont vous être proposées entre les parties, est-ce que l'ensemble des groupes qui sont intervenus à ce moment-ci vont être invités à faire leurs commentaires, du moins, et à apprécier l'entente?

M. Chevette: Ça dépend de la nature de l'entente.

M. Gauvin: Qui pourrait être signée.

M. Chevrette: Il faudra que je regarde si ça modifie les règlements. Si ça modifie des règlements, bien, là je verrai. Mais, théoriquement, en autant que ça ne va pas à l'encontre...

Je vous donne un exemple. Au bout d'un an de pratique de telle chose, les parties conviennent que c'est mieux de modifier les quantums qui font partie du cadre. Bien, écoutez, j'ai bien l'impression que les parties au niveau national, que ce soit l'ACRGTQ ou avec l'ensemble du camionnage artisan, les gens du côté patronal, par instinct, ils vont se concerter avant de signer, puis ça va être la même chose au niveau des artisans. Mais c'est clair que ça doit être initié... les changements de règlements sont initiés par le ministère. Donc, on est partie prenante à chaque fois, parce que c'est seulement le ministère des Transports. On va être dans le décor. Je ne vois pas quel scénario je pourrais... Est-ce que vous voulez dire, par exemple, le groupe, je ne sais pas, de M. Lalande, qui sont venus témoigner?

M. Gauvin: Exemple.

M. Chevrette: Personnellement, je pourrais être obligé, par exemple... Par exemple, si M. Lalande avait un poste de courtage répondant aux normes de la loi puis que je voulais changer les postes de courtage, ça serait un minimum de le consulter, oui. Mais je serais assez prudent, avant de changer, de lui parler, parce qu'il est mauvais comme c'est pas possible.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Pour que ça soit bien clair, là, je comprends que le 27.1 a été adopté?

M. Chevrette: Oui. Mais on prendrait quelques minutes pour...

Le Président (M. Lachance): Oui, mais, avant, est-ce qu'on peut s'entendre pour également suspendre l'article 28?

M. Chevrette: L'article 28, oui.

Articles en suspens

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, maintenant, il y a quelques articles suspendus, on peut aller avec les échanges, si vous le désirez.

M. Gauvin: Est-ce que c'est un échange formel?

M. Chevrette: Non, non. Bien, oui, oui.

M. Bordeleau: Avant de suspendre ou...

M. Chevrette: Non, mais, aimez-vous mieux faire une discussion informelle ou formelle?

M. Bordeleau: J'aimerais mieux le faire ici, là...

M. Chevrette: Formelle. Moi aussi, c'est correct.

M. Bordeleau: ...expliquer notre point de vue là-dessus.

M. Chevrette: Je n'ai pas d'objection.

M. Bordeleau: O.K. Disons que toutes les clauses qu'on a suspendues, tous les articles qu'on a suspendus concernant lever l'obligation d'aller en appel d'offres, pour le milieu municipal en général, nous, le problème qu'on voit là-dedans, c'est que les... Actuellement, les municipalités ont l'obligation d'aller en appel d'offres. Alors, ça veut dire, ça, qu'une municipalité qui veut donner un contrat, bien, la garantie que les contribuables ont, c'est qu'il va y avoir différents soumissionnaires, ils peuvent aller chercher les meilleurs prix, il n'y aura pas de patronage autour de ça, ça se fait ouvertement, tout le monde est sur un même pied d'égalité, tout le monde peut soumissionner, c'est public. En bout de ligne, le contribuable, il y a un certain processus qui est là qui lui garantit, là, que son intérêt va être bien défendu dans ce contexte-là.

Alors, ce que vous faites dans le projet de loi, c'est que vous dites: On enlève l'obligation. Vous dites: Ils peuvent le faire. On n'a pas dit qu'ils ne pouvaient pas le faire. On leur dit que, s'ils veulent, ils peuvent aller en appel d'offres. S'ils ne veulent pas, ils n'y vont pas.

Le problème, ce n'est pas la question du pouvoir habilitant, la question, c'est que, en le laissant tel qu'il est là, la municipalité a l'obligation de procéder selon des règles claires et, je pense, dans l'intérêt des contribuables. Et cette demande-là de modifier tel que vous l'avez fait, les vérifications que j'ai faites, j'ai parlé à peu près à tout le monde qui était impliqué, personne ne m'a dit que c'était une demande qu'ils avaient faite, eux autres. La demande vient... Et on voit d'ailleurs la lettre de l'UMQ qui situe très bien le problème. C'est exactement notre perception. Ce n'est pas une demande du monde municipal de changer ces règles-là. Donc, ça vient d'une volonté du ministère.

Mais, nous, on pense que ce n'est pas dans l'intérêt des citoyens. Les citoyens ont des règles claires qui les défendent, qui sont transparentes, qui permettent à tout le monde de participer dans des appels d'offres. Et on ne voit pas pourquoi on lèverait...

M. Chevrette: Prenez l'article 18, M. Bordeleau, dans le cahier que je vous ai passé.

M. Bordeleau: Celui-là, là?

M. Chevrette: Oui. L'article 18. Le texte actuel, c'est: Les articles 573 et 573.1 ne s'appliquent pas à un contrat de fourniture de matériel et de matériaux de fourniture de services pour lesquels le tarif est fixé. Le texte actuel.

M. Bordeleau: Oui. O.K.

M. Chevette: Les villes ne sont pas tenues, quand il y a du tarif, d'aller en soumission. On ne change pas l'esprit, pantoute, de cette loi-là. On dit: «Ils ne s'appliquent pas non plus à un contrat de camionnage en vrac conclu par l'intermédiaire d'un titulaire d'un permis de courtage délivré en vertu de la Loi sur les transports.»

M. Bordeleau: Vous l'élargissez.

M. Chevette: Non, parce que c'est tarifé. Quand il y a des tarifs, ils n'étaient pas obligés d'y aller, avant. On ne l'élargit pas. C'est la même chose, sauf que ce n'est peut-être pas clair, de la façon... C'est pour ça que j'ai dit qu'on le suspendait. Parce que, moi aussi, je ne comprenais pas l'argumentaire — je ne me rappelle plus du monsieur, là — du maire de Saint-Nicolas qui est venu témoigner...

Une voix: M. Noël.

M. Chevette: ...M. Noël qui est venu témoigner. Parce que l'article 573 actuel dit la même chose que ce qu'on propose. Si ce n'est pas le cas, on va le modifier, parce qu'on ne veut pas ajouter. Si on faisait sauter des contrats tarifés, là vous auriez raison de dire qu'on change la nature, qu'on dénature les lois du Code municipal. Mais ce n'est pas ce qu'on veut faire. On a tout simplement transposé le Code municipal actuel dans un vocabulaire plus adapté à notre loi, mais qui veut dire exactement la même chose, en tout cas dans notre esprit.

M. Gauvin: Oui. Mais j'ajouterais à ça que, au nom de l'UMQ, M. Noël est venu aussi dire que c'était une belle occasion, dans les circonstances, de ne pas imposer de règles aux municipalités ou de les libérer de la réglementation.

M. Chevette: Il interprète qu'on l'oblige, alors qu'on ne l'oblige pas. On ne l'oblige pas du tout.

M. Gauvin: On ne l'oblige pas d'aller en appel d'offres.

M. Chevette: Pantoute. C'est un contrat tarifé. Il pouvait ou il pouvait ne pas y aller avant, comme il peut ou peut ne pas y aller aujourd'hui. C'est la même, même chose. C'est pour ça.. Si ce n'est pas clair, on pourrait peut-être écrire un petit préambule l'expliquant.

M. Bordeleau: Avant ça, il avait l'obligation d'y aller.

M. Chevette: Non. Il n'a jamais été obligé d'y aller, dans un contrat où il y avait une tarification, parce qu'ils savent que c'est des tarifs fixes.

M. Bordeleau: Mais là il n'y en a plus, de tarifs, là.

M. Chevette: Il n'y en aura plus après l'an 2000.

M. Bordeleau: Oui. Il n'y en aura plus, à ce moment-là.

M. Chevette: Mais, s'il faut le marquer de façon très claire, je ne sais pas, moi, ça ne me dérange pas. C'est pour ça que je vous disais que ça ne me faisait rien de vous entendre, parce qu'on n'a jamais voulu, nous autres, empêcher la soumission publique, des meilleurs taux.

M. Bordeleau: Je comprenais que vous ne vouliez pas l'empêcher, mais vous ne l'obligiez pas, comme elle était là actuellement.

M. Chevette: Bien, moi, ce n'était pas de même que je l'interprétais. Mais, si je comprends bien, vous autres, vous ne voudriez plus, même dans les contrats tarifés, qu'ils ne soient pas obligés d'y aller. Vous voudriez qu'ils soient obligés d'y aller. C'est-u ça que je comprends?

M. Bordeleau: Oui. C'est une question de transparence, d'équité et de règles du jeu qui sont les mêmes pour tout le monde.

M. Chevette: Moi, je pensais qu'ils voulaient beaucoup d'autonomie, les unions municipales...

M. Bordeleau: Non, mais ils vont vous la demander.

M. Chevette: ...et que ça les mettait en maudit quand on leur créait des obligations de faire.

M. Bordeleau: Ils vont vous la demander, l'autonomie.

M. Chevette: Là, on leur dit qu'ils n'ont pas obligation de faire. Entre vous et moi, M. le député de l'Acadie, vous savez très, très bien que ce n'est pas clair. Parce que ce n'est pas ça qu'elles nous demandent, les grandes unions, d'habitude. Je suis surpris, moi. Si c'est ça, on va le vérifier davantage, à part de ça, d'ici mardi. Parce que j'avais toujours compris le contraire des unions. Ils veulent être libres d'y aller ou de ne pas y aller quand c'est des contrats tarifés. Moi, c'est de même que je l'avais compris. Peut-être que je me trompe. Si on se trompe, je vais le corriger. Il n'y a pas d'entêtement là-dessus, rien.

● (17 h 50) ●

M. Gauvin: M. le ministre, voulez-vous... Je pense que, de votre côté, vous allez tenter de faire la clarification.

M. Chevette: Oui.

M. Gauvin: Nous avons eu des interventions des gens qui nous ont fait part de certaines réserves du monde

municipal et des unions. De notre côté, je pense qu'on va faire les vérifications. On y reviendra, voir si on a la même compréhension, et ça s'ajuste.

M. Chevette: Mardi, oui, correct. De votre côté, faites les démarches aussi, mais, nous autres aussi, on va savoir si...

M. Gauvin: Oui.

M. Bordeleau: Vous allez faire des démarches.

M. Chevette: Parce que, si c'est un changement de cap, ils ont le droit de changer de cap, moi, ça ne me dérange pas. Puis ce n'est pas l'objectif, d'enlever la possibilité d'aller en soumission. C'est un pouvoir, à l'article 573 puis 573.1, qui était là. On l'a adapté à cause que c'est des permis... à cause de l'abrogation qui s'en venait.

(Consultation)

M. Chevette: En tout cas, on verra. Ça pourrait être tout simplement un amendement pour abroger 18. Je veux dire...

M. Bordeleau: Oui, mais ça implique les autres aussi, hein? Ça implique les autres articles qui concernent les autres municipalités, tout ça. C'est toujours la même chose, 18 et ceux qu'on a suspendus.

M. Chevette: Oui, oui. Bien, on les regardera, mais je pense que oui.

M. Gauvin: C'est pour ça que, si vous clarifiez de votre bord puis qu'on clarifie, nous, avec ceux qui sont intervenus, je pense qu'on va voir si on a la même compréhension de leur...

M. Chevette: C'est beau. Oui. C'est parce que, en parlant avec M. Noël, il avait aussi des idées très personnelles sur le processus de soumission. Il faut faire attention, là, entre une idée personnelle puis une idée d'union.

M. Bordeleau: Non, non, mais, quand M. Noël est venu, il exprimait la position de l'Union des municipalités du Québec.

M. Chevette: Non, mais c'est parce qu'il m'a appelé après, il m'a parlé après.

M. Bordeleau: Non, non, je le sais, mais il exprimait... l'Union des municipalités du Québec, quand il est venu.

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Alors, c'est avec elle qu'il faut clarifier.

M. Chevette: Oui, mais c'était plutôt ambigu. Vous vous rappellerez, j'ai dit: Écoutez — puis je lui ai demandé à deux reprises — vous nous demandez de ne plus être libres d'aller ou de ne pas aller en soumission, M. Noël? C'est de même que je lui ai demandé la question, à deux reprises. Il a dit: Vous avez bien compris. Ça, c'était littéralement un changement de cap par rapport à ce que les unions nous demandent d'habitude, de les laisser décider elles-mêmes. Ils sont élus, ils ont dit: On a des pouvoirs, on a le droit d'être représentés. En tout cas, moi, je vous avoue que, si c'est ça, tant mieux, mais je vais le vérifier, puis ça ne sera pas un problème pour moi.

M. Bordeleau: O.K. Il restera ça à clarifier.

M. Chevette: Je veux dire, ce n'est pas un coup de tête que je fais, là.

M. Gauvin: Non, leur compréhension, c'est qu'ils veulent garder toute la latitude et la souplesse, et c'est pour ça qu'il faut vraiment clarifier.

M. Chevette: Oui. Mais, si jamais ils disaient...

M. Gauvin: Il est possible que votre compréhension soit la bonne.

M. Chevette: Oui, mais c'est possible aussi que j'aie mal compris. Je ne suis pas infallible. On verra lundi.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça va?

M. Chevette: Peut-être un autre point, s'il nous reste deux minutes, juste pour soumettre la clause 50-50, dont on parlait. Est-ce que vous avez regardé ce côté-là dont je vous ai parlé?

M. Bordeleau: La clause 50-50? Oui, nous autres, on n'a pas de...

M. Gauvin: Il faudrait regarder, M. le ministre, vraiment l'impact que ça a sur des travaux types.

M. Chevette: On fournira les chiffres.

M. Gauvin: Parce que ça peut faire sursauter des gens, qui disent: C'était 75-25, tout à coup 50-50. Est-ce que le volume de matériel transporté est plus important sous la couche de finition que dessus? Parce que ça s'applique rien qu'à l'asphalte sur les travaux de route.

M. Chevette: On va vous fournir des tableaux.

M. Gauvin: Est-ce qu'il y a eu un certain consensus, avec la proposition que vous apportez? Est-ce qu'il y a eu un consensus auprès des intervenants?

M. Chevette: Je vous expliquerai mon geste mardi. Parce que, moi, ça fait plusieurs fois que j'en parle, de 50-50. La première proposition de toutes que je voulais faire, c'était ça. Ça n'a pas passé le cap d'une première négo. Puis, là, je n'ai pas le goût de mettre le feu au passage de personne. Donc, attendez donc à mardi. Moi-même, ça va me calmer, peut-être. Je vous donne ça entre-temps, M. le député de l'Acadie.

Le Président (M. Lachance): Alors, comme la commission n'a pas terminé son mandat, n'a pas réalisé son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 55)

