



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le mercredi 7 juin 2000 — N° 55**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 135 — Loi  
modifiant la Loi sur les transports (2)

**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](http://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 mercredi 7 juin 2000

## Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
Amendements déposés	1
M. Réal Gauvin	2
M. Yvan Bordeleau	3
M. Claude Lachance, président	5
Étude détaillée	
Loi sur les transports	
Pouvoirs et réglementation	5
Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage	9
Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	
Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds	59
Surveillance et contrôle des véhicules lourds	61
Dispositions transitoires et finales	61
Articles en suspens	63

## Autres intervenants

M. Michel Côté  
M. André Pelletier  
M. Robert Middlemiss

- \* M. Gilles Savard, ministère des Transports
- \* M. Bernard Drolet, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 7 juin 2000

## Étude détaillée du projet de loi n° 135

*(Onze heures vingt-cinq minutes)*

**Le Président (M. Lachance):** 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° 135, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Whissell (Argenteuil).

## Remarques préliminaires

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, sans plus tarder, j'invite le ministre des Transports à nous faire part de ses remarques préliminaires.

## M. Guy Chevrette

**M. Chevrette:** Merci, M. le Président. Je serai très bref, puisqu'on a passé la journée d'hier à entendre des groupes impliqués. Je pense que j'aurai à déposer dans quelques minutes un ensemble d'amendements. Il y en a d'autres en préparation également, pour donner suite à ce que nous avons entendu hier.

Mais je voudrais, d'entrée de jeu, aviser mes collègues députés qu'il est de mon intention également de déposer, avec le consentement de l'opposition et de mes collègues ici, une couple d'amendements relatifs à la loi n° 89. On sait qu'il y a des problèmes qui se vivent dans le vrac présentement, il peut même y avoir des contestations à l'ouverture des chantiers qui commencent à toutes fins pratiques très bientôt. On se rappellera tous ici qu'on a voté des articles suite aux demandes de l'ANCAI et qu'on avait accepté 35 % de reconnaissance, et que ça demande des enquêtes dans plusieurs cas, il y a des cas qui sont sur les limites, et que la Commission du transport, au rythme où ça va, n'accréditera pas de nouveaux postes avant longtemps parce qu'il y a de la contestation. Je pense qu'il est de mon devoir d'essayer d'éviter des problèmes sur les chantiers, donc de me trouver quelque moyen à court terme pour que les gens travaillent cet été. Et j'ai donc l'intention, au cours de la journée — je dois aller au Conseil des ministres à 13 heures et puis présenter la nature de ces amendements-là...

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ça serait par le biais d'un nouveau projet de loi, M. le ministre?

**M. Chevrette:** Ça pourrait être par le biais d'amendements au présent projet de loi.

**Le Président (M. Lachance):** Au projet de loi n° 135.

**M. Chevrette:** Donc, je verrai en temps et lieu à aviser les gens dans toute la transparence, et puis ce sera tout parce que je voudrais remettre immédiatement peut-être le nombre d'amendements pour chacun. Je voudrais déposer les amendements qui sont prêts, et on vous remettra les autres. Naturellement, il n'y a pas ceux dont je viens de parler, il y en a deux ou trois qui sont retenus, parce que j'ai jugé bon de travailler davantage sur deux ou trois amendements.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ce sont, M. le ministre — question de procédure, là, pour bien s'entendre — les mêmes amendements que vous nous aviez gracieusement fournis hier?

**M. Chevrette:** Non. J'avais dit hier que je représenterais d'autres amendements ce matin. Par exemple, changer «des routiers» pour «camionnage général», à la demande du dernier groupe qui est passé. Je pense au champ d'action du Forum plus large, moins spécifique, pour lui donner toute la chance possible parce qu'il y a plusieurs groupes hier qui ont manifesté le désir de ne pas les limiter à un ou deux points.

Vous avez aussi des questions techniques de copropriété d'un véhicule, etc., comme on a... C'est des nouveaux par rapport à hier.

## Amendements déposés

**Le Président (M. Lachance):** D'accord. M. le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle, pour vos remarques préliminaires.

**M. Bordeleau:** Oui, merci, M. le Président. Juste avant de faire mes remarques préliminaires, je veux juste vérifier: Les amendements que vous venez de déposer, ce sont de nouveaux qui s'ajoutent à ceux que vous avez déposés hier?

**M. Chevrette:** À ceux...

**M. Bordeleau:** O.K., ça va.

**M. Chevrette:** Vous en aviez probablement... Le grand T par un petit t, par exemple, là, on vous le redépose ce matin, mais il était déposé hier. Il y en a quelques-uns que c'est...

**M. Bordeleau:** Quelques-uns qui sont nouveaux par rapport à ce qui avait été déposé hier.

**M. Chevrette:** Par rapport à ce que j'ai dit hier.

• (11 h 30) •

**M. Bordeleau:** Ça va. Concernant l'indication que vous venez de nous fournir à l'effet que vous présenteriez des amendements pour régler certains problèmes qui surgissent suite à l'application de la loi n° 89, on a eu l'occasion d'en parler ce matin, et ce que

je vous ai mentionné, M. le ministre — et je vais le répéter pour que ça soit public — je vous ai dit... en tout cas à partir des discussions qu'on a eues, sans avoir les amendements comme tels, on était prêts à collaborer à trouver une solution aux problèmes qui existent présentement et qui sont inacceptables dans le contexte actuel. Bon. Je maintiens notre décision de collaboration.

Maintenant, sur les modalités, je vous ai mentionné qu'il y avait deux possibilités. Je voudrais qu'on ait quand même la possibilité de conserver les deux modalités, je pense qu'on avait convenu qu'on s'en reparlerait. En fait, il y avait soit, comme vous le mentionniez, des amendements qui peuvent être inclus dans le projet de loi actuel ou un nouveau projet de loi, et je pense qu'à ce niveau-là, moi, j'ai compris ce matin qu'on en rediscuterait.

**M. Chevette:** Ça ne change rien en ce qui me concerne. Je dois aller au Conseil des ministres pour faire approuver mon principe.

**M. Bordeleau:** Non, non. C'est sur les modalités, M. le ministre, et je pense qu'on aura l'occasion, peut-être à...

**M. Chevette:** C'est parce qu'il faut faire une déduction — il n'y a pas de cachette, là — dans le sens suivant... Vous faites bien de me dire qu'on en a parlé, c'est vrai, sauf que, ce n'est pas à moi à définir votre position sur le projet de loi actuel, c'est à vous autres de le faire. Donc, moi, je vous dis: La première alternative que j'avais, c'était de présenter des amendements au présent projet de loi. Si l'opposition, qui a le dernier mot dans les fins de session, décide de ne pas vouloir me donner le projet de loi, j'ai l'alternative de la deuxième, qui est une loi particulière. C'est ça qu'est la situation. Mais je voulais vous le laisser dire, vous-même, et non pas annoncer les volontés de l'opposition.

**M. Bordeleau:** Là, présentement, ce que je veux tout simplement rendre clair, c'est qu'on est prêts à collaborer pour régler les problèmes de la loi n° 89, apporter notre collaboration. Maintenant, je vais faire des commentaires sur le projet de loi n° 135. Et le projet de loi n° 135, il y a des amendements, il y a des discussions à venir. On ne peut pas présumer de rien à cette étape-ci. On a des problèmes particuliers par rapport à ce projet-là. Alors, on verra en cours de route, et je pense qu'il y a une urgence à agir dans le cas du 89.

Donc, ce que je veux dire publiquement, c'est qu'on aura l'occasion de rediscuter, peut-être même avant que vous alliez au Conseil des ministres tout à l'heure, si vous avez une minute, des modalités dans lesquelles ça pourrait se régler, cet aspect-là du projet de loi n° 89. Et ce que je veux qui soit clair, c'est qu'on est prêts à collaborer pour régler ces problèmes-là et on aura l'occasion peut-être d'en discuter un peu plus tard cet avant-midi.

Alors, concernant le projet de loi n° 135, M. le Président, je vais quand même prendre quelques minutes pour...

**M. Chevette:** Juste une seconde. Me permettez-vous, pour que nos collègues aient le portrait

exact du sens des amendements qui seront apportés à 89... c'est que la Commission des transports doit accréditer les nouveaux postes de courtage parce qu'on avait décidé que tout groupe qu'il pouvait représenter avec 35 % pouvait détenir un permis de courtage, donc que ça permettait possiblement dans certaines régions deux postes de courtage. Et il y a eu une contestation juridique assez majeure devant la Cour supérieure, d'abord sur la compétence même de la Commission des transports. Il y a même un jugement qui doit sortir à 14 heures cet après-midi sur un sursis. On verra à 14 heures en plus.

Et, troisièmement, il y aura de la contestation sur ceux qui sont très... sur le bord de la ligne, là; 34 ou 36, ça pourrait basculer sur un bord comme sur l'autre, de sorte qu'à court terme on risque de ne pas avoir de décision au cours de tout l'été, et ça supposerait que des individus n'auraient pas droit à une portion du travail parce que les tribunaux ne se brancheraient pas rapidement ou le tribunal administratif que constitue la Commission des transports. Donc, il est de mon intention de présenter un amendement spécial me donnant les pouvoirs, pour une période transitoire, de trancher la question au moins jusqu'à ce que les tribunaux administratifs et les tribunaux en général aient statué, ce qui permettrait au moins à des individus, selon une enquête rapide, que je pourrais nommer à la fois un enquêteur, médiateur et quelque chose du genre, en plus d'avoir les pouvoirs du ministre d'accréditer ou de désaccréditer, selon le cas. C'est un peu ça, le sens des amendements que j'apporterais.

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

**M. Réal Gauvin**

**M. Gauvin:** À ce moment-ci, M. le ministre, je pense que vous venez de soulever le problème, puis il est de l'intérêt de tous les membres de cette commission d'essayer de vous aider, de collaborer pour trouver une solution pour ce type de camionneurs qui sont en tout début de saison d'activité. Comme ce point-là est fait — et je pense que vous êtes de bonne foi — notre collègue le député de l'Acadie vient de le mentionner, nous aussi, il serait de notre intérêt de collaborer au nom de ce groupe de citoyens.

Personnellement, je dois vous dire que nous avons, dans le cadre de la loi n° 135, deux ou trois articles où on va devoir questionner, vraiment, pour essayer de démontrer... On vient de vivre cette expérience, dans les derniers mois, de la loi n° 89. Ça nous fait la démonstration qu'on doit questionner les articles qui pourraient poser des problèmes éventuellement. Donc, je pense que, si vous voulez savoir de quelle façon nous voyons et les amendements que vous voulez apporter, vous n'aurez pas de problème si vous le faites dans un cadre où on va pouvoir régler ce problème-là, ensuite travailler à faire de la loi n° 135 une loi qui répond vraiment à régler les problèmes que tout le Québec a connus, et surtout les camionneurs. C'était comme membre de cette commission.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie, est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires?

### M. Yvan Bordeleau

**M. Bordeleau:** Oui, oui, j'ai d'autres remarques. Je veux reprendre, M. le Président, le projet de loi n° 135 et peut-être revenir sur les différents aspects du projet de loi, pour essayer de donner de façon claire la position de départ par rapport à ce projet.

Alors, le projet de loi n° 135, au fond, M. le Président, comme on l'a mentionné à plusieurs reprises, vient régler, en tout cas tente de régler le problème qui est survenu avec les camionneurs au cours des dernières années. On a vu qu'il y avait, au cours des dernières années, beaucoup de frustration dans le milieu, beaucoup d'exaspération. On a eu malheureusement des gestes qui ont été posés par les camionneurs. Il faut bien comprendre que ces gestes-là n'ont pas été posés tout simplement, basés sur rien. Ça répondait à des problèmes réels que les gens vivaient sur le terrain. Alors, on a eu, dans ce contexte-là, toute la question de la hausse des prix de l'essence qui est venue aussi accentuer la crise. On a, dans le projet de loi n° 130, réglé une partie des problèmes, c'est-à-dire que les blocages de routes, dans une société comme le Québec, je pense que c'est inacceptable. Des mesures ont été prises, dans le projet de loi n° 130, pour faire en sorte qu'advenant une situation comme ça le gouvernement ait les moyens pour régler ces choses-là et empêcher qu'on bloque les routes comme on l'a fait avec toutes les conséquences économiques et sociales qu'on a connues au cours de cette période-là.

Alors, à la suite de toutes ces manifestations-là, M. le Président, le ministre a mis en place une table de concertation temporaire pour tenter d'en arriver à cerner un petit peu les éléments d'insatisfaction, trouver des solutions, mettre en place des mécanismes qui pourraient satisfaire les parties et faire en sorte que les problèmes se règlent d'une façon autre que par les blocages de routes.

Il y a eu aussi, dans ce contexte-là, le rapport Bernier qui est un comité d'experts qui a été formé pour regarder toute la question des conditions de travail des routiers, des gens impliqués dans l'industrie du camionnage. Le comité a également fait des propositions pour tenter d'en arriver à régler ces problèmes-là. On y reviendra au besoin durant la discussion sur le projet de loi.

Alors, essentiellement, le projet de loi n° 135, c'est un peu la mise en place des mécanismes qui ont été développés à la table de concertation pour tenter, à l'avenir, disons, de faire face à ces problèmes-là et de les régler d'une façon un peu plus civilisée que celles qu'on a connues. Je pense qu'on est conscients des difficultés qui existent dans le milieu, mais il y a également d'autres principes qui sont importants et qu'il faut garder à l'esprit. Et, même en présumant de la bonne foi du gouvernement pour régler le problème, la bonne foi du ministre, je pense que le ministre fait un effort pour arriver à trouver les moyens appropriés, mais ça ne veut pas dire nécessairement que les efforts veulent dire que tout est parfait. Je pense qu'il y a des éléments sur lesquels on aura à questionner et probablement des éléments sur lesquels on ne sera pas d'accord non plus. Alors, au niveau du contexte, ce sont les commentaires que je veux faire.

● (11 h 40) ●

Au niveau du projet de loi comme tel, si on regarde le projet de loi très rapidement, il y a un certain nombre d'éléments sur lesquels il n'y a pas de difficulté, c'est-à-dire qu'on nous parle, au tout début du projet de loi, de faire en sorte que le gouvernement ou le ministère ou la CTQ se donne les moyens de s'assurer que les routiers ont les connaissances ou la compétence nécessaire, et le ministre demande, au fond, à la Commission de faire enquête dans les cas particuliers.

Alors, évidemment, je pense que, de ce côté-là, sur la question des compétences, des connaissances, on est d'accord que le gouvernement se donne les moyens appropriés pour vérifier ces choses-là et, au besoin, prendre les mesures nécessaires pour que les gens aient les compétences ou, sinon, les obliger à sortir du marché comme tel. Il y va, au fond, de la sécurité du public, évidemment.

Au niveau de la constitution du Forum, je pense, M. le Président, qu'on définit, dans le projet de loi, les deux parties; c'est relativement clair. On a eu des commentaires de la part des intermédiaires qui sont venus en commission, avec certaines réserves, des expéditeurs qui, également, ont fait des commentaires. Mais je pense que les deux parties sont clairement identifiées.

Du côté des routiers, la définition semble satisfaire tous les intervenants qui sont venus en commission. On définit à ce moment-là le routier au sens du projet de loi n° 135, comme le propriétaire d'un seul camion-tracteur immatriculé au Québec, dont la principale activité, dans le cadre de leur entreprise, consiste à conduire ce camion-tracteur.

Peut-être pour se situer — c'est important peut-être de le faire à ce niveau-ci — on essaie d'avoir des chiffres pour savoir combien de personnes au Québec répondent à cette définition-là. Les chiffres approximatifs qu'on peut avoir, c'est de l'ordre de quoi, 5 000, 6 000, 7 000? C'est à peu près ce nombre-là qui serait impliqué dans la définition telle qu'elle nous est donnée dans le projet de loi.

Sur le mandat, il me semble qu'il y a des divergences de vue et on devra les clarifier. Pour certains, le Forum a un rôle décisionnel; pour d'autres, c'est un rôle consultatif. Ce qui m'inquiète là-dedans, c'est que le fait que ces interprétations-là nous viennent de différentes parties non pas qui réagissent à un projet de loi pour la première fois puis qui donnent l'interprétation qu'elles en ont, mais ce sont des groupes qui ont participé à la table de concertation temporaire et ont participé à tous les échanges, et qu'on en arrive, après tout ce déblayage-là qui a duré quand même de nombreuses heures de discussion entre les parties — des donneurs d'ouvrage et des routiers — à avoir des perspectives différentes par rapport au mandat, bien, je trouve ça un petit peu compliqué.

Si c'est réellement une résultante d'un travail et qu'il y a eu un certain consensus qui s'est fait, je ne sais pas sur quelle base le consensus s'est fait exactement, là. Est-ce que tout le monde était bien conscient de la même chose ou on faisait des consensus sur des termes mais qui ne représentaient pas les mêmes réalités? Alors, il y a cette notion-là de consultatif versus décisionnel.

Il y a également, disons, à ce niveau-là, M. le Président, une autre notion qui nous est ressortie très

clairement hier de la part de différents groupes, à savoir que le Forum des routiers sur le camionnage va s'occuper des relations commerciales ou des relations de travail, et là, encore là, je pense qu'on a deux perspectives très différentes, pour ceux qui étaient ici hier, en commission.

Les gens ont dit: Nous, on a participé de bonne foi au Forum et on continue à être intéressés à y participer à la condition qu'on parle de relations commerciales et non pas de relations de travail; alors que d'autres groupes manifestement mettent l'accent sur les relations de travail et non pas seulement sur les relations commerciales.

Donc, au niveau du mandat et de la compréhension qu'on en a, je pense qu'il y a une difficulté qui existe et qu'on devra clarifier. Encore là, je trouve ça inquiétant. Je trouve ça inquiétant de voir qu'on se retrouve avec ces deux interprétations assez différentes. Ce que ça peut laisser croire aussi, c'est que, à partir du moment où on adopte un projet de loi comme ça et qu'on le met en application, je pense qu'on peut se réveiller avec d'autres problèmes par la suite. Si les gens disent: Le projet de loi est accepté, maintenant on veut discuter de relations de travail et que l'autre dise: Bien non, c'est pas ça nous; nous, on a dit qu'on était d'accord mais on discutait de relations commerciales, ou bien non que le rôle du comité était un rôle consultatif, alors que l'autre dit: Non, c'était bien clair que c'était un rôle décisionnel, bien, je pense qu'on va avoir des problèmes tout à l'heure. Et ça, d'après moi, c'est sorti hier: il y a un problème de ce côté-là. Il n'y a pas une unanimité d'interprétation à tout le moins de la loi ou des articles précis à ce niveau-là.

L'autre élément qui suit dans le projet de loi, c'est la composition du Forum. Bon. J'ai eu l'occasion de questionner les gens hier, en commission, sur la composition qui nous paraissait, à première vue, assez compliquée pour un forum qui se veut consultatif, si c'est ça le mandat qu'on donne au comité. Juste pour résumer, on va avoir des... La CTQ va déterminer quels sont les regroupements de routiers qui sont les plus importants en termes de nombre de routiers qu'ils représentent. Les cinq principaux regroupements auront un représentant qui sera membre de la table du Forum sur les donneurs d'ouvrage et les routiers. Et, à ce niveau-là, il y aura cinq regroupements, disons, qui représenteront des nombres plus ou moins grands de routiers. Et là, on met en place un processus, on va leur donner un pourcentage de votes qui sera 50 % des votes. Mais là, ces votes-là seront répartis selon l'importance relative de chacun des groupes. Et, du côté des donneurs d'ouvrage, ça va être la même chose, c'est-à-dire que les trois principaux regroupements de donneurs d'ouvrage désigneront un représentant. Ces trois représentants-là suggéreront au ministre deux autres représentants de donneurs d'ouvrage, qui seront entérinés par le ministre. Et encore là, ces cinq regroupements de donneurs d'ouvrage auront un poids relatif au niveau des votes qui tiendra compte du nombre de donneurs d'ouvrage qu'ils représentent.

Alors, c'est quand même assez lourd dans l'éventualité où ça serait un comité consultatif tout simplement où on émet des avis, on les transfère au ministre et le ministre assume ses responsabilités et

prend les décisions. S'il y a des consensus, tant mieux; le ministre les entérine. Si ça convient au bien public et à l'intérêt de l'ensemble des citoyens du Québec, alors, évidemment le ministre a toujours le dernier pouvoir là-dessus. Alors, si c'est ça, ça me semble être une mécanique lourde. Il y a même un syndicat hier qui est venu nous dire, la CSD, qu'il trouvait ça lourd aussi, que, lui, il proposait peut-être que ce soit, au fond, un représentant par regroupement et puis que ça soit un vote par représentant tout simplement, tout en étant conscient qu'il se peut qu'un regroupement représente beaucoup plus de membres qu'un autre. Et là on disait: Bien, dans cette hypothèse-là, peut-être que ce regroupement-là pourrait avoir deux représentants. Alors, il ne semble pas y avoir eu — bon, nous, on avait des hésitations — de grands problèmes. On a questionné les gens là-dessus. Je pense que les gens, à la limite, sont capables de vivre avec cette mécanique-là qui est lourde, à mon avis, mais qui ne semble pas poser de problèmes majeurs sur le terrain. Alors, on verra, quand on sera rendus à cette étape-là de l'analyse du projet de loi, s'il y a des propositions d'amendement ou s'il y a des modifications à apporter. Bon.

Par la suite, M. le Président, on parle du rôle de la CTQ. Je pense que, là-dessus, il n'y a pas de gros problème majeur. Et ensuite, on arrive à une partie du projet de loi qui, elle, est carrément plus problématique: c'est celle de la question des regroupements et de l'obligation qui est faite aux routiers d'être membres d'un regroupement. Ce que je veux souligner à ce niveau-là... le ministre nous dit: Il y aura des regroupements, des gens à l'intérieur de chaque regroupement. Bon. Puis, actuellement, on sait qu'il y a du travail qui se fait sur le terrain. Les gens essaient de voir les routiers et d'avoir des cartes d'adhésion à leur regroupement respectif.

● (11 h 50) ●

Alors, que les individus veuillent se regrouper pour défendre des intérêts, mettre sur pied des services qui leur sont appropriés, je pense que les gens ont la liberté de s'associer sous quelque forme que ce soit, et c'est un droit qui leur est acquis et, dans ce sens-là, il n'y a aucun problème.

Que les membres de ce regroupement-là discutent entre eux et décident entre eux d'une cotisation qui sera déterminée évidemment, je suppose, en fonction de l'ensemble des services qu'ils recevront de leur regroupement, je pense que c'est tout à fait approprié aussi. Il n'y a pas de problème de ce côté-là.

Que cette décision-là se prenne à l'intérieur de l'ensemble des membres d'un regroupement puis que la position majoritaire dans le regroupement devienne une obligation pour les autres à côté qui n'auraient pas été d'accord, par exemple, sur le fait d'avoir une cotisation ou de ne pas avoir une cotisation, ou sur le fait que la cotisation soit à tel niveau plutôt que tel autre niveau, quand on fait partie d'un groupe sur une base volontaire et qu'on y a adhéré, bien, à partir du moment où il se prend des décisions qui sont majoritaires, les membres doivent vivre avec les décisions majoritaires. Et, si ça ne leur convient pas, bien, ils se retirent de l'association ou du regroupement et puis ils n'en font plus partie.

Alors, je pense que c'est ça, le principe du droit d'association. Et, dans le cadre du camionnage, que ça

existe pour défendre des intérêts ou se donner des services, c'est tout à fait justifié. Alors, ce n'est pas à ce niveau-là qu'on en a. Et, quand le ministre nous disait souvent: C'est sur une base volontaire, allé jusque-là, c'est sur une base volontaire effectivement. Et je n'ai pas de problème jusqu'à ce niveau-là.

À partir du moment, par exemple, où on décide que les individus qui ne veulent pas s'inscrire dans un regroupement devront payer une cotisation quand même, là, je pense qu'on s'en vient dans une dimension qu'on a qualifiée hier d'une syndicalisation ou d'une formule Rand. Et je fais référence ici, M. le Président, à l'article du projet de loi 48.11.18 et je vais le lire parce que c'est peut-être le noeud du problème, là. On dit à cet article-là: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu doit, pour maintenir son inscription aux registres visés à l'article 4 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, verser au regroupement de routiers reconnu de son choix la cotisation annuelle fixée par une assemblée extraordinaire des membres de ce regroupement afin d'en financer les activités.»

Alors, ça veut dire qu'une personne qui aurait décidé, pour une raison quelconque, de ne pas être membre d'un regroupement ou de ne pas être membre d'une association professionnelle — appelons-la professionnelle ou autre, mais ce n'est pas dans le même sens que les ordres professionnels — a une liberté à ce moment-là d'adhérer ou non à une association. On est libre d'y adhérer ou libre de ne pas y adhérer. Alors, pour ceux qui ont décidé de ne pas y adhérer pour quelque raison que ce soit, c'est leur choix. Et, si la liberté d'association existe, la liberté de ne pas s'associer, ça existe aussi. Et là on dit que ceux qui auraient librement, volontairement, décidé de ne pas être membres d'un regroupement de routiers, pour maintenir leur inscription au registre de l'article 4 de la Loi concernant les propriétaires exploitants de véhicules lourds — là on fait référence, M. le Président, à un registre qui, à toutes fins pratiques, donne le droit de travail, le droit de pouvoir travailler — si on n'est pas inscrit au registre, on ne peut pas travailler comme routier. Et là on leur dit: Bien, pour continuer à pouvoir être inscrit au registre, donc pour continuer à pouvoir travailler, vous allez devoir payer une cotisation au regroupement que vous choisirez, le regroupement de votre choix, puis la cotisation qui aura été fixée par les membres, ceux qui sont membres, qui auront, en assemblée, déterminé leur cotisation. Ce qui, comme je le mentionnais tout à l'heure, va lier les membres de l'association comme telle parce que c'est sur une base démocratique. C'est un choix qui s'est fait à l'intérieur des membres de fixer la cotisation à un tel niveau.

**Le Président (M. Lachance):** Je voudrais vous signaler que vos 20 minutes sont déjà écoulées en ce qui concerne les remarques préliminaires.

**M. Bordeleau:** Alors, j'avais peut-être quelques autres points mais j'y reviendrai éventuellement.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Je dois également signaler que le député d'Argenteuil avait été

remplacé par le député de Montmagny-L'Islet. Alors, on doit en tenir compte aussi, vous savez ce que ça signifie. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires?

**Une voix:** Non, ça va.

**M. Claude Lachance, président**

**Le Président (M. Lachance):** Ça va. Alors, avant d'amorcer l'étude de l'article 1, je voudrais également, très rapidement, dire ma satisfaction de voir que le ministre des Transports se préoccupe de la situation concernant l'application de la loi n° 89. Comme j'ai eu l'occasion de lui en parler également la semaine dernière, il y a plusieurs centaines de camionneurs qui sont extrêmement inquiets de la situation à l'heure actuelle. Il y a une certaine urgence à procéder, et je suis heureux de constater que le ministre est sensible à ça et qu'il entend apporter des correctifs le plus rapidement possible pour mettre fin à cette incertitude où des gens craignent pour leur gagne-pain.

### Étude détaillée

#### Loi sur les transports

#### Pouvoirs et réglementation

Ceci étant, nous serions prêts à aborder l'article 1 du projet de loi n° 135. M. le ministre.

**M. Chevrette:** J'ai un amendement, M. le Président. Il est très mineur, le premier, c'est de changer le mot «Transports» qui commence par un T majuscule par le mot «transport», un petit t minuscule. Je vous dépose donc cet amendement.

**Une voix:** C'est déjà déposé.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, c'est déjà déposé.

**M. Chevrette:** Oui, c'était pour...

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

**M. Bordeleau:** Excusez, là...

**Le Président (M. Lachance):** C'est changer...

**M. Chevrette:** Grand T par petit t.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 1.

**M. Bordeleau:** Oui, adopté.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est adopté.

**M. Chevrette:** Le deuxième amendement, M. le Président. Article 1(4.1.01): Supprimer le troisième alinéa de l'article 4.1.01 introduit par l'article 1 du projet de loi.

Donc, le troisième paragraphe étant: «Le présent article ne s'applique pas aux personnes qui justifient leur intention d'effectuer un mouvement de transport au Québec pour une période d'au plus 15 jours consécutifs», c'est biffé.

La légitimité de cela, du texte, c'est que le troisième alinéa de cet article est inutile, puisque la disposition vise les véhicules lourds immatriculés au Québec et qu'un non-Québécois qui affecterait son véhicule lourd sur le territoire du Québec, eh bien, il matriculerait ce véhicule à l'endroit de sa résidence principale en profitant des ententes de réciprocité en matière d'immatriculation.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui, adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Autre amendement, M. le ministre à l'article 1?

**M. Chevette:** Oui, un instant là. Sur l'article 1, la principale, amendé, qu'il faut voter.

**Le Président (M. Lachance):** O.K. Est-ce que l'article 1, tel qu'amendé...

**M. Bordeleau:** Un instant s'il vous plaît.

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

**M. Bordeleau:** Dans le premier alinéa de l'article, vous dites que «le ministre peut, par arrêté [...] exiger des personnes qu'il désigne, parmi celles qui présentent une première demande d'inscription ou qui sont inscrites pour une première fois depuis moins de 30 jours au registre», etc., une démonstration des capacités, etc. Quel est le mécanisme qui sert dans les cas de ceux qui sont déjà inscrits et sur lesquels il y aurait des plaintes, par exemple, au niveau des compétences?

**M. Chevette:** C'est la loi n° 430, donc, c'est la Commission de transport qui voit à sanctionner les dossiers qui lui arrivent de la Société de l'assurance automobile du Québec.

**M. Bordeleau:** Pourquoi la loi n° 430 ne s'applique pas dans le cas des gens qui, même s'ils sont inscrits depuis moins de 30 jours...

**M. Chevette:** Mais celle-là, c'est plus, c'est en sus de la loi n° 430. Dorénavant, les nouveaux qui vont entrer — parce que ça prend une formation pour conduire un véhicule lourd, mais il y en a qui ont obtenu leur permis avant et tout — avant même d'entrer sous la juridiction de la loi n° 430, ils devront se voir imposer des tests de compétence.

**M. Bordeleau:** Mais, ici, vous dites «inscrites pour une première fois depuis moins de 30 jours», ils vont l'être, inscrits au registre de la loi n° 430, à ce moment-là. Vous dites: Avant d'être inscrits, ils vont

devoir démontrer leurs compétences, mais ils vont l'être, inscrits.

**M. Chevette:** Je vais demander à notre juriste de s'identifier et de vous donner les motifs juridiques.

• (12 heures) •

**M. Savard (Gilles):** Gilles Savard, contentieux, Transports. La disposition 4.1.01 se retrouve au début de la Loi sur les transports et non pas dans la même section qu'on va voir tout à l'heure puis qui aborde les routiers. C'est une disposition d'une nature générale. En quelque sorte, c'est un peu un préfilet à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds fait en sorte que toute personne doit s'inscrire au registre de la Commission et cette loi-là facilite aussi l'inscription des personnes pour qu'on puisse être certains, au moins, que ces personnes-là sont identifiées dès le départ. Et ensuite, la loi confère à la Commission une foule de pouvoirs, le premier de ces pouvoirs étant d'attribuer des cotes: les cotes satisfaisantes, insatisfaisantes, qui sont conditionnelles ou carrément les cotes qui les empêchent de rouler, insatisfaisantes.

Donc, la disposition de 4.1.01 vient faire en sorte que, sans perturber aucunement la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, on établit un premier préfilet. Donc, une personne qui désire s'inscrire au registre peut s'inscrire, déposer directement son inscription au registre, mais elle doit aussi, lorsqu'elle est visée par l'arrêté ministériel, faire une démonstration de ses connaissances au ministre. Une personne nouvellement inscrite au registre de la Commission a toujours une cote satisfaisante, jusqu'au moment où la Commission, par suite d'une demande de la SAAQ le plus souvent — mais ça pourrait être aussi une demande d'une autre personne, dont le ministre des Transports — convoque le transporteur et, après l'avoir entendu, lui donne une cote qui peut être conditionnelle ou insatisfaisante.

Donc, ce qu'on fait avec ça, dans le cas des nouveaux, nouveaux transporteurs, c'est que, plutôt que de les laisser tout simplement partir dans le marché et d'attendre qu'un inspecteur constate qu'ils puissent faire des irrégularités ou mettre en danger la sécurité des personnes sur les routes, on leur demande tout simplement: Démontrez-nous, maintenant que vous venez d'être inscrits, effectivement si vous avez des connaissances, si vous avez ce qu'il faut pour votre nouvelle profession. Et ils peuvent faire la démonstration de la façon qu'ils le veulent: ils peuvent déposer un certificat d'une école de routiers, ils peuvent déposer un curriculum vitae à l'effet qu'ils ont déjà travaillé comme routiers pendant des années dans une entreprise majeure, des choses du genre, qui feraient en sorte que le ministre est satisfait et que ça n'irait pas plus loin.

Si le ministre doute, à ce moment-là, on demande tout simplement de passer un test de connaissances et, si la personne passe le test de connaissances, le système arrête là. Si, par contre, il y a toujours doute, tout ce qu'on fait, c'est de dire à la Commission des transports: Tu as déjà le pouvoir d'appeler cette personne-là et de la contrôler. Tout ce qu'on demande à la Commission, à ce moment-là, c'est, sans avoir une plainte formelle de la

SAAQ par suite d'une interception sur rue, d'effectivement appeler cette personne-là et de s'assurer de ses connaissances, quitte à lui donner, si elle aussi est insatisfaite, une cote qui serait conditionnelle, qui n'est pas une sanction mais qui est plus un outil pour l'aider à se régulariser.

**M. Bordeleau:** Je vais revenir d'une façon plus générale, là. Quand les gens s'inscrivent au registre comme tel, au moment de s'inscrire, ils ont une démonstration à faire de leur compétence. Ils n'ont aucune démonstration à faire pour mettre leur nom dans le registre, là? Actuellement, là.

**M. Savard (Gilles):** Actuellement, non. Pour s'inscrire au registre, effectivement, la loi au niveau de la 430 — j'y vais de mémoire, c'est l'article 7, je crois — c'est les renseignements qui sont minimaux, c'est les noms, les coordonnées, le nombre de camions exploités, la nature, est-ce que c'est un exploitant ou un propriétaire. C'est vraiment des renseignements minimaux. Donc, c'est une loi qui effectivement donne accès à n'importe quelle personne qui se présente là en disant: Je suis un propriétaire et je demande une inscription parce que je désire maintenant exploiter ce véhicule-là. Il n'y a pas, au niveau de la 430, au préalable, de test; on ne vérifie pas les connaissances.

Ce que la 430 fait, c'est qu'à partir du moment d'une inscription, par la suite, la Commission a le pouvoir d'intervenir en tout temps face aux inscrits et, par les pouvoirs qui lui sont conférés, elle peut obliger un inscrit à aller suivre un cours de formation même si elle constate que, dans l'exploitation de son entreprise, la personne n'a pas toutes les connaissances. Elle peut obliger un inscrit à engager une tierce personne, même pour assurer des services de répartition, vérifier des charges, des dimensions, jusqu'à ce que l'inscrit lui-même ait appris comment le faire. La Commission a énormément de pouvoirs pour seconder les inscrits afin que, le plus rapidement possible, par eux-mêmes, ils s'autorégulent et se conforment.

**M. Bordeleau:** La seule chose qu'ils ont, à ce moment-là, c'est qu'ils ont passé les examens de la SAAQ, ils ont leur permis de routier. Ça, ça se passe à la SAAQ. Quand ils s'inscrivent au registre, il y a un enregistrement qui est fait tout simplement du... Et c'est là qu'entre en vigueur cette mesure-là de dire: Dans les 30 jours qui suivent, on peut exiger une démonstration des compétences.

**M. Savard (Gilles):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** Quand on dit ici, là — on a souvent cette discussion-là — mais quand on dit: «Le ministre peut [...] exiger des personnes», «peut» ça veut dire qu'il le fait obligatoirement ou il le fait au cas par cas?

**M. Chevrette:** C'est «peut», le mot le dit. C'est «peut» et non pas «doit». Si c'était «doit», ce serait automatique; «peut», ça peut être pour toutes sortes de motifs jugés valables, raisonnables.

**M. Bordeleau:** Comme quoi, par exemple, au niveau des motifs? Le ministre va se servir de ce

pouvoir-là dans quelles circonstances, là? Sur la base d'informations qui viennent d'où?

**M. Chevrette:** Je prends dans le transport du liquide, par exemple. On sait que c'est un transport extrêmement dangereux. Il arrive un jeune de 18 ans qui a son permis, qui a passé les permis de la SAAQ dans les BVA, là — les bureaux des véhicules, anciennement, là, ce qu'on appelait les BVA — le ministre peut dire: Bien, écoutez, dans ce type de transport, j'apprécierais qu'on fasse les tests nécessaires, surtout dans certains types de transport qui sont beaucoup plus dangereux que d'autres.

Je prends Saint-Henri-de-Bellechasse, par exemple, vous vous rappellerez les événements. C'était un jeune de 21 ans qui avait un permis d'ailleurs, à part ça, et qui arrive ici puis, peu d'expérience, c'était son premier...

**Le Président (M. Lachance):** C'était à Saint-Michel-de-Bellechasse.

**M. Chevrette:** Saint-Michel-de-Bellechasse, exact. C'était son premier voyage, personne à côté de lui. La formation était où? On ne le sait pas. Il faut... D'ailleurs, on travaille beaucoup sur la formation, soit dit en passant. La table de sécurité qu'on a, ils doivent me reproduire un rapport. Vous avez remarqué, hier, j'ai posé la question. On doit avoir un rapport incessamment. C'est plutôt sur des objets du genre qu'on va se baser pour agir parce que ça ne peut pas se faire au pif. Est-ce que c'est de la dénonciation, par exemple? Ça pourrait être de la dénonciation, effectivement. Quelqu'un dit: Bien, écoute, ils ont embauché tel type d'individu et puis moi, je sais qu'il n'a pas d'expérience pour. Il va falloir qu'on tienne compte de différents facteurs, mais ce n'est pas nécessairement de la délation. Ce peut être plutôt dans des secteurs puis des outils de prévention.

**M. Bordeleau:** Ça va être plus sectoriel, au fond, que du cas par cas individuel, là, où le ministre va déterminer, dans tel et tel secteur, s'il veut...

**M. Chevrette:** Sinon, ce serait seulement de la délation. Ça ne marche pas.

**M. Bordeleau:** Bien, c'est ça. Dans le deuxième alinéa de l'article, on dit: «Le ministre demande à la Commission de faire enquête.» Est-ce que la Commission, d'elle-même, a le pouvoir de faire enquête? Ou pourquoi on ajoute cet article-là comme ça?

**M. Chevrette:** Elle a le pouvoir de faire enquête mais il faut que la Commission le sache. Le problème, c'est que ça peut rentrer de diverses sources. Alors que le ministre, lui, il peut avoir toutes sortes de sources d'information, même plus que la Commission, parce que le service d'enquête de la Commission de transport, ce n'est pas énorme, hein. C'est quoi? Trois personnes, quatre personnes? Mais dès qu'on connaît, on peut dire: Bien, faites...

La Commission, elle, n'a pas le choix. Si le ministre lui demande, elle doit faire enquête. Si le ministre dit, par exemple: Dans le cas de tous les

transports de liquide, vous devez faire enquête, bien, ils le feront. C'est sûr qu'il faudra payer les effectifs en conséquence, là, mais c'est un pouvoir que se donne le ministre auprès de la Commission. Puisque, dans le premier paragraphe, le ministre «peut», si je peux en vertu du premier, je dois obliger, en vertu du deuxième, la Commission.

**M. Bordeleau:** Oui, mais est-ce que le ministre n'a pas automatiquement ce pouvoir-là, de demander à la CTQ de faire enquête, sans que ce soit inscrit, mettons, dans une loi comme ça?

**M. Chevrette:** Ah bien, avec des tribunaux quasi judiciaires, on ne prend pas de chance. On assoit la juridiction.

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

**M. Gauvin:** M. le ministre, je voudrais juste ajouter à ce que vous venez de dire. C'est que vous venez démontrer que, d'autorité, comme ministre, vous êtes en mesure de demander à la Commission d'aller faire l'enquête spécifique que vous allez mentionner, et ce que notre collègue de l'Acadie vient de dire, c'est que, de façon générale, vous avez cette autorité-là, mais dans le cadre de cette loi-là, vous voulez la réaffirmer.

● (12 h 10) ●

**M. Chevrette:** Je la réaffirme d'autant plus que, pour commander une enquête à un organisme quasi judiciaire, il faut en avoir le pouvoir, parce que les tribunaux administratifs, vous savez que c'est très... Il faut être très prudent quand on s'adresse à un tribunal administratif, parce qu'il dit que c'est de l'ingérence du politique sur l'administratif. Donc, on campe le pouvoir. Je me donne un pouvoir, même de nommer, si vous l'avez remarqué, une personne qui pourrait passer des tests de connaissance, en plus, dans ce paragraphe-ci. Donc, les deux combinés nous donnent au moins la chance de pouvoir véritablement être sérieux. Parce que, au niveau de la loi 430, les gens nous disent: Si vous l'appliquez correctement, la loi 430, elle est formidable. Vous avez remarqué tous les groupes, même du côté patronal.

Là, on arrive avec des nouveaux qui se pointent dans le décor. On dit: Bien, en plus, mettez donc les tests de connaissance parce que c'est important, ça, et, au besoin, faire certaines enquêtes sur le processus même d'acquisition des connaissances et tout. C'est un peu ça qu'on dit.

**M. Gauvin:** Est-ce que la Commission a déjà le pouvoir d'enquête vis-à-vis d'une personne qui demande un permis de camionnage, demande d'être inscrite ou qui a l'intention de...

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que le permis de camionnage, avec la déréglementation, n'importe qui peut acheter son camion puis partir.

**M. Gauvin:** Donc, il doit s'inscrire.

**Une voix:** L'inscription au registre.

**M. Chevrette:** Mais l'inscription au registre... il doit s'inscrire, oui. Dans notre loi, nous, il doit s'inscrire.

**M. Gauvin:** De façon générale aussi.

**M. Chevrette:** Oui.

**M. Gauvin:** Le camionnage général.

**M. Chevrette:** Exact.

**M. Bordeleau:** Oui, juste une question. Quand on parle des tests de connaissances, qui prépare ces tests-là? C'est la CTQ qui fait ça?

**M. Chevrette:** Non, pas nécessairement. Je peux même... si vous avez remarqué... Regardez: «Pour l'application du présent article, le ministre peut, par entente ou par contrat, désigner une personne pour la préparation et la tenue de tests de connaissances.»

Donc, je pourrais signer avec une école de conduite. Je pourrais signer avec une formation professionnelle, une commission scolaire avec une option professionnelle qui donne des options, par exemple, dans... c'est à Saint-Jérôme, je pense, qu'il y a une école de conduite...

**Une voix:** Mirabel.

**M. Chevrette:** Mirabel.

**M. Bordeleau:** C'est le ministre, directement, qui...

**M. Chevrette:** Exact.

**M. Bordeleau:** ...fait les ententes avec les organismes qui devront faire passer les tests par la suite.

**M. Chevrette:** Oui, parce que c'est au-delà de la SAAQ et au-delà de la Commission. C'est un pouvoir... On ne sera jamais assez prudent, à mon point de vue, pour ce qui est du camionnage lourd. C'est des outils extrêmement puissants et dangereux, et puis, vous le savez très, très bien. Même si on dit que, dans 60 % des cas, ce n'est pas nécessairement le véhicule lourd qui est impliqué, c'est que ça constitue quand même un danger. Imaginez-vous, quand il est chargé...

Maintenant, on a beaucoup, dans les fameuses, ce qu'on appelle... pas les tanks, le mot français m'échappe...

**Une voix:** Les citernes.

**M. Chevrette:** ...les citernes. Aujourd'hui, on a des coupures qui...

**Une voix:** Des compartiments.

**M. Chevrette:** ...des compartiments à l'intérieur qui empêchent que les masses se promènent, surtout quand ce n'est pas plein. Quand c'est plein, ce n'est pas un problème tellement plus dangereux qu'une autre charge. Mais, à moitié ou au trois quarts, moi, j'ai déjà

accompagné quelqu'un qui conduisait puis il n'y avait pas les citernes qu'on a aujourd'hui. Je peux-tu vous dire qu'on sentait un danger constant, permanent. Ceux qui ont fait du camionnage, ils me disent: C'est extrêmement dangereux, M. Chevette. Il y a des choses qu'il faut qui soient vérifiées, la compétence des gens: on ne lance pas quelqu'un, de même, sur la route, sans savoir s'il a véritablement les connaissances fondamentales.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 1, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** Adopté. Merci.

#### Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. À l'article 2, pour la bonne marche de nos travaux, j'aurais besoin d'avoir un éclairage sur la façon dont nous allons procéder, étant donné qu'il y a plusieurs articles qui sont introduits par l'article 2: 48.11.01 à 48.11.23. Est-ce qu'on s'en...

**M. Chevette:** On va marcher par points.

**Le Président (M. Lachance):** On peut s'entendre de cette façon-là, un par un.

**M. Chevette:** C'est ça qui est le plus simple. Parce que, sinon...

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

**M. Bordeleau:** Oui. Moi, je proposerais qu'on procède comme ça mais en gardant à l'esprit aussi que, compte tenu qu'il y a souvent des liens d'un à l'autre, qu'on pourra peut-être, à un moment donné, après avoir fait la discussion sur un, au besoin, le laisser en suspens puis aller aux autres...

**M. Chevette:** ...en suspens, s'il faut...

**M. Bordeleau:** ...quitte à revenir par la suite et à les adopter item par item, si on veut.

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien.

**M. Chevette:** Oui. On a toujours fonctionné de même, nous, de toute façon.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, M. le ministre.

**M. Chevette:** Il y a un amendement en partant, c'est de remplacer le titre de la section.

**Le Président (M. Lachance):** Ça ne devrait pas trop poser de problèmes, le titre?

**M. Chevette:** Ça ne devrait pas trop poser de problèmes. Vous l'avez? Je pense que je vous l'ai remis.

**M. Bordeleau:** Attendez un petit peu.

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**M. Chevette:** C'est: Remplacer le titre de la section V.1.01 intitulé «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage», introduit par l'article 2 du projet, par le titre suivant: «Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général».

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est...

**M. Bordeleau:** Oui, ce serait peut-être bon juste de résumer un peu les arguments qui ont été donnés hier qui vous ont amené à faire ce changement-là.

**M. Chevette:** Oui. En fait, ce que les gens ont dit: Écoutez, on a fait un forum sur le camionnage général, on est partis du problème de ceux qui sont propriétaires mais qui font du camionnage général pour des compagnies de camionnage général, et vous en arrivez à l'ensemble du monde des routiers. On trouve que le titre est trop large et trop englobant par rapport à la nature même du Forum.

Surtout le dernier groupe a été plus clair, hier, je pense que c'est le dernier groupe qui a vraiment fini de sceller — en tout cas, dans ma tête — l'idée de changement du titre, parce qu'on ne veut pas déborder le cadre de ce qu'a été le Forum. Et puis je trouve que ça reste identifié véritablement au camionnage général. Moi, personnellement, ça ne me crée aucun problème de modifier cela.

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

**M. Bordeleau:** Je veux revenir un peu sur ça. Moi, je n'ai pas de problème non plus au changement mais je veux juste signaler une chose: c'est que, dans la discussion, quand ça nous est venu hier de la part des intervenants, c'est qu'on faisait référence, dans certains cas, en disant: Bien, nous, on est allés dans un forum où on parlait de l'industrie du camionnage, on garderait l'ensemble de la problématique et des problèmes pour essayer d'en arriver à des solutions, des améliorations. Et la remarque qu'ils faisaient, quand ils regardaient le titre qu'on avait, «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage», je pense qu'ils trouvaient ça beaucoup plus axé aussi dans une dynamique employeur-employés — disons ça entre guillemets, là — que l'esprit qui présidait à la création de la table.

Alors, je pense que de parler de l'industrie du camionnage, de parler des intervenants de l'industrie du camionnage en général, ça fonctionne, il n'y a pas de problème, excepté que je veux bien qu'on garde à l'esprit que le premier titre qui a été mis là, ce n'est pas par accident qu'il a été mis là et on le verra dans d'autres dimensions du projet de loi, notamment tout de suite après, quand on va parler du mandat. Si on parle de donneurs d'ouvrage et de routiers, c'est qu'on a à l'esprit des relations entre deux niveaux qui s'apparentent, au fond, entre l'employeur et des employés. On

a aussi toute la négociation qu'on retrouve nécessairement, qui est sous-entendue entre employeur et employés.

Alors, ça déborde de beaucoup les discussions sur l'industrie du camionnage en général, les améliorations qu'on doit y apporter et tout ça. Alors, le titre qui était là, c'était celui-là et l'esprit du projet de loi — on a beau changer le titre — par la suite va garder les mêmes saveurs. On y reviendra tout à l'heure mais je voulais juste faire cette remarque-là. Je n'ai pas de problème, on va changer le titre, c'est un titre qui s'apparente plus à celui qui existait pour la table temporaire, mais ça ne change pas la réalité. Alors...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Nous allons maintenant amorcer l'étude...

**M. Chevette:** J'en ai trois autres.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. Nous allons maintenant amorcer l'étude...

**M. Chevette:** Oui, on le mettra à 48.11.01. Donc, j'en ai un autre, tout de suite.

**Le Président (M. Lachance):** Ah oui? Dès 48.11.01?

**M. Chevette:** Oui, 48.11.01, j'en ai un.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. On amorce vraiment les différentes étapes des articles 48.11 point quelque chose?

**M. Chevette:** J'en ai trois amendements, pour le bénéfice de l'Assemblée, sur 48.11.01.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien.

**M. Chevette:** Donc, le premier, c'est une concordance avec ce qu'on vient de voter: Remplacer, dans le premier alinéa de l'article 48.11.01 introduit par l'article 2 du projet, «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage» par «Forum des intervenants de l'industrie du camionnage en général». Donc, c'est une concordance exacte avec ce qu'on vient de voter.

**Le Président (M. Lachance):** Des commentaires là-dessus?

**M. Bordeleau:** Ça va.

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

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** L'article 2 est aussi modifié, le deuxième alinéa de l'article, afin:

1° de remplacer les mots «qui sont propriétaires d'un» par les mots «qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un».

**Le Président (M. Lachance):** Article 48.11.01 toujours?

**M. Chevette:** Dans le point 2:  
2° d'insérer, après les mots «immatriculé au Québec...»

**Le Président (M. Lachance):** Non, non, non, M. le ministre.

**M. Chevette:** Vous ne l'avez pas?

**Le Président (M. Lachance):** C'est toujours l'article 2 mais à 48.11.01.

**M. Chevette:** Il a été adopté, lui.

**Le Président (M. Lachance):** Non, non, non, c'est parce qu'on est toujours à 48.11.01, un deuxième amendement.

**M. Chevette:** Oui, puis c'est modifier maintenant le deuxième alinéa.

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**M. Chevette:** Le deuxième alinéa qui commence par: «Par "intervenants de l'industrie du camionnage général"»...  
● (12 h 20) ●

**M. Bordeleau:** Juste un instant, M. le ministre. C'est que, dans le cahier que j'ai eu hier, après l'amendement qu'on a fait tout à l'heure... O.K.

**M. Chevette:** C'est...

**Le Président (M. Lachance):** Ça a été déposé ce matin, M. le député.

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** Il a été déposé ce matin?

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**M. Chevette:** Vous devez l'avoir: «Modifier le deuxième alinéa de l'article afin...»

**M. Gauvin:** Non, ce matin, moi, je n'ai rien qui touche à ça.

**M. Chevette:** Bien, c'est possible qu'il y ait eu des erreurs dans les papiers, là, mais...

**M. Gauvin:** ...si vous avez des copies.

**M. Chevette:** Oui, on peut passer à l'autre.

**M. Bordeleau:** Non, bien, allons-y sur celui-là. J'ai une copie ici mais ce n'est...

**M. Chevette:** Oui, celui-là, il est simple. C'est encore de remplacer les mots «qui sont propriétaires d'un» — propriétaires d'un camion, là — par «qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un». Parce que l'objectif, vous vous rappelez, c'était un camion, un propriétaire. C'est pour le clarifier davantage.

Le deuxième point, dans le même amendement, c'est d'insérer, après les mots «immatriculé au Québec», les mots «ou dont la plaque d'immatriculation est émise au Québec par suite d'une entente de réciprocité». C'est pour ça qu'on avait retiré... Vous avez remarqué qu'on avait retiré le troisième alinéa de l'article 1. Donc, il y a une concordance. En fait, c'est de la concordance.

**M. Bordeleau:** O.K. Est-ce que vous pouvez nous expliquer dans quel cas, là, on a des plaques qui sont émises au Québec par suite d'une entente de réciprocité?

**M. Chevette:** Je vais demander à Me Savard de répondre.

**M. Savard (Gilles):** Bon. Ce qui se produit, c'est que là... Je ne suis pas très familier, surtout avec la nouvelle entente qui va venir. C'est plutôt les gens de la SAAQ qui pourraient répondre avec beaucoup de détails. Ce que j'ai appris, au niveau de ces plaques, c'est qu'une personne va pouvoir obtenir directement par le Québec une plaque PRP — quelque chose du genre — qui va lui permettre plutôt que d'avoir une plaque directement du Québec — la plaque habituelle pour les gens qui résident au Québec — d'avoir la plaque PRP qui va lui permettre de circuler partout.

**M. Chevette:** Il y a des ententes de réciprocité... Vous avez remarqué sur certaines remorques qu'il y en a qui ont une plaque de l'Ontario, une plaque du Québec, une plaque des États-Unis, c'est parce qu'ils ont des ententes de réciprocité. Et, avec le lettrage avant les chiffres, ils savent que c'est un véhicule qui fait partie...

**M. Bordeleau:** Ils doivent avoir une plaque, à ce moment-là, pour chacune des provinces qu'ils traversent.

**M. Chevette:** ...une plaque, exact. C'est ça.

**M. Bordeleau:** De façon générale, c'est ça?

**M. Savard (Gilles):** Mais là, de ce qu'on m'a informé, effectivement c'est qu'il y a une plaque qui pourrait être utilisée, et, effectivement, on pourrait circuler avec cette plaque d'immatriculation. Donc, légalement, ce ne serait pas tout à fait la même chose que le véhicule qui est immatriculé au Québec, en tout cas il y aurait une subtilité entre les deux. Et, des renseignements qu'on a obtenus, effectivement, c'est qu'on a tenté de respecter ces ententes de réciprocité.

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

**M. Gauvin:** Ce qu'on doit comprendre, c'est qu'un citoyen qui réside en Ontario, un camionneur qui réside en Ontario, qui fait un volume d'affaires de transport important au Québec, par une entente de

réciprocité qu'il y a entre les deux provinces, choisit d'enregistrer son véhicule au Québec.

**M. Chevette:** C'est-à-dire qu'il ne choisit pas d'enregistrer son véhicule au Québec. C'est par une entente de réciprocité parce qu'ils viennent ici, comme nous autres, on va chez eux, on obtient de part et d'autre la plaque, dont les lettres — je ne me souviens pas — c'est RPR ou quelque chose du genre.

**M. Gauvin:** PRP.

**M. Chevette:** PRP, donc automatiquement on n'a pas à... Ces gens-là ont une autorisation de faire du camionnage sur les territoires respectifs.

**Le Président (M. Lachance):** Ils n'ont pas à avoir trois, quatre plaques différentes?

**M. Chevette:** C'est-à-dire qu'il y en a une mais c'est automatique parce qu'il y a des ententes entre... comme on fait, par exemple: je vais en signer très prochainement avec le ministre de l'Ontario pour l'harmonisation des poids de charge, on en a au niveau de l'immatriculation, on a des ententes au niveau de l'immatriculation, on en a au niveau des poids de charge. On essaie d'harmoniser le plus les règles du jeu.

**M. Bordeleau:** Juste pour bien comprendre cette dimension-là, quand on a un camion, mettons, en Ontario...

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** ...en supposant qu'il y aurait une entente de réciprocité, là — je ne sais pas si elle existe, vous dites que vous allez en signer bientôt — mais j'ai un camion en Ontario, il est immatriculé en Ontario...

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** ...bon, il y a des ententes d'ouverture entre les provinces pour le commerce interprovincial; avec mon camion de l'Ontario, je peux venir au Québec...

**M. Chevette:** Exact.

**M. Bordeleau:** ...livrer de la marchandise? Est-ce que je peux reprendre la marchandise au Québec pour l'apporter en Ontario?

**M. Chevette:** Je pense que oui.

**M. Bordeleau:** Bon. Alors, c'est quoi l'utilité d'avoir la plaque d'immatriculation émise par le Québec? Si j'ai le droit, avec ma plaque de l'Ontario, de venir ici puis de venir porter de la marchandise et d'en reprendre, puis de l'apporter ailleurs, pourquoi j'ai besoin d'une plaque du Québec?

**M. Chevette:** Je vais demander à quelqu'un de la SAAQ de venir vous expliquer toutes les nuances cet après-midi. Ça irait?

**M. Bordeleau:** Oui, oui.

**M. Chevette:** Je pense qu'on n'a pas tous les mêmes données, les mêmes programmes d'assurance, etc., de responsabilité. Donc, je vais demander à la SAAQ, mais je sais que les ententes de commerce interprovincial font en sorte... et les règles d'harmonisation, par exemple, on a beaucoup de règles d'harmonisées, il reste quelque... Je pense qu'il reste un seul type de camion, le nombre d'essieux qui est en divergence avec l'Ontario présentement, ce qui n'est pas le cas avec les États-Unis, c'est d'autres ententes. Donc, je vais demander à quelqu'un de la SAAQ cet après-midi de venir nous expliquer très clairement. On va le mettre en suspens, puis c'est tout. Ça va?

**M. Bordeleau:** Bien, j'aurais une autre question...

**M. Chevette:** Oui, allez-y.

**M. Bordeleau:** ...peut-être sur le premier élément, là. On dit — attendez, je vais prendre l'article. O.K. On disait: Par «routiers», on entend les personnes qui sont propriétaires d'un seul camion-tracteur immatriculé au Québec. Et on veut remplacer «propriétaires d'un seul» par «qui sont propriétaires...»

**M. Chevette:** «Qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un».

**M. Bordeleau:** ...est-ce que ça veut dire, ça, là, qu'ils sont...

**M. Chevette:** C'est qu'il y a eu consensus entre les intervenants du Forum pour dire qu'il y avait la notion, c'est-u deux, c'est-u trois camions qu'on met, c'est-u un? Puis ils ont dit: Bon, pour tous les propriétaires de un, ça va bien, ça, mais on ne voudrait pas que les compagnies passent toutes puis qu'ils commencent à en mettre deux, trois. Même s'il y a une flotte, ils pourront en avoir un au niveau de la protection légale, ce qu'on propose, il y en aura au niveau de cette compagnie-là qui aura une protection comme les autres propriétaires uniques qui travaillent, qui sont dépendants ou en exclusivité d'un Besner, par exemple. Supposons que la compagnie Gauvin a quatre camions, elle aurait le droit en vertu de... bon, bien, je vais lui demander de l'expliquer juridiquement.

**M. Savard (Gilles):** Si vous me permettez, c'est que, en faisant cette précision, ça fait en sorte qu'on garde tout à fait le même critère qui a développé consensus chez tous les intervenants qui étaient une personne, conducteur, activité principale, un camion. Maintenant, ce que ça cherche aussi à éviter — il y a plusieurs intervenants qui en ont fait la remarque — c'est que certaines personnes qui ont effectivement un camion et qui peuvent le conduire à titre d'activité principale, eux-mêmes vont donner à sous-contrat. Hier, il y a un intervenant qui a dit qu'il avait déjà lui-même fait ça, qu'il y avait 200 sous-contractants qui étaient des routiers — 200 ou 100, je ne me souviens pas trop, trop de ses propos — disons une centaine de personnes qui travaillaient régulièrement

pour lui sur une base régulière, qui conduisaient carrément.

Donc, lui était un exploitant qui n'avait qu'un seul camion, mais en réalité son entreprise le plus souvent était de redonner des contrats à des routiers. Donc, sa nature, lorsqu'on l'analyse vraiment, est plus celle d'un intermédiaire — et d'ailleurs, cette personne-là est devenue un intermédiaire inscrit — qu'un routier en tant que tel. Donc, on cherche tout simplement, encore une fois, à mieux préciser que les routiers, c'est les routiers. Et quelqu'un qui, par ailleurs, pourrait paraître un routier, mais qui est un intermédiaire parce qu'il ne fait que refiler du contrat à d'autres personnes, à ce moment-là, n'aurait pas des protections de routiers.

**M. Bordeleau:** Je comprends votre chose, mais j'ai deux remarques à faire d'abord. La première, c'est que, quand on regarde l'article qui est là, on dit: Propriétaire d'un seul camion. Et, un peu plus loin, on dit: Dont l'activité principale consiste à conduire ce camion. Là, votre prétention, c'est qu'en changeant l'expression «consiste à conduire ce camion» par «n'utilise qu'un camion», vous allez éliminer les gens qui, l'exemple que vous avez donné, la personne qui avait plus qu'un camion parce qu'il donnait... c'est-à-dire qu'il n'avait pas plus, mais il donnait des contrats à d'autres personnes, qui est devenu un intermédiaire.

● (12 h 30) ●

Moi, je ne sais pas, mais il me semble que ça ne règle pas le problème. Vous dites, en fait, si on regarde le nouveau texte qu'on va avoir, on dit: «Par "routier", on entend le propriétaire d'un seul camion-tracteur immatriculé au Québec dont la principale activité, dans le cadre de leur entreprise, consiste à... C'est-à-dire qu'on dit... Excusez. On remplace les mots «qui sont propriétaires d'un» par... Ça va devenir: «On entend par "routiers" les personnes qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un seul camion immatriculé au Québec dont la principale activité, dans le cadre de leur entreprise, consiste à conduire ce camion.»

**M. Chevette:** Par «transport routier des marchandises», on entend le transport par véhicule lourd de tout bien. Vous êtes où, là? «Par routiers», vous, à la définition de «routiers»?

**M. Bordeleau:** Oui, oui, à la définition de «routiers».

**M. Chevette:** Bon. Par «routiers», on entend les personnes qui sont propriétaires d'un seul camion-tracteur immatriculé au Québec. On dit ceci, l'amendement: «Par "routiers", on entend les personnes qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un seul camion-tracteur immatriculé au Québec.»

**M. Bordeleau:** Oui. Bien, regardez, est-ce qu'on ne pourrait pas interpréter ça, à un moment donné, si on essaie d'être précis — je pense que c'est ça, l'objectif que vous cherchez — quand on dit «qui sont propriétaires et qui n'utilisent qu'un», ils peuvent être propriétaires de plusieurs camions et n'en utiliser qu'un? Parce que, ici, ce qu'on disait avant, c'est qu'on disait qu'ils étaient propriétaires d'un seul camion. Ici, on dit qu'il est

propriétaire et qu'il n'utilise qu'un camion. Alors, est-ce que ce ne serait pas plus clair si on disait «qui est propriétaire d'un seul camion et qui n'utilise que ce camion»?

**M. Chevrette:** L'objectif... Ça a été négocié, ça, cet amendement-là, avec l'Association... — discuté, pas négocié, parce qu'on ne négocie pas nécessairement, c'est ici qu'on tranche le tout. C'est que l'ACQ nous dit: Il est possible que quelqu'un puisse se tourner... C'est M. Rouette, je crois, qui avait attiré l'attention de nos légistes et du cabinet à l'effet que, si on ne l'écrit pas tel qu'amendé, on pouvait avoir un déguisement, les gens pouvaient se convertir en intermédiaires et faire du camionnage dans un état d'illégalité, par rapport à l'objectif de couvrir, au moins, de façon sécuritaire, ceux que l'on vise.

**M. Bordeleau:** O.K. Là, je reprends mon exemple pour... Si j'ai tort, là, dites-moi-le, mais... Je suis propriétaire de plusieurs camions et je n'utilise qu'un camion. Moi, personnellement, je n'utilise qu'un camion, mais je suis propriétaire de plusieurs. On ne dit pas ici que je dois être propriétaire d'un seul camion que je vais utiliser. Je suis propriétaire de plusieurs camions, j'en utilise un, moi, j'en conduis un.

**M. Chevrette:** On devrait peut-être écrire qu'il est propriétaire d'un seul camion et qu'il n'utilise que ce seul... On va le refaire. On va le mettre en suspens puis on va le refaire. Mais je comprends votre interprétation, j'ai eu la même que vous au premier coup d'oeil.

**M. Bordeleau:** L'autre élément que j'aimerais bien saisir: C'est quoi, la nuance que vous faites entre «qu'il conduise» ce camion-là et «n'utilise que»? C'est quoi, la différence entre conduire ce camion-là...

**M. Chevrette:** C'est-à-dire... «qu'il conduise», c'est son emploi, mais pour des raisons, par exemple, médicales, il utilise un camion «qu'il n'utilise que». Parce qu'il y a des petites entreprises familiales où ils sont trois sur le même permis. Quand on vous a dit tantôt que la copropriété, c'est la détention d'un seul permis de camionnage, d'un seul camion et l'utilisation d'un seul, c'est ça qui était visé au niveau du Forum.

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

**M. Gauvin:** M. le ministre, là, je pense qu'il faudrait éviter les textes difficiles à comprendre. Je pense que vous l'avez saisi vous-même. «Propriétaire d'un seul camion qu'il conduit majoritairement ou la plupart du temps lui-même.» Là, on sait qu'il y a un camion, puis c'est lui qui le conduit à moins que, pour des raisons de maladie pendant quelques jours, il doive se faire remplacer. Je pense que, ça, ça définit clairement, sinon on est en train de changer l'objectif que la loi visait, d'aller protéger les propriétaires d'un seul camion.

**M. Chevrette:** Je vais le mettre en suspens parce que je partage votre point de vue de le clarifier. Il y a la

notion de propriété, puis il y a la notion de nombre, puis il y a la notion de conducteur. Donc, il faut que les trois dimensions soient couvertes par l'amendement.

**M. Bordeleau:** C'est ça. En fait, il doit être propriétaire de son camion. Il doit être propriétaire, il doit en posséder seulement un puis il doit le conduire majoritairement lui-même.

**M. Chevrette:** Exact. On va le mettre en suspens, puis on va le faire rédiger sur l'heure du repas, puis on reviendra.

**M. Gauvin:** Il s'agit tout simplement de dire «propriétaire d'un seul camion».

**M. Chevrette:** Oui. Mais quand il y a une copropriété?

**M. Gauvin:** Oui, mais là, il est propriétaire d'un seul camion dans cette copropriété.

**M. Chevrette:** En tout cas, vous avez travaillé sur ça jusqu'à 15 ans.

**M. Gauvin:** Il s'agit de définir ça parce que...

**M. Chevrette:** Bien, sur la propriété, l'autre amendement qui suit, je vais vous le lire. Des fois, ça peut aider à faire une discussion. Celui qui suivrait, ce serait le suivant: Ajouter, à la fin du quatrième alinéa de l'article 48.11.01 introduit par l'article 2 du projet, la phrase suivante: «Lorsqu'un camion-tracteur est la propriété de plus d'une personne, celle dont la principale activité consiste à le conduire est réputée être un routier si, par ailleurs, elle rencontre les autres conditions établies au présent article.»

En d'autres mots, on lie la notion d'unicité du routier. Celui qui conduit la majeure partie du temps, c'est lui qui est considéré le routier, même s'il a une copropriété avec un autre. Ça clarifie au moins l'aspect de la propriété par rapport au statut de routier. On se comprend?

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on s'entend bien que l'amendement proposé au deuxième alinéa est en suspens?

**M. Chevrette:** Bien, si vous préférez, je pense qu'on pourrait peut-être travailler sur le texte puis revenir avec quelque chose de plus intégré.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, ça, c'est en suspens.

**M. Bordeleau:** ...sur l'autre amendement aussi, celui que vous suggérez?

**M. Chevrette:** Celui que je viens d'annoncer, là?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevrette:** Je pense que oui parce que celui-là, il est quand même assez clair.

**Le Président (M. Lachance):** Ça concerne le quatrième alinéa.

**M. Bordeleau:** Oui, à la fin du quatrième.

**Le Président (M. Lachance):** À la fin du quatrième alinéa. Alors, là-dessus, M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Vous dites: «Lorsqu'un camion-tracteur est la propriété de plus d'une personne, celle dont la principale activité consiste à le conduire est réputée être un routier...» Quand on dit «la principale activité»... Supposons qu'un camion fonctionne 24 heures par jour, il y a trois chiffres de huit, puis les trois copropriétaires conduisent huit heures. Bon. Alors, ils sont à égalité.

**M. Chevrette:** À égalité.

**M. Bordeleau:** À ce moment-là, quand on parle de principale activité — parce que là on a trois phases, au fond, égales — est-ce que c'est ça, l'interprétation qu'on doit donner, ou si l'interprétation qu'on doit donner, c'est que celui qui le conduit durant huit heures, c'est sa principale activité, il ne fait pas d'autre chose en dehors de ça?

**M. Chevrette:** On est dans le domaine du long transport. Quand on parle de routiers, c'est les gens qui vont aux États-Unis et qui font de l'exportation de marchandises. C'est impossible, la notion de chiffres...

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Chevrette:** Automatiquement, c'est dont le revenu principal... La notion de revenu est accolée à cela et, dans le livre comptable, ça, c'est très facile à définir. Le «logbook» et le livre comptable. Il y a deux... Parce que tu peux avoir une copropriété, une compagnie qui détient le matériel roulant mais qui n'est pas nécessairement... Le statut de routier — pour donner le statut de routier — lui, il est à celui qui est derrière le volant. C'est ça qu'il fallait préciser, que celui qui en fait le plus ait le statut de routier.

**M. Bordeleau:** Une personne qui serait routier, comme ça, sur du transport général et qui a, à côté de ça, une entreprise qui pourrait être reliée ou non au transport comme tel, dont les revenus sont peut-être plus importants que ceux qu'il pourrait avoir au niveau du transport, comme routier, c'est quoi, sa principale activité?

**M. Chevrette:** Lui, c'est une entreprise, le routier. Mais la définition qu'on donne ici... Regardez, on dit: «Par "routiers", on entend les personnes qui sont propriétaires d'un seul camion...». Quand on parle de copropriété, ici, l'amendement, c'est de viser à définir qui est routier dans une propriété multiple. Donc, ça peut être le père et le fils, dans certains cas, pour des fins comptables ou bien pour des fins de solvabilité à des caisses, ça peut être le père et sa fille, le mari et la femme. Mais c'est plutôt du père et fils qu'on a. Et

souvent, le père est coactionnaire dans la propriété du camion, mais c'est le fils qui est routier. Il fallait définir. Pour les fins de la définition du mot «routier» dans une copropriété, on définit que c'est celui qui est la majeure partie du temps au volant.

● (12 h 40) ●

**M. Gauvin:** Il faut toujours se ramener à l'objectif de la loi n° 135, qui était de protéger le camionneur routier propriétaire d'un seul camion, qui en fait son gagne-pain et qu'on peut aussi identifier comme travailleur autonome. C'est à peu près tout ça.

**M. Chevrette:** Oui, puis dépendant.

**M. Gauvin:** Et, quand on déborde de ça, M. le ministre...

**M. Chevrette:** Dépendant. C'est ça.

**M. Gauvin:** Évidemment, c'est pour ça qu'il faut clarifier. C'est ce que je mentionnais tantôt. Quand on déborde de ça, on risque, comme parlementaires, législateurs, de se créer des problèmes pour le futur, tu sais.

**M. Chevrette:** Mais, ici, ça avait un avantage parce qu'on disait: Est-ce que ce sont deux routiers parce qu'ils sont coactionnaires?

**M. Gauvin:** Non.

**M. Chevrette:** Non. C'est celui qui est majoritaire. Parce que le «logbook», par exemple, ça pouvait faire partie des mesures d'un contrat, d'un contrat type. La notion de «logbook», elle va se retrouver sûrement dans le contrat type. Ils vont peut-être dire: Douze heures consécutives, des demi-heures, je ne sais pas, moi, peu importe ce qu'il y aura dedans, parce que c'est un cadre qu'on fixe et non pas un contenu. Donc, à partir de là, il fallait au moins dire que tu ne multiplies pas, dans un cas de copropriété, le nombre de routiers.

**M. Gauvin:** O.K. Ça va.

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

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Gauvin:** ...

**M. Chevrette:** Donc, on serait sur l'article, mais on va le suspendre parce qu'on a deux articles à revoir. C'est pour ça.

**M. Gauvin:** C'est ça, on va le suspendre. C'est-à-dire, là, qu'on a deux amendements qui ont été déposés, celui dont on a parlé et celui-là.

Maintenant, sur l'article 48.11.01, je n'ai pas terminé non plus. On continue, là-dessus, la discussion, sur le...

**Le Président (M. Lachance):** Mais là on était à la discussion sur l'amendement, après le quatrième alinéa.

**M. Gauvin:** Oui, mais là j'ai compris qu'on l'a mis en suspens. C'est ça? L'amendement que vous avez proposé, on le met en suspens actuellement?

**M. Chevrette:** La copropriété?

**M. Gauvin:** Oui.

**M. Chevrette:** Ah, ça ne change rien. On peut l'adopter, lui. L'article est en suspens.

**M. Gauvin:** O.K. Ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. L'article va être en suspens.

**M. Gauvin:** Alors, ça va. Ça, c'est adopté.

**M. Chevrette:** Celui-là est adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, c'est adopté. Maintenant, on revient... Vous voulez, M. le député de l'Acadie, revenir sur...

**M. Chevrette:** On a suspendu deux amendements déposés, mais il reste l'article effectivement.

**Le Président (M. Lachance):** Un amendement.

**M. Bordeleau:** Un amendement, on a voté celui-là.

**M. Chevrette:** Un amendement, excusez-moi. Le premier et le troisième amendement ont été adoptés. C'est beau.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Toujours sur 48.11.01, vous avez d'autres commentaires, M. le député de l'Acadie?

**M. Bordeleau:** Juste une petite minute.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député de La Peltrie.

**M. Côté (La Peltrie):** Merci, M. le ministre, j'aimerais peut-être avoir de l'information relativement à tous les termes qui sont utilisés pour l'industrie du camionnage, particulièrement le «donneur d'ouvrage», le «transport routier de marchandise» et «routier», comme on vient de parler.

Est-ce qu'on couvre exclusivement ce qui a trait aux longs transporteurs? Par rapport à l'ensemble du camionnage puis les autres lois, est-ce qu'on a le même lexique ou les mêmes définitions relativement à tous les termes, les principaux termes utilisés? Exemple: un camionneur indépendant, entre un routier et un camionneur indépendant qui est propriétaire de son véhicule. Est-ce qu'il est inclus dans «routier», le camionneur indépendant?

**M. Chevrette:** L'indépendant est compris mais le syndiqué aussi. Un routier, c'est quelqu'un qui fait du transport sur des longues distances puis qui est soit un

employé ou soit un autonome ou un propriétaire de son véhicule qui fait des contrats pour des compagnies de transport. Moi, je sais que la difficulté existe dans ce sens qu'on a adopté pour les travailleurs autonomes... L'ANCAI, c'est des propriétaires indépendants, si on parle strictement au sens de la propriété de son véhicule pour faire du travail. Mais l'ANCAI a limité ses activités à soit des agrégats, avec le ministère des Transports, ou la forêt. C'est les deux ententes qu'on a signées au niveau de l'ANCAI. Donc, c'est clair que ce n'est pas couvert par cette loi.

On utilise la terminologie de ceux qui font du travail pour l'exportation de produits outre frontières les trois quarts du temps, puis c'est pour ça qu'il y a des individus qui viennent nous dire: Bien, ce n'est peut-être pas le nombre que vous dites. Ils ont peut-être raison, peut-être pas dans des dimensions aussi larges que certains ont laissé croire parce que, à un moment donné, hier, on était rendus, on était assis pour 400 individus dans certains mémoires.

Mais je pense qu'effectivement la plus dure notion à voir, à comprendre et à percevoir — mais ça ne change pas la nature des termes — c'est les routiers qui travaillent à leur compte, comme intermédiaires, puis qui rachètent des contrats par-dessus contrats. Ça, là-dessus, je m'aperçois que personne n'est capable de nous renseigner. Il arrive des intermédiaires officiels, connus, mais qui eux-mêmes vendent du travail à un autre intermédiaire. Mais, règle générale, «donneur d'ouvrage», «intermédiaire», «routier», ça, c'est défini puis ça couvre exactement ce qu'on veut bien couvrir, c'est-à-dire des propriétaires de camion qui travaillent pour des compagnies puis qui sont dépendants d'une compagnie. Dans certains cas, ils sont exclusifs, exclusifs; dans d'autres cas, ils peuvent travailler pour une ou deux compagnies de transport. Et, ce qu'ils veulent — puis c'est là qu'il faut faire la notion, ça va venir, le débat, plus tard aujourd'hui, sur la notion — est-ce que c'est un contrat type comme on voit aux États-Unis ou si on s'achemine vers des conventions collectives? C'est un peu ça que le député de l'Acadie a dit ce matin. Mais, quant aux terminologies, je pense qu'on couvre ce qu'on veut couvrir.

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

**M. Gauvin:** Je voudrais juste ajouter, toujours, que le débat sur le terme «routier», là... Le terme «routier» est employé de façon assez large dans le vocabulaire du domaine du transport, évidemment, à ce qu'on en sait. Vous avez le routier qui travaille pour une compagnie de transport qui est spécialisée dans le transport. Elles intéressent des propriétaires de camion, des travailleurs autonomes, à joindre leurs entreprises, selon une convention. Vous avez aussi le manufacturier expéditeur qui intéresse des routiers, et les conditions ne sont pas nécessairement toujours les mêmes. Le routier qui joint une compagnie de transport, il est encadré, il fonctionne selon les normes et les critères de cette compagnie-là, de fonctionnement, tandis que vous avez aussi le routier qui... d'autres vont l'appeler le camionneur indépendant. Parfois, les gens nous demandent de préciser «camionneur indépendant». Non, lui, il est

plutôt associé chez Cabano, il est chez Cabano depuis deux ans. Là, ce n'est plus un camionneur indépendant parce qu'il est sous le contrôle de l'application des règles de sécurité et de fonctionnement.

Mais les gens qu'on voyait contester leurs conditions de travail plus souvent — pas sur la route, là, récemment — on retrouvait ces gens-là plutôt sous la notion de camionneurs indépendants qui sont associés, qui se sont...

**M. Chevrette:** Si l'impression, au départ, entre vous et moi, était des 10 puis 20 milliers de personnes, rappelez-vous, quand les troubles ont commencé, c'est quand on s'est mis à circonscrire au Forum. Ça touchait qui? C'est là qu'on a découvert que c'est surtout ceux qui étaient dépendants de compagnies générales.

**M. Gauvin:** Indépendants dépendants?

**M. Chevrette:** Oui. Un indépendant dépendant ou un indépendant exclusif, exclusivement indépendant. Donc, c'étaient ces notions-là et ces concepts-là. C'est pour ça que, quand on a à définir les termes, il ne faut pas multiplier les cas non plus qu'on voudrait voir naître, là.

**M. Gauvin:** C'est pour ça, M. le Président, que je disais ce matin: Nous avons avantage, à cette commission-ci, de vraiment définir... puis ce n'est pas de trop, votre question, hein, parce qu'il faut vraiment définir ça, «routier», puis il faut définir les objectifs de la loi n° 135, quel type de camionneurs on vise par cette loi-là, pour régler leurs problèmes. Si on essaie de régler les problèmes, à 20 %, de l'industrie du camionnage — routiers, indépendants ou propriétaires d'un seul camion — par la loi n° 135 puis on débat la situation de 5 000 camionneurs, je pense qu'on prend des grands détours. C'est de ça dont on aura la chance de parler un peu plus tard.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien.

**M. Bordeleau:** Alors, si j'ai bien compris, cet après-midi, on aura des gens qui viendront nous donner des informations...

**M. Chevrette:** La SAAQ en particulier.

**M. Bordeleau:** ...au début de l'après-midi?

**M. Chevrette:** Oui, à 15 heures.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, on pourra reprendre la discussion sur cet article-là à ce moment-là.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on suspend 48.11.01. Nous en sommes maintenant à 48.11.02, M. le ministre.

**M. Chevrette:** Oui, j'ai un amendement. Ça ne sera pas long, je vais vous le présenter.

48.11.02. Remplacer le paragraphe 1° de l'article 48.11.02, introduit par l'article 2 du projet, par les suivants — donc, il y aura les paragraphes 1° et 1.1°:

● (12 h 50) ●

«1° dans le cadre de l'intérêt public et des accords gouvernementaux concernant les marchés, de voir à l'élaboration d'un ou de plusieurs projets de contrats portant sur tout objet convenu par le Forum et destinés à établir, selon le cas, les droits et les obligations des parties lors d'une opération commerciale entre un routier et un donneur d'ouvrage, tel projet de contrat type pouvant, entre autres, traiter de questions concernant les considérations essentielles à la conclusion d'un contrat, les modalités de paiement, la détermination du kilométrage et les variations de prix de certains produits et services;

«1.1° d'établir des processus efficaces de règlement des litiges dans l'industrie du camionnage général au sens de la présente section.»

Pourquoi j'arrive avec cet amendement maintenant? Vous aurez remarqué, hier, que les gens nous ont dit: Ne soyez pas pointus. La question du partage de risques, on est en affaires, on est en business. Et vous retrouvez une partie du débat, là. On entend le débat par rapport à ce que le député de l'Acadie a dit, même dans ses remarques préliminaires, ce matin.

On revient à la notion des accords gouvernementaux concernant les marchés: de voir à l'élaboration... de plusieurs projets... sur tout objet convenu par le Forum et destinés... selon le cas, les droits et obligations des parties lors d'une opération commerciale. Vous la retrouvez, la terminologie de ce qu'on a entendu hier entre un «routier» et un «donneur d'ouvrage». Vous avez remarqué, ils ont dit: N'allez pas de façon pointue. Laissez-nous faire nos bébelles, on s'entendra dans le sens de consensus.

Donc, cet amendement-là, je pense, vient refléter la préoccupation, en particulier, de certains donneurs d'ouvrage d'hier ou de certains intermédiaires d'hier, et c'est probablement la clé du projet de loi parce que, si on revient à l'opération commerciale, ça va teinter le reste, et on s'adaptera en cours de route.

**M. Bordeleau:** Ce n'était pas un problème dans le sens... Je reviens un peu à ce qu'on a entendu hier: les attentes réciproques. Je pense que, à un moment donné, il va falloir que les gens sachent c'est quoi, leur aire de jeu. Mais j'ai l'impression qu'il faut être bien conscient que, je pense, il y a des gens qui vont arriver là-bas, avec une définition comme ça, ils vont être très loin de s'entendre sur qu'est-ce qu'il devrait y avoir, éventuellement, comme sujets à traiter.

**M. Chevrette:** C'est le lieu des consensus.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Chevrette:** Entre vous et moi, c'est toute la notion du Forum. Dégagez vos consensus dans un cadre large; on ratifiera les consensus ou bien on tranchera. C'est un peu ça qui se dégageait des discussions, hier.

Hier, c'était: On est dans un cadre d'une activité commerciale. Il va y avoir des frottements d'oreilles. C'est clair, ça va se frotter les oreilles. Ça va se créper les chignons. Ça, je suis sûr de ça. Mais ce qu'ils ont voulu, c'est de créer un lieu de discussion dans le cadre d'opérations commerciales, et puis je pense que ça devient des exemples, ce qu'on donne là.

Au lieu d'arriver puis de dire: Voici les sujets sur lesquels vous pourrez discuter, le danger, c'était de dire: Ah! Bien, vous n'avez pas mis tel point, ou encore, pourquoi vous avez mis ça bien pointu? Ils ont dit: Laissez-nous présenter nos objets, de part et d'autre, laissez-nous discuter. Puis tout le monde a dit que ça allait bien, les discussions. Avez-vous remarqué quand même? Tout le monde disait: Ça va bien, les discussions.

Donc, pourquoi le législateur irait de façon pointue? Ça peut avoir l'air limitatif. Ils nous ont dit: Soyez plus larges. J'ai dit à peu près à tous les groupes: Ça ne vous dérangerait pas que je sois plus large et moins pointu? Ils ont dit: Allez-y de même.

Moi, je pense qu'on répond, à la fois, à une des objections fondamentales de l'opération commerciale. Vous vous rappelez, sur ce clou-là, plusieurs groupes sont venus nous le dire. Donc, je trouve que l'amendement qu'on présente reflète très bien l'état d'esprit de ceux qui se sont exprimés hier, y compris deux centrales sur trois qui se sont prononcées sur un mandat large plutôt que spécifique.

**M. Bordeleau:** Moi, personnellement, je n'ai pas de problème à ce que vous l'élargissiez puis que vous le mettiez moins précis. Je suis d'accord avec les commentaires qui ont été faits hier.

Mon inquiétude, c'est dû au fait que... Bon, les deux parties vont s'asseoir puis vont dire: Bien, écoutez, on a quand même une aire assez large pour déterminer... C'est à nous, au fond, à déterminer ce dont on veut parler. Je pense que les gens vont arriver à la Table puis ils ne voudront pas parler de la même chose. Et je fais référence, là... Hier, il y a eu deux communiqués de presse qui ont été émis, puis je pense qu'ils positionnent bien les deux façons d'arriver, dans ce contexte-là, où on va décider de quoi on discute.

La FCEI, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, nous dit dans son communiqué de presse... Je vais le donner parce que ça décrit une position qui n'est pas seulement la leur, mais qui est partagée par d'autres aussi. Alors: «La FCEI salue l'initiative gouvernementale de mettre sur pied un forum de concertation et favorise le rôle consultatif plutôt que décisionnel. Le mandat de ce comité devrait se limiter à l'amélioration des relations commerciales entre les partenaires de ce secteur. Ainsi, nous appuyons la mise en place d'un contrat commercial type que les travailleurs autonomes pourraient utiliser dans le but de faciliter leurs relations commerciales avec les donneurs d'ouvrage.» Alors, ça, ça nous a été émis hier, cette position-là. Oui, oui. Alors, ça va.

Hier, la CSN a émis un communiqué aussi et, dans le communiqué, elle nous dit: «La loi prévoit — en parlant de la loi n° 135 — la limitation de l'intervention du gouvernement à un nombre beaucoup trop restreint de sujets. Le ministre devrait se réserver la possibilité d'imposer le contenu d'une première convention collective par règlement, comme cela se fait dans d'autres secteurs d'activité régis par le Code du travail. Le Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage ne comporte pas, à ce moment-ci, les garanties nécessaires au progrès des conditions de travail des routiers.»

Alors, quand ils vont s'asseoir à la même table pour décider ce dont ils vont parler, je n'ai pas

l'impression qu'ils vont vouloir parler de la même chose. Je ne le sais pas... Et là, c'est les attentes...

**M. Chevrette:** La même Centrale qui a émis ça a dit hier: Intervenez donc auprès de Mme Lemieux pour changer le Code du travail. Elle reconnaissait donc très explicitement que ce n'était pas une convention collective et un syndicat. Entre nous, là, rappelons-nous tous les faits puis tous les propos. Puis, moi, hier, j'avais lu, avant le témoignage de la CSN, le communiqué de presse. Et puis, quand ils ont fait leur présentation, ils ont reconnu eux-mêmes, quand ils m'ont demandé d'aller même voir M. Collenette... Rappelez-vous! Ils m'ont même dit: Va donc voir ton vis-à-vis, à Ottawa, pour faire les amendements du Code du travail. Ils reconnaissent donc très explicitement qu'on n'est pas dans le cadre du Code du travail, mais qu'on est dans le cadre d'une législation particulière pour un objet bien précis, comme le disait le député de Montmagny-L'Islet tantôt.

**M. Gauvin:** M. le Président, je pense que ce qu'on vient de se rappeler, comme position d'une centrale syndicale, évidemment, ça nous permet de comprendre, je pense, que leur objectif est assez différent, comme on vient de le mentionner. Ce que je dois retenir, c'est qu'ils font appel au talent de négociateur prouvé du ministre pour venir à leur secours. Donc, je suis satisfait de...

**M. Chevrette:** J'aimerais mieux que vous fassiez appel à une autre qualité, c'est de s'en tenir au respect...

**M. Gauvin:** Je suis satisfait de votre réaction parce que nous sommes là pour débattre...

**M. Chevrette:** Mais je partage le point de vue, moi, du député de l'Acadie à l'effet qu'on ne doit pas verser dans un cadre qui serait illégal pour nous. On ne peut pas amender le Code du travail ici. Ce n'est pas ça qu'on veut. Moi, je suis revenu à l'esprit du Forum qu'on a créé puis à l'esprit véritable d'un lieu de concertation. S'il y a des consensus, c'est ça qu'on souhaite le plus.

Dans le fond, la loi, on n'en aurait pas besoin s'il y avait des consensus réguliers; on ratifierait, point final. D'ailleurs, il y en a qui nous promettent déjà de la contestation, sur le plan constitutionnel, de la loi. Donc, écoutez, ils le feront, mais l'important, c'est: Si on leur donne un outil de discussion dans le cadre d'opérations commerciales, quel pourrait être un contrat type? Parce que c'est ça, la volonté du législateur puis de l'Assemblée nationale.

Moi, je pense que mon amendement vient préciser le carré de sable mais les laisse très libres d'aborder tous les sujets qu'ils voudront avec... Un peu ce que le député de l'Acadie a répété à plusieurs reprises hier. S'il y a des consensus, le ministre les ratifiera et, s'il n'y en a pas, il verra à les arbitrer dans le sens d'une justice très équitable pour l'ensemble des citoyens du Québec.

Donc, moi, je suis content de présenter cet amendement-là. Je pense que ça situe bien le contexte de discussion et que ça enlève toutes les appréhensions

que l'opposition pouvait avoir sur le projet de loi et les volontés du...

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** J'aimerais mieux qu'on poursuive la discussion cet après-midi.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Alors, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 15)*

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! Je rappelle le mandat de la commission, qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 135, Loi modifiant la Loi sur les transports. Lorsque nous avons suspendu nos travaux, nous en étions à l'étude de l'article 2, qui introduit l'article 48.11.01, qui avait été suspendue au moment d'un amendement, et nous étions à discuter de 48.11.02.

**M. Chevette:** M. le Président, je voudrais suggérer, étant donné qu'on a fait venir quelqu'un de la SAAQ, qu'on puisse regarder ce point-là en priorité, si ça ne vous dérange pas.

Donc, nous en étions, cet avant-midi, aux fameuses ententes de réciprocité — vous avez eu le texte de l'amendement, je crois — et la fameuse...

**Le Président (M. Lachance):** On parle de 48.11.01?

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Ce qui avait été suspendu?

**M. Chevette:** Exact.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien.

**M. Chevette:** La question était la suivante: Donnez-nous donc des exemples d'ententes de réciprocité puis qu'est-ce qu'il faut faire pour circuler allègrement de part et d'autre, soit en Ontario, si on a une entente de réciprocité l'Ontario par rapport au Québec, des camions de l'Ontario qui viennent au Québec. Identifiez-vous puis parlez-nous.

**M. Drolet (Bernard):** Mon nom est Bernard Drolet, de la Société de l'assurance automobile du Québec. Actuellement, un transporteur du Québec qui veut aller en Ontario s'immatricule en vertu de l'entente canadienne pour l'immatriculation des véhicules routiers, communément appelée PRP. Donc, qu'est-ce qu'il doit faire, c'est qu'il doit faire un estimé du kilométrage qu'il doit faire dans les autres provinces canadiennes. Ensuite, le transporteur s'immatricule au Québec et puis

il paie selon la tarification exigée dans chacune des administrations où le transporteur va circuler puis en fonction également d'un pourcentage.

Donc, si le transporteur va en Ontario puis déclare 10 % de son kilométrage en Ontario, on va percevoir 10 % du montant qui normalement est perçu en Ontario, puis ainsi de suite pour chacune des provinces où il va circuler. Il les paie au Québec, ensuite, le Québec verse les montants dans les administrations concernées. L'inverse est également vrai. Le transporteur de l'Ontario qui vient au Québec s'immatricule en Ontario, et les droits sont transférés au Québec.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, c'est le même système qui est appliqué de part et d'autre, à partir de la province d'origine.

**M. Drolet (Bernard):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** Qu'est-ce qui arrive avec un routier qui vient des États-Unis?

**M. Drolet (Bernard):** Bon. Actuellement, nous avons des ententes de réciprocité avec 39 États américains. Donc, le transporteur du Québec s'immatricule au Québec puis il peut aller dans ces États-là, comme les transporteurs américains s'immatriculent dans leurs États respectifs puis ils viennent ici au Québec. Ça n'empêche pas qu'il y ait des droits spéciaux à payer dans certains États, comme, mettons, traverser un pont, des choses de même, là. Ça, c'est le transporteur qui doit lui-même payer ces montants-là, dans ces États-là. Sauf que là, il n'y a pas de transfert d'argent: le transporteur du Québec paie le plein montant au Québec et puis le transporteur, mettons, du Maine paie le plein montant dans le Maine, et puis il y a une entente de réciprocité.

**M. Chevette:** Donc, on va déposer l'amendement qui regrouperait tout ce qu'on a fait sur ça cet avant-midi, qui pourrait être un nouvel amendement pour les fins de la commission, là, et puis... Vous l'avez eu, vous? En d'autres mots, ce serait ceci. Le texte, ce serait le texte en gras ici.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on doit retirer...

**M. Chevette:** Est-ce que je pourrais le lire pour les fins de la compréhension?

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le ministre. Est-ce que ça remplace...

**M. Chevette:** Ça remplacerait 48.11.01 qui a été déposé ce matin, avec deux alinéas.

**Le Président (M. Lachance):** Donc, vous le retirez?

**M. Chevette:** C'est ça, je le retirerais, de consentement.

**Le Président (M. Lachance):** Ce qui a été suspendu donc, M. le ministre, vous le retirez pour le remplacer?

**M. Chevrette:** Je le retirerais et je le remplacerais par le suivant, qu'on vient de déposer, qui se lit comme suit:

Modifier le troisième alinéa de l'article, introduit par l'article 2 du projet, afin de remplacer les mots «immatriculé au Québec, y compris celles qui détiennent à l'égard de tels véhicules un droit au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière, et dont la principale activité dans le cadre de leur entreprise consiste à conduire ce camion-tracteur» par les mots «, ou qui détiennent à l'égard de ce véhicule un droit au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière, qui n'utilisent habituellement que ce seul camion et dont la principale activité, dans le cadre de leur entreprise, consiste à conduire ce même camion-tracteur qui doit être immatriculé au Québec». Pour utiliser «ce même» dans le sens qu'on a dit.

Donc, ça se lirait comme suit, si c'était corrigé:

«Par "routiers", on entend les personnes qui sont propriétaires d'un seul camion-tracteur, ou qui détiennent à l'égard de ce véhicule un droit au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière, qui n'utilisent habituellement que ce seul camion et dont la principale activité, dans le cadre de leur entreprise, consiste à conduire ce même camion-tracteur qui doit être immatriculé au Québec.» Ça remplacerait le tout. C'est beaucoup plus clair.

● (15 h 20) ●

**M. Bordeleau:** Je reviens sur l'information que vous avez donnée. Pourquoi l'entente de réciprocité entre le Québec et les autres provinces implique, comme ça, des transferts d'argent, des calculs, alors que, du côté des États-Unis, bon, ils s'immatriculent aux États-Unis ou dans un des 39 États, là, et qu'il n'y a pas de transfert? C'est quoi, la logique un peu de...

**M. Drolet (Bernard):** Bien, c'est parce que, avec les provinces canadiennes, ce n'est pas des ententes de réciprocité comme telles, c'est une entente canadienne, alors que, les autres, c'est des ententes de réciprocité qu'on a avec, comme je vous le disais tout à l'heure, avec 38 ou 39 États. Il y en a 12 actuellement avec lesquels on n'a pas d'entente de réciprocité. Ça veut dire que le transporteur, lui, lorsqu'il va dans ces administrations-là, doit lui-même prendre soit un certificat de voyage ou s'immatriculer dans cet État-là.

**M. Bordeleau:** O.K. Quand quelqu'un du Québec voyage dans une autre province, automatiquement, il prend sa plaque d'immatriculation au Québec?

**M. Drolet (Bernard):** Oui.

**M. Bordeleau:** Il n'aura pas de plaque, sur le camion, des autres provinces comme telles, là?

**M. Drolet (Bernard):** Non.

**M. Bordeleau:** Ça lui donne le droit de traverser ces provinces-là?

**M. Drolet (Bernard):** La façon, c'est que le transporteur qui s'immatricule au Québec, qui va dans les autres provinces, on lui donne une vignette qu'il appose sur sa plaque d'immatriculation, et on lui donne

un certificat sur lequel sont indiquées toutes les administrations où il peut circuler.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Drolet (Bernard):** Donc, quand il se rend dans une autre province, le patrouilleur ou l'agent de la paix peut vérifier si le transporteur peut circuler dans cette administration-là.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, les gens des autres provinces qui viennent ici, eux, doivent avoir la plaque de leur province plus la vignette du Québec?

**M. Drolet (Bernard):** C'est exactement ça. Le transporteur d'une autre province qui vient ici, bien là, lui, il va avoir sa plaque, mettons, de l'Ontario avec la vignette de l'Ontario, mais ça va être la vignette PRP, c'est un sticker PRP, qui est la même pour toutes les administrations, pour toutes les provinces canadiennes.

**M. Bordeleau:** O.K. Puis, PRP, ça veut dire qu'il a le droit de venir...

**M. Drolet (Bernard):** C'est ça. Mais c'est une indication visuelle uniquement, parce que c'est tout le temps le certificat qui fait foi de tout. Parce que c'est un repère, la vignette.

**M. Bordeleau:** Puis celui qui vient d'un État américain, le fait qu'il ait sa plaque d'immatriculation de cet État-là, les inspecteurs savent qu'à ce moment-là il a le droit de circuler ici, parce que l'État fait partie des ententes.

**M. Drolet (Bernard):** Exactement ça.

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

**M. Gauvin:** M. le Président, j'aimerais juste ajouter une petite question pour ajouter à l'information. Un étranger qui vient d'un des États américains qui a une activité d'importance au Québec et qui veut s'enregistrer au Québec, est-ce que c'est possible, pour jouir de peut-être plus de privilèges... La question est à savoir: Est-ce qu'un étranger peut s'enregistrer au Québec pour faire une activité de camionnage général?

**M. Drolet (Bernard):** Oui, il pourrait s'enregistrer, mais là, il va avoir à passer à la Commission de transport.

**M. Chevrette:** Il est assujéti aux mêmes règles que le camion québécois.

**M. Drolet (Bernard):** Aux mêmes règles, c'est ça.

**M. Gauvin:** Donc, il peut enregistrer son véhicule au Québec et avoir une activité économique au Québec.

**M. Drolet (Bernard):** C'est ça.

**M. Gauvin:** Ça va.

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

**Des voix:** Adopté.

**M. Gauvin:** J'aimerais attendre. M. le député de l'Acadie est absent juste pour 30 secondes.

**M. Chevette:** On va attendre une minute. Peux-tu suspendre une minute?

**Le Président (M. Lachance):** Oui, nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 15 h 24)*

*(Reprise à 15 h 27)*

**Le Président (M. Lachance):** Alors, nous allons reprendre les travaux de la commission. J'avais une question du député d'Abitibi-Est, une question d'éclaircissement.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Oui, seulement sur le libellé de l'amendement. Est-ce que le libellé couvre la situation d'un camion en location?

**Une voix:** ...

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Un camion en location.

**M. Chevette:** Est-ce que ça couvre...

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Est-ce que ce libellé-là couvre un camion en location?

**M. Chevette:** Il n'y a pas de problème avec ce libellé-là.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Non?

**M. Chevette:** Il définit ce que c'est qu'un routier.

**Une voix:** ...

**M. Chevette:** C'est ça.

**M. Bordeleau:** Quand on dit «propriétaire d'un camion», ça va couvrir un camion qui est loué?

**M. Chevette:** Il est propriétaire — allez-y — au sens de l'article 2 du Code de la sécurité.

**M. Drolet (Bernard):** Au niveau de l'immatriculation, le propriétaire à long terme est réputé propriétaire.

**M. Chevette:** C'est ça.

**M. Bordeleau:** O.K. Bon, ça va. Alors, la location, bail, ces choses-là, ça va être intégré.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel amendement à l'article 48.11.01 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 48.11.01, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordeleau:** Non. Je voudrais revenir sur...

**Le Président (M. Lachance):** C'est parce qu'on avait suspendu cet article-là.

**M. Bordeleau:** C'est ça, on l'avait suspendu, je voudrais poursuivre sur d'autres...

**Le Président (M. Lachance):** Nous étions...

**M. Chevette:** Là, vous allez sur le même article?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** J'ai un autre amendement.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Chevette:** J'ai un autre amendement, que j'ai fait préparer...

**M. Bordeleau:** Bon. O.K. Bien, passez les amendements, puis après ça on va voir, là.

**M. Chevette:** ...durant l'heure du midi.

**Le Président (M. Lachance):** Parce qu'au moment de la suspension de nos travaux, nous étions à 48.11.02.

**M. Chevette:** C'est toujours pour donner suite, M. le député de l'Acadie, à enlever les connotations de convention collective, mais plutôt dans le cadre du contrat type qui ne devait pas déboucher sur autre chose que des grandes décisions entre eux, ou des consensus.

Il s'agit de supprimer, dans le deuxième alinéa de l'article 48.11.01, introduit par l'article 2 du projet, les mots: «dont, notamment, celles affectant le développement des ressources humaines». Rappelez-vous, hier, ça a été également mentionné.

**M. Bordeleau:** ...une copie de...

**M. Chevette:** Oui, bien, si vous ne l'avez pas, je vais vous l'envoyer tout de suite. C'est ce que j'essaie de faire, tout en trouvant ça difficile. Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** D'être cohérent, M. le ministre?

**M. Chevette:** Non, monsieur. C'est de voir à ce que le tout soit cohérent. Ça prend une vision globale, M. le Président. Vous en savez quelque chose, vous, vous ne vous trompez jamais, à la présidence.

**Le Président (M. Lachance):** Oh! la présidence...

**M. Chevette:** Vous êtes chanceux en maudit.

**Le Président (M. Lachance):** La présidence ne peut pas se tromper. Le président peut se tromper mais pas la présidence. Est-ce que ça va, M. le député de l'Acadie?

● (15 h 30) ●

**M. Bordeleau:** Un instant.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre, est-ce que vous avez d'autres amendements dont nous ignorons la consistance qui pourraient être immédiatement déposés, pour qu'on puisse en faire des copies immédiatement?

**M. Chevette:** Pour la 14.01, non. Je ne sais pas pourquoi je dis 14, c'est 48.11.01.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** J'essaie de replacer votre article 2: Supprimer, dans le deuxième alinéa de l'article 48.11.01, introduit par l'article 2 du projet, les mots: «dont, notamment...»

**Une voix:** ...

**M. Bordeleau:** Oui, quelle ligne?

**Une voix:** La dernière ligne.

**M. Bordeleau:** Ah!

**Une voix:** «...dont, notamment, celles affectant...» C'est l'objet du mandat.

**M. Savard (Gilles):** Si vous me permettez, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, allez-y, monsieur.

**M. Savard (Gilles):** «Ce forum a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du camionnage général au Québec au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie.» Et là, ce serait: point, si la commission accepte que l'on retire les mots «dont, notamment, celles affectant le développement des ressources humaines.»

**M. Bordeleau:** O.K. Est-ce que vous pourriez juste nous faire part de la justification précise, pour qu'on l'ait enregistrée, de l'amendement?

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre, le député de l'Acadie demande la justification de ce nouvel amendement que vous avez déposé.

**M. Chevette:** C'est dans le sens que les parties ont dit: Toute connotation aux ressources humaines, tout

objet pointu a pour effet de ramener ça au niveau des conditions de travail. Nous, ce qu'on veut, c'est de discuter, dans un cadre très large, d'un contrat type, et on verra à dégager des consensus. C'est dans cet esprit-là que je le dépose.

**M. Bordeleau:** Ça va.

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

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, on revient à l'article 48.11.01. Est-ce que l'article...

**M. Bordeleau:** Non.

**Le Président (M. Lachance):** Non, vous avez des commentaires?

**M. Bordeleau:** Oui, j'aurais quelques commentaires encore. Je reviens sur la définition, telle qu'on l'a définie, de la conception du routier. En fait, la définition qu'on donne de «routiers» ici, ça couvre les personnes qui éventuellement, en fonction de cette définition-là, seront assujetties à la loi n° 135. Donc, ça veut dire que toutes les autres dispositions de la loi, tel que ce sera adopté éventuellement, s'appliqueront à ces personnes-là. Ce que je veux clarifier, c'est qu'on nous dit que les routiers qui sont assujettis, disons, au Code du travail du gouvernement fédéral ne seraient pas contraints par, éventuellement, le contrat type ou d'autres dispositions de la loi n° 135.

L'interrogation que j'ai, c'est que tel que c'est défini là, les gens seraient inclus. On ne parle pas d'assujettissement à un code fédéral ou provincial, on fait référence ici à tous les routiers qui font du transport interprovincial, qui vont aux États-Unis. C'est Me Rouette, je pense, hier, qui nous disait que ces gens-là ne seraient pas assujettis. Mais, tel qu'on l'a défini ici, «routiers», ils seraient, de par la définition, assujettis.

Alors, est-ce qu'il n'y a pas quelque chose qui n'est pas clair là? C'est-à-dire qu'on définit ça, selon la définition qu'on en fait, c'est des propriétaires d'un seul camion, qu'ils conduisent eux-mêmes, etc., et on dit: Bon, bien, à ce moment-là, en fonction de cette définition-là, vous êtes assujettis à la loi n° 135. Par contre, s'ils font de l'interprovincial puis qu'ils sont sous la juridiction du code fédéral de travail, bien, on dit qu'ils ne seraient pas assujettis.

**M. Chevette:** C'est clair. Ceux qui sont conventionnés par un code qui le permet ne sont pas soumis à cette loi-ci. C'est clair de même. C'est aussi clair que ça.

**M. Bordeleau:** Mais où est-ce qu'on le voit? Parce que là, quand on regarde la définition de routiers, ça rentre là-dedans. La personne qui a un camion, qui fait de l'interprovincial ou du provincial, d'après cette définition-là, elle est immatriculée au Québec, elle a un camion, elle le conduit elle-même. Alors, c'est exactement la définition. On dit que le Forum, à ce moment-là, va regrouper deux parties: les donneurs

d'ouvrage et les routiers. Et, quand on regarde la définition de routiers, il est inclus. Là, on dit: Non, non, il ne sera pas assujéti à la loi n° 135. Bien, il me semble que ce n'est pas clair, clair.

Et là on risque d'avoir des problèmes d'interprétation, c'est-à-dire que certains vont dire: Oui, vous êtes assujéti, quand on regarde la définition, eux autres vont prétendre qu'ils ne le sont pas, et là ça va faire des conflits ou des litiges qui devront se régler par des procédures qui sont coûteuses pour tout le monde.

**M. Chevrette:** Je vais demander à Me Savard de répondre, s'ils peuvent arrêter de sonner les cloches, là. Allez-y, Me Savard.

**M. Savard (Gilles):** Bon. Évidemment, personne n'a caché qu'il y a des problèmes au niveau de l'extraterritorial, au niveau de l'application de cette loi-là. Effectivement, tous les mouvements extraprovinciaux, il y a plusieurs jurisprudences qui font en sorte que la compétence puisse passer au fédéral. Maintenant, il faut faire la part des choses selon les secteurs. Lorsqu'on parle du contrat type, s'il est établi par le Forum et si ce sont les gens du Forum qui, eux-mêmes, en font la promotion pour l'utilisation du contrat type, qu'une personne soit par ailleurs considérée comme une entreprise extraprovinciale, ça n'a pas d'importance. Si, effectivement, elle utilise le contrat, elle utilisera le contrat type. Elle n'est pas contrainte de l'utiliser, il est là, elle l'utilise. Donc, il peut être un outil très efficace, parce que c'est un outil qui va amener de nouvelles façons de faire commerciales, de nouvelles pratiques commerciales entre les parties.

Lorsqu'on regarde au niveau maintenant des vraies relations de travail, des gens qui peuvent être soumis à une convention collective fédérale, le fait qu'ils soient par ailleurs au niveau d'un statut d'entrepreneur dépendant, considéré comme couvert par le Code fédéral au niveau du travail, n'empêche pas non plus l'application d'un contrat type. C'est des matières qui sont entièrement séparées. D'ailleurs, pour éviter même qu'ils soient reconnus comme routiers et qu'ils aient éventuellement payé deux cotisations, il y a un projet d'amendement qui vous a été déposé qui fait en sorte qu'on clarifie les choses.

Donc, l'aspect constitutionnel effectivement prend beaucoup de place au niveau du projet. Mais, dans la pratique, il y a des présomptions quand même de validité constitutionnelle. Si on regarde comme au niveau de l'établissement de la cotisation, si l'ensemble des routiers — les personnes qui entrent dans cette définition-là, qui est objective — le désirent, une cotisation va s'appliquer. La formule qui a été mise en place est une formule qui ressemble jusqu'à un certain point à une formule Rand, mais qui se distingue énormément d'une Rand sur la plupart des autres aspects. Il n'y a pas d'employeur, ce n'est pas un donneur d'ouvrage qui collecte l'argent et qui retourne à un syndicat, ce sont les gens eux-mêmes qui choisissent collectivement s'ils veulent contribuer. Et, si la réponse est oui, ils vont même choisir à qui ils contribuent, en fonction de quels services ils vont recevoir.

Donc, cette mécanique-là, bien qu'elle aussi puisse éprouver des difficultés à être reconnue

constitutionnellement valable dans le cas d'entreprises extrafédérales, pour l'instant, à notre connaissance, ça n'a jamais été testé quand même. Donc, il y a présomption de validité en soi.

Et, pour éviter justement des conflits, comme je le mentionnais tout à l'heure, il y a un projet de modification qui a été déposé pour faire en sorte que les gens qui, eux, sont vraiment des salariés pour des entrepreneurs dépendants, au sens du Code canadien du travail, soient exclus. Sinon, ils seraient inclus. Donc, dépendamment des sujets, des matières, effectivement, le phénomène des relations fédérales-provinciales n'aura pas le même effet sur les personnes.

**M. Bordeleau:** Juste pour mieux comprendre la discussion là-dessus, j'aimerais ça que vous me disiez où est l'amendement que vous mentionnez, qui sera apporté éventuellement, et il est à quel article.

● (15 h 40) ●

**M. Savard (Gilles):** Si vous voulez me donner une petite minute.

(Consultation)

**M. Savard (Gilles):** L'amendement auquel je réfèrais, c'est un amendement qui vous a été déposé, concernant l'article 48.11.18, introduit par l'article 2. C'est l'ajout d'un dernier alinéa à cet article qui se lirait: «Le présent article ne s'applique pas à un routier visé par une convention collective, au sens du Code du travail (chapitre C-27) ou du Code canadien du travail (chapitre L-1), et qui paie une cotisation à une association accréditée par ailleurs non reconnue par la Commission comme étant un regroupement de routiers.»

**M. Bordeleau:** O.K. Je vais juste vous poser une question sur ça puis je vais revenir après ça, là. Ici, on parle: un routier visé par une convention collective, au sens du Code canadien du travail et qui paie une cotisation à une association accréditée. Est-ce qu'il existe des routiers qui sont assujéti au Code canadien du travail et qui ne paient pas de cotisation? Est-ce que ça existe, ça?

**M. Savard (Gilles):** Je ne pourrais pas vous répondre. Je crois que non. Mais c'est surtout pour le reste de l'article que ces mots-là ont été ajoutés, c'est-à-dire que le syndicat, dans ce cas-là, à qui il paie n'est pas un regroupement de routiers reconnu par la Commission. Donc, c'était pour éviter, au niveau de cette disposition-là, que des gens croient qu'ils n'auraient pas à payer deux fois, en autant que leur syndicat soit un des regroupements de routiers reconnus par la Commission. C'était dans le sens d'éviter cette ambiguïté-là.

**M. Bordeleau:** Mon problème que j'ai avec ça, c'est que je comprends très bien, là, qu'on ne veut pas — hier, c'est ressorti — qu'un routier paie deux fois des cotisations. Ça, je pense que tout le monde était d'accord hier. Je comprends que l'amendement auquel on fait référence, c'est ça que ça précise.

Maintenant, on ne parle pas, là, de la question de payer deux fois ou de ne pas payer deux fois. Dans le

cas où on parle de définition des routiers qui seront assujettis à la loi n° 135... Parce qu'au fond ce que vous me dites, là, c'est que, si un routier est assujetti à la loi n° 135 et qu'il paie à un syndicat ou à un regroupement qui est déjà reconnu, bien, il n'aura pas à payer une deuxième fois.

Mais là où je m'interroge, c'est sur le fait qu'un routier qui fait tout simplement, en termes d'admissibilité ou de couverture par la loi n° 135, de l'interprovincial... Et ça, vous avez dit tout à l'heure: Il n'y a rien qui l'empêche d'utiliser le contrat type éventuellement. Je comprends qu'il n'y a rien qui l'empêche de le faire, mais ce que je veux savoir, c'est: s'il ne veut pas l'utiliser parce qu'il n'est pas assujetti à la loi n° 135 — il est régi par le Code du travail fédéral, canadien — à ce moment-là, il doit être exclu de l'application de ces lois-là. Parce que là, ça prête à confusion.

On parle de routiers, on définit les routiers. Tel qu'on définit les routiers, ici — on va utiliser les chiffres qu'on nous a mentionnés — on réfère, là, à 4 500 à 5 000 routiers. Et ce qu'on nous a dit hier, là, c'est que, quand on enlève les gens qui sont assujettis au Code du travail canadien puis qu'on regarde ceux qui restent, il y en a à peu près, toujours entre guillemets, là, 500 sur 4 500. Alors, ça veut dire qu'il y en a 4 500 qui n'ont pas d'affaire à être assujettis parce que, de toute façon, la loi ne les oblige pas à être assujettis à la loi n° 135.

Alors là, ce n'est pas clair, parce que la définition inclut tout ce monde-là, et la réalité fera que ce sera une partie seulement qui sera assujettie, et ça va prêter à confusion parce que certains vont prétendre qu'ils sont impliqués là-dedans, qu'ils doivent être assujettis à ça, même si éventuellement ils n'ont pas à payer une cotisation à un regroupement parce qu'ils en paient déjà ailleurs. Ça, c'est l'amendement que vous avez proposé. Mais ils seront assujettis, à ce moment-là, à cette loi-là, alors qu'eux prétendent que, parce qu'ils sont régis par le Code canadien du travail, ils ne seront pas assujettis à la loi n° 135.

Alors là, on met tout ça ensemble puis on se dit: Bon, bien, ça va s'éclaircir par la suite, alors que je me demande s'il n'y a pas lieu de l'éclaircir tout de suite.

**M. Chevette:** On pourrait clarifier une chose. C'est que ce n'est pas parce que tu peux te syndiquer en vertu du Code du travail canadien que tu le fais. Le problème est le suivant, c'est très difficile de syndiquer ces gens-là. C'est un ici, un là. Juste courir après un noyau de base pour former un syndicat accréditable, si je me permets l'expression, en fonction du Code canadien, on nous dit qu'il n'y en a à peu près pas, parce que c'est trop difficile de se servir de cette loi-là pour regrouper des gens qui sont des camionneurs dépendants.

Ils préfèrent être assujettis à un contrat type dans une association dite professionnelle, entre guillemets, que de se former un syndicat en vertu du Code canadien. Eux autres, dès qu'ils ne le sont pas, sont couverts par la présente loi. Ils peuvent l'être, c'est des opérations commerciales, ce n'est pas une convention de travail, parce que dès qu'ils s'accréditent en fonction du Code canadien, ils deviennent avec une convention collective, comme ceux qui sont assujettis au Code du travail québécois.

**M. Bordeleau:** O.K. La seule façon d'être assujetti au Code canadien du travail, c'est d'être syndiqué. Si on n'est pas syndiqué, on n'est pas assujetti au Code canadien du travail.

**M. Chevette:** C'est: le Code canadien permet à ceux qui sont dépendants, aux camionneurs artisans mais dépendants, soit de façon exclusive ou de façon, comment dirais-je, ponctuelle, de deux ou trois donneurs d'ouvrage... ils ont le droit de se syndiquer en vertu du Code canadien, ce qu'on n'a pas dans le Code du travail du Québec. Mais à ce moment-là, quand ils se syndiquent, ils ont... Le fruit d'une syndicalisation, c'est une convention collective. Ici, le Forum, ce qu'ils disent, c'est qu'on fixe nationalement un contrat type, puis c'est à partir de cela que les gens convainquent leur monde de suivre à peu près les règles minimales édictées par ce Forum. C'est très différent.

**M. Bordeleau:** Écoutez, moi, la compréhension que j'en ai, c'est que quelqu'un qui fait des affaires entre différentes provinces, il est assujetti au Code du travail canadien.

**M. Chevette:** C'est-à-dire qu'il n'est pas assujetti au Code canadien, parce qu'il n'est pas obligé de s'en prévaloir, d'un code. Tu peux avoir un code du travail puis ne pas vouloir t'en prévaloir. Par exemple, il y a combien de salariés, au sens du Code du travail, qui existent... Exemple: tous les employés qui travaillent dans les dépanneurs québécois, c'est des salariés, sauf que allez donc syndiquer chaque personne qui travaille dans un dépanneur de coin de rue. Les gens disent: On ne veut pas faire ça, on aime mieux un décret des normes minimales, par exemple. Ils se servent plutôt des normes minimales pour faire respecter des conditions minimales de travail. Mais ce n'est pas parce qu'un code canadien leur offre l'opportunité de se syndiquer que c'est facilement syndicable puis encore réalisable, même désirable.

**M. Gauvin:** M. le Président, je voudrais juste revenir, parce que, M. le ministre, je pense que c'est une chose qu'il faut clarifier. Moi, j'affirme — et vous pouvez vérifier, on a le temps pour me reprendre...

**M. Chevette:** Affirmez, puis on va vérifier.

**M. Gauvin:** ...qu'une entreprise qui fait du transport extraprovincial ou international, qui est vérifiée par les normes du travail du Québec, ils leur disent: Vous n'avez pas ce statut-là, on va vous remettre l'argent des cinq dernières années qu'on vous a cotisé, vous devez vous enregistrer au Code du travail canadien. J'affirme. Reprenez-moi si je me trompe.

**M. Chevette:** Bien, non, le Code du travail canadien... Bien, vous affirmez, mais je vais vous affirmer autre chose.

**M. Gauvin:** Allez.

**M. Chevette:** Ce n'est sûrement pas ce mécanisme-là.

**M. Gauvin:** Pardon?

**M. Chevette:** Je vais vous expliquer. Si quelqu'un était cotisé par les normes minimales... D'abord que les cotisations aux normes minimales, c'est assez récent, ça. Mais encore là, s'ils sont assujettis aux normes internationales ou aux normes canadiennes — correct... J'ignore, moi, personnellement, quelles sont les normes canadiennes au milieu du travail, mais on mêle deux choses, là. On n'est jamais assujéti à un code, on se sert d'un code, c'est-à-dire que les routiers qui font de l'international peuvent se servir du Code du travail du Canada ou ne pas s'en servir. La très grande majorité ne s'en sert pas. Pourquoi? Parce que c'est difficile de former un syndicat de ce type de travailleurs, qui sont souvent des travailleurs autonomes, propriétaires de leur véhicule et qui offrent leur travail. Parce que la notion d'entrepreneur dépendant, on ne retrouve pas ça dans les codes du travail des provinces, ni du Québec, ni d'ailleurs, c'est une notion que l'on retrouve dans le Code du travail du Canada.

• (15 h 50) •

**M. Gauvin:** M. le Président, je me reprends. M. le ministre, je sais qu'on va avoir le temps de s'entendre. J'affirme, et vous me corrigerez, qu'un camionneur, une entreprise de camionnage québécoise, du camionnage — il faudrait peut-être vérifier le camionneur indépendant — qui fait de l'extraprovincial ou de l'international est obligé de fonctionner sur les normes du travail canadiennes. A l'obligation...

**M. Chevette:** Sur la réglementation...

**M. Gauvin:** Des normes.

**M. Chevette:** ...comme, par exemple, le nombre d'heures, vous avez raison, mais là, on ne parle plus de la même chose. On va s'entendre, là. Parlons de chaque chose.

**M. Gauvin:** Je ne parle pas...

**M. Chevette:** Parlons d'abord des codes du travail.

**M. Gauvin:** Et voilà.

**M. Chevette:** Il y a un code canadien, mais il y a un code québécois.

**M. Gauvin:** C'est ça.

**M. Chevette:** Un code québécois, c'est le salarié au sens du Code du travail. Les propriétaires indépendants ne sont pas des salariés au sens du Code du travail du Québec. Ils sont salariés au sens du Code canadien s'ils travaillent de façon ou exclusive ou ponctuelle pour des donneurs d'ouvrage. C'est dans le Code canadien qu'on retrouve ça pour former un syndicat. O.K. Ça, c'est une chose.

Au niveau national, au niveau canadien, il y a des normes, exemple, de travail d'heures consécutives, de repos, que j'ai déposées hier en cette Chambre. Ça, c'est une deuxième chose. Et ça, c'est vraiment canadien, effectivement, c'est les normes de Transports Canada. On les a déposées hier.

La troisième chose, ici, au Québec, on a la loi des normes minimales de travail.

**M. Gauvin:** Ça n'a pas rapport à ça.

**M. Chevette:** Ça n'a pas rapport si tu te sou mets aux normes Canada. C'est ça.

**M. Gauvin:** Pas sûr.

**M. Chevette:** C'est les trois choses qu'il faut distinguer. Donc, quand vous dites: Ils doivent se plier aux normes canadiennes, ils doivent se plier aux règlements édictés par Transports Canada sur le nombre d'heures pour les routiers sur le plan international, vous avez raison.

**M. Gauvin:** C'est tout ce que je voulais dire.

**M. Chevette:** C'est beau. Bien, c'est parce qu'on a mêlé, tu sais...

**M. Gauvin:** Pas tant que ça.

**M. Chevette:** Peut-être moi, là, mais on avait le Code du travail, le Code du travail canadien...

**M. Gauvin:** Donc, si je peux...

**M. Chevette:** ...règlements nationaux et normes minimales de travail.

**M. Gauvin:** Si je peux continuer, M. le Président, les camionneurs, indépendants, routiers ou autre expression, visés par la loi n° 135, il peut avoir de 60 % à 75 %, 80 % de ces camionneurs-là — on va prendre le pourcentage avec une marge assez large — qui peuvent être visés, normalement qui sont visés, par les normes du Code du travail canadien, parce qu'ils font de l'extraprovincial, c'est-à-dire...

**M. Chevette:** Pas par les normes du Code, par les règlements...

**M. Gauvin:** Les règlements...

**M. Chevette:** ...canadiens sur le transport routier, oui. Vous avez raison.

**M. Gauvin:** Pas nécessairement sur le transport routier, sur le Code du travail canadien.

**M. Chevette:** Bien, le Code du travail canadien... Si tu ne te formes pas un syndicat, comme par exemple dans le sucre, comme dans la farine, comme dans les chemins de fer puis comme dans les routiers, c'est le Code du travail du Canada qui joue et non pas le Code du travail du Québec. Ils peuvent ou pas se syndiquer. Mais pas parce qu'ils ne sont pas syndiqués qu'ils n'ont pas le droit aux avantages des règlements nationaux du Canada.

**M. Gauvin:** M. le ministre, pour ne pas perdre de temps, pas être obligé de faire ce débat-là, je vais la

poser autrement. Il n'y a que 20 % à 30 % de camionneurs visés par la loi n° 135 qui sont assujettis au Code du travail québécois, aux normes du travail québécoises.

**M. Chevette:** Ça, je pense que vous avez raison.

**M. Gauvin:** Bon. J'ai tout simplement inversé la question.

**M. Chevette:** C'est parce que c'est les règlements, ce n'est pas le Code. Par exemple, ce que j'ai déposé hier, ce n'est pas le Code du travail.

**M. Gauvin:** C'est les normes du travail.

**M. Chevette:** C'est des normes ou des règlements du travail.

**M. Gauvin:** Après qu'on a dit ça... Tu veux continuer?

**M. Bordeleau:** Oui, mais, c'est ça, ce pourcentage-là, là, ce grand nombre-là, là, comment on l'exclut de l'application de la loi ici?

**M. Chevette:** Bien, ils ne sont pas... On va essayer d'être très clair. Ce n'est pas facile, là, mais on va essayer d'être clair. On a dénombré à peu près 6 500 travailleurs qui étaient dépendants ou exclusifs — O.K.? — dépendants exclusivement d'une entreprise ou dépendants d'une ou de deux ou de trois entreprises, des donneurs d'ouvrage. Parmi ces 6 500, il y en a un certain pourcentage qui sont probablement des salariés qui ont le droit de se syndiquer, parce qu'ils travaillent pour une entreprise qui fait du transport exclusif mais par la voie d'un sous-contractant. Donc, eux autres sont syndiquables en vertu du Code et canadien et québécois, même, parce que c'est une entreprise québécoise, même si elle fait de l'international. Donc, il n'y a pas de trouble pour ceux-là.

C'est lorsque vous arrivez au propriétaire d'un véhicule qui travaille de façon exclusive pour Besner, mettons, ou bien un autre qui travaillerait pour Besner, Baillargeon puis Robert, bon. Eux étant des propriétaires indépendants, ils ne sont pas du tout syndiquables en vertu du Code québécois, mais ils peuvent l'être en vertu du Code canadien qui, lui, dans ses normes ou dans ses règles, permet à des propriétaires, ou à des entrepreneurs indépendants uniques, de se syndiquer en vertu du Code canadien. Ça, il y en a un certain nombre. Mais, s'ils ne s'en prévalent pas, de cette règle-là, parce que ça devient archidifficile à se former un syndicat, ils pourront, dans des opérations commerciales, avec l'amendement que j'ai déposé ce matin, discuter d'un contrat type, ce que les parties veulent faire au niveau du Forum.

**M. Bordeleau:** Mais, s'ils font de l'inter-provincial ou de l'international, c'est quoi, l'avantage du contrat type, là? Ils ne l'utiliseront pas, ils travaillent dans un contexte...

**M. Chevette:** Oui, ils vont l'utiliser, parce que les Américains sont pareils, il y a un contrat type, puis l'Ontario fait pareil, ils s'en viennent vers un contrat type. Donc,

les contrats types, c'est pour éviter justement les contrats lourds. Ils disent: On fait des opérations commerciales. Si jamais la gazoline augmente, par exemple, de 0,10 \$, ce sera une indexation de 0,x % du kilomètre pour ceux qui marchent au kilomètre; pour ceux qui marchent à l'heure, ce sera... Ils s'entendent de même sur des grandes conventions — ils appellent ça «contrats types» — autant aux États-Unis qu'en Ontario. Il y a certains objets dans des opérations commerciales qui disent, par exemple: Si le prix de l'essence augmente, on assumera 50-50, par exemple, les frais de l'augmentation, pour garder à peu près les marges de profit de part et d'autre égales.

**M. Gauvin:** Qu'est-ce que la loi va prévoir pour un camionneur qui répond aux critères qu'on vient de définir — camionneur, routier, propriétaire d'un seul camion qu'il conduit lui-même — qui n'applique pas le contrat type?

**M. Chevette:** Ah! c'est sa transaction d'affaires avec son employeur, avec son donneur d'ouvrage. C'est une force de conviction, un contrat type. S'il y a des litiges, ils peuvent se donner même une mécanique entre eux autres. Mais ce n'est pas à moi à la définir. C'est-à-dire: on la définira s'il n'y a pas de consensus. Mais l'objectif, c'est qu'ils s'assoient entre eux autres puis que... Voyez-vous, sur les litiges, ils s'entendent tous pour dire: Il faut se trouver une mécanique. Ils s'entendent tous pour dire, par exemple, sur le pétrole: On ne sait pas comment, mais il faut s'entendre pour un partage. Il y a différents points — l'exemple qu'on a donné ce matin dans l'amendement: ils savent tous que c'est des éléments d'un contrat type, ça, eux autres.

**M. Gauvin:** Voulez-vous nous rappeler — on l'a débattu hier amplement, puis là je viens de le repasser — parmi les 11 membres qui siègent au Forum, combien il va y en avoir de... Il y en a trois qui viennent des...

**M. Chevette:** Les personnes à la table?

**M. Gauvin:** ...fournisseurs d'ouvrage. Oui.

**M. Chevette:** Tous ceux qui étaient là hier: il y a l'ACQ, il y a l'AMBSQ, il y a l'AIFQ, il y a les indépendants...

**M. Gauvin:** Est-ce que c'est une majorité du monde syndical ou...

**M. Chevette:** C'est les trois groupes. Les trois groupes identifiés, à date, c'est seulement les trois centrales.

**M. Bordeleau:** C'est-à-dire qu'au niveau des représentations, ça va être moitié-moitié, les donneurs d'ouvrage puis les routiers?

**M. Chevette:** À date, à la table, il y a plus de donneurs d'ouvrage qu'il y a de syndicats.

**M. Bordeleau:** Non, non, mais, je veux dire, dans le Forum, dans la constitution même du Forum, qu'on verra plus tard, c'est moitié-moitié.

**M. Chevrette:** C'est moitié-moitié, 5-5, avec un président, oui.

**M. Gauvin:** En répondant...

**M. Chevrette:** Le président... puis j'ai enlevé la notion de permanence, si vous l'avez remarqué, dans un des amendements.

**M. Gauvin:** Parce que, à mon avis, le point fort de la loi n° 135, c'est d'abord d'avoir établi un forum où les gens peuvent se parler. Je pense que ça, tout le monde l'a dit, et ça vient probablement régler un certain problème.

L'autre, ce qu'on débat présentement, c'est la définition du statut de la personne qui est visée — de la personne, parce que c'est une... — on peut dire du camionneur visé, d'une part, et de l'obligation, finalement, d'y adhérer sur le plan de la cotisation syndicale.

**M. Chevrette:** Exact. Mais, ici, l'amendement qu'on débat, c'est vraiment la définition de ce que c'est que le routier par rapport à un camion, etc., avec les amendements qu'on a donnés depuis le matin.

**M. Gauvin:** J'essaie de voir, M. le ministre, comment ça va se gérer sur le terrain, parce que, des fois, à l'application, on sait tous très bien que...

**M. Chevrette:** Mais on le sait souvent rien qu'après, ça.

**M. Gauvin:** ...ce n'est pas si facile.

**M. Chevrette:** On a tous la bonne volonté avant, mais on le sait après.

● (16 heures) ●

**M. Gauvin:** Vous avez une entreprise qui expédie 35 voyages par semaine, par exemple, aux États-Unis. Sur les 35 camionneurs possibles, il y en a une vingtaine que c'est des petites entreprises; il peut y en avoir cinq, six que c'est des camionneurs indépendants, routiers ou propriétaires d'un seul camion. Ça va être assez difficile à gérer pour faire reconnaître un contrat type particulier pour cinq ou six camionneurs dans ce cadre-là. J'essaie de voir. La question, j'aurais pu la poser hier à ceux qui ont des expertises, là.

**M. Chevrette:** Le contrat type qui se dégagerait d'un consensus du Forum peut être utilisé par n'importe qui. Ça peut être un outil de travail dans le domaine du transport en général.

**M. Bordeleau:** Qui pourra être utilisé par n'importe qui?

**M. Chevrette:** Je pense que oui. Il y en a qui vont dire que c'est un outil intéressant. Écoutez, ça ne se parlait pas.

**M. Bordeleau:** Non, mais c'est parce qu'hier on nous a dit, je ne me souviens pas de quel groupe: il faudra avoir un mécanisme pour porter plainte, si quelqu'un ne respecte pas le contrat type.

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que... oui, mais je comprends que la façon dont se sont exprimés certains groupes, M. le député de l'Acadie, ça peut prêter à interprétation, mais, ce qu'on a dit, ce que la majorité des parties ont dit, puis ce que les travaux du Forum publiés dans un volume disent, c'est que ça prendra des consensus sur les moyens de régler les litiges. Je ne sais pas ce que sera le moyen. Est-ce que ce sera un arbitre? Ou est-ce que ce sera le Code civil qu'ils prendront? Je ne sais pas, moi. Ça va dépendre des consensus qu'ils auront établis d'abord sur les contenus.

**M. Bordeleau:** Non, mais regardez, M. le ministre. Est-ce que, dans votre esprit, le contrat type devra être... tous les gens qui, au sens de la loi n° 135, seront assujettis devront utiliser le contrat type ou s'ils pourront ne pas l'utiliser?

**M. Chevrette:** Ils pourraient ne pas l'utiliser.

**M. Bordeleau:** Et il n'y aurait pas de problème de plainte, à savoir...

**M. Chevrette:** Il n'y a pas de pénalité.

**M. Bordeleau:** ...s'ils ne respectent pas le contrat type qui a été convenu entre les routiers et les donneurs d'ouvrage?

**M. Chevrette:** Je suppose que, dans la logique de votre propre argumentation, c'est qu'on édicte... Le Forum, c'est pour édicter un contrat qui, par la force de la persuasion, après, va essayer de convaincre le monde de le suivre parce que c'est un consensus des deux côtés. C'est ça. Il n'y a pas de mesures punitives s'ils ne le suivent pas. C'est la dynamique.

Ordinairement, savez-vous ce qu'ils font? L'AIFQ va se réunir tous ensemble, puis ils vont dire: Nous autres, les papetières, on indexe — par exemple, à cause de l'augmentation du pétrole — on indexe de 0,04 \$. Point final. Ça s'en va dans tous les... c'est des opérations commerciales. Donc, c'est dans cet esprit-là qu'on le fait. Ce n'est pas dans d'autres. Ce n'est pas un contrat collectif avec droit au grief puis à l'arbitrage.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous convenez qu'hier l'interprétation qu'en ont fait certains, c'était cette interprétation-là dans tous les cas?

**M. Chevrette:** Pardon?

**M. Bordeleau:** L'interprétation que certains en ont fait hier, c'était celle que je vous ai donnée.

**M. Chevrette:** Oui, oui.

**M. Bordeleau:** Il faut que ce soit clair.

**M. Chevrette:** Mais je vous l'ai dit.

**M. Bordeleau:** Que tout le monde comprenne bien la même chose.

**M. Chevrette:** Mais j'ai rectifié ce matin ce tir-là, je crois, en déposant les amendements.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** Je ne sais pas, moi, on est prêts à voter sur l'article 48.11.01.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.01 introduit par l'article 2 est adopté tel qu'amendé?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Nous en étions maintenant à l'article 48.11.02. Alors, on vient d'adopter 48.11.01. On en est à 48.11.02 et, lorsque nous avons suspendu nos travaux vers 13 heures, c'est là que nous en étions.

**M. Chevrette:** Oui. Lui, on l'a suspendu parce qu'on n'avait pas eu le temps de finir le débat, et vous aviez dit que vous aviez peut-être quelques remarques additionnelles à faire. Mais je pense qu'on avait expliqué le fondement de l'amendement.

**M. Bordeleau:** En fait, dans cet article-là, on traite du mandat comme tel de la proposition. Vous aviez déposé un amendement à ce moment-là, qu'on a, je pense, adopté ce matin.

**M. Chevrette:** Oui, on a déposé l'amendement...

**M. Bordeleau:** ...qui a été adopté.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement n'avait pas été adopté encore. On était en discussion.

**M. Chevrette:** Non. C'était dans le cadre qui commence: Remplacer le paragraphe 1° de l'article 48.11.02, introduit par l'article 2 du projet, par le suivant:

«1° dans le cadre de l'intérêt public et des accords gouvernementaux concernant les marchés, de voir à l'élaboration d'un ou de plusieurs projets de contrats portant sur tout objet convenu par le forum et destinés à établir, selon le cas, les droits et les obligations des parties lors d'une opération commerciale entre un routier et un donneur d'ouvrage, tel projet de contrat type pouvant entre autres — à titre d'exemple — traiter de questions concernant les considérations essentielles à la conclusion d'un contrat, les modalités de paiement, la détermination du kilométrage et les variations de prix de certains produits et services.»

Ce sont des exemples qu'on a donnés ce matin et ça répondait à deux vœux, pour résumer: ne pas y aller de façon pointue et sectorielle, donner plutôt une série d'exemples, et revenir à la notion d'opérations commerciales.

**M. Bordeleau:** Moi, sur l'amendement que vous avez proposé, M. le ministre, je l'ai mentionné ce matin, je n'ai pas de problème avec l'amendement. Ce que j'avais signalé ce matin, c'est que la compréhension du mandat du Forum était divergente selon les membres de la table temporaire de concertation à qui on parlait, et je vous avais fait référence à deux positions qui sont assez

typiques, je pense, des deux options, c'est-à-dire celle dont nous a fait part la CSN dans un communiqué de presse hier et celle de la Fédération canadienne des entreprises indépendantes qui voyait là un forum de discussions pour améliorer les relations commerciales alors que la CSN voyait là un mécanisme qui permettait d'imposer ou de discuter plus de relations de travail. Je pense que l'amendement que vous faites clarifie de quoi on parle exactement.

Je veux juste signaler aussi que, compte tenu de la compréhension que les gens en ont eu à venir à date et puis du fait que, dorénavant, quand les gens arriveront au Forum, le cadre est assez large, de discussions, pour déterminer qu'est-ce qui sera choisi éventuellement et sur quel sujet exactement on discutera pour trouver des solutions, ce qui est un avantage à mon point de vue mais ce qui veut dire aussi qu'il va y avoir des divergences de vues qui vont être mises sur la table, assez importantes, entre les deux conceptions qu'on avait quand on est venu faire les présentations hier.

Alors, moi, l'impression que j'ai, c'est qu'on ne s'entendra pas facilement sur un certain nombre de points — je ne dis pas sur tout — sur lesquels, je pense, les deux parties vont pouvoir s'entendre, entre autres, tout ce qui est la dimension des opérations commerciales. Je pense que les gens vont être prêts à faire des ententes pour essayer d'encadrer cette dimension-là. Quand on va arriver à des choses qui vont traiter plus des... — appelons ça des relations de travail — il va y avoir des heurts puis je pense que le nouveau texte que vous nous avez soumis clarifie ça, mais ça ne veut pas dire que ces heurts-là n'existeront pas. Et si les heurts existent, les divergences de points de vue existent, à ce moment-là, entre les deux parties, bien, c'est le ministre qui va avoir à trancher, parce que c'est ça... Alors, j'ai l'impression que vous reportez peut-être à un peu plus tard un certain nombre de problèmes que vous allez avoir à régler et qui ne se régleront pas nécessairement. Je ne dirais pas que c'est du pelletage, parce que vous aurez à vous en occuper éventuellement, mais je pense que c'est des choses qui vont vous arriver sur le bureau un jour ou l'autre de toute façon assez rapide, j'ai bien l'impression.

Alors, c'est un peu les commentaires que je voulais faire, moi, sur cet article-là qui traite du mandat. Je ne sais pas si mes collègues ont d'autres points.

**M. Chevrette:** Peut-être juste dire un petit mot. Je suis bien conscient, moi, qu'on ne règle pas tout. Mais je peux vous dire une chose: si déjà ils acceptent tous au moins de faire un bout, s'il y a 10 consensus puis 10 points d'accrochage, bien, au lieu d'avoir 20 points d'accrochage, on en aura rien que 10. C'est de même que je le vois et on crée un lieu d'échanges, en tout cas, et ça, je pense que c'est drôlement important.

**M. Bordeleau:** Non, je pense que là-dessus, sur le fait d'avoir un lieu d'échanges, je suis tout à fait d'accord et je pense que c'est beaucoup mieux de régler et discuter des problèmes là que de les discuter sur les routes du Québec. Alors, ça là-dessus, il n'y a pas de problème.

**M. Chevrette:** Puis ils pourraient prendre en otages des populations innocentes.

**M. Bordeleau:** C'est ça, mais ce qui m'inquiète, c'est juste que les attentes ne me paraissent pas les mêmes de part et d'autre.

**M. Chevrette:** Non, j'ai même vu, moi aussi, des nuances profondes.

**M. Bordeleau:** J'en suis convaincu, M. le ministre.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de La Peltrie.

• (16 h 10) •

**M. Côté (La Peltrie):** Merci, M. le Président. Bon, nous avons apporté un amendement ce matin à 48.11.02, paragraphe 1°, je pense, pour clarifier comme le député de l'opposition vient de le mentionner. Mais, moi, là où je me pose la question, si on continue dans l'article, lorsqu'on arrive au troisième paragraphe puis, là, qu'on dit «de promouvoir, auprès des intervenants de l'industrie du camionnage général, le respect des ententes et des conventions...» alors que ça a été modifié, ça, dans le premier paragraphe. Est-ce que ça peut porter à interprétation si on le laisse tel quel? C'est pour ça que je voulais poser, au ministre, cette question-là. Ça ne me dérange pas, moi, que ça reste là, mais est-ce que ça peut porter à interprétation? Parce que, là, on dit, bon, «des ententes et des conventions visées au paragraphe 1°», alors le paragraphe 1°, il a été modifié puis ça...

**M. Chevrette:** Quel paragraphe, ça?

**M. Côté (La Peltrie):** Ça, c'est la paragraphe 3° de 48.11.02.

**M. Chevrette:** Oui, paragraphe 3°: «promouvoir... Bien, s'ils s'entendent en vertu du 1° sur des objets, par exemple le contrat type, des mécanismes de règlement de litiges, s'ils appellent ça des conventions, des contrats, des ententes, je ne savais pas quel mot utiliser.

**M. Côté (La Peltrie):** Oui, mais là, c'est parce qu'on a modifié, là, le paragraphe 1°, moi, je me disais... bon, maintenant lorsqu'on dit «visées au paragraphe 1°», on les entend, les conventions.

**M. Chevrette:** Je comprends, on peut soustraire le mot «conventions», s'il prête trop à interprétation.

**M. Côté (La Peltrie):** En tout cas, je ne sais pas, moi, là, si...

**M. Bordeleau:** ...un bout, là?

**M. Chevrette:** Au paragraphe 3°.

**M. Côté (La Peltrie):** À 48.11.02, ce que vous avez mentionné tout à l'heure, on a apporté une modification, une clarification, on a apporté un amendement dans l'amendement, c'est-à-dire c'était pour particulièrement, je pense, enlever la connotation que pouvait avoir entente ou convention et des conventions,

que la connotation était plus au niveau de relations de travail.

Lorsqu'on va à 48.11.02, paragraphe 3°, on dit «de promouvoir, auprès des intervenants de l'industrie du camionnage général, le respect des ententes et des conventions visées au paragraphe 1°». Alors, moi, c'est pour éviter que ça puisse porter à interprétation dans l'application par la suite. Je ne sais pas si...

**M. Chevrette:** Je vais demander tout de suite de suspendre le paragraphe, là.

**Le Président (M. Lachance):** Mais l'amendement n'a pas été encore adopté. Alors, il serait tout à fait dans l'ordre.

**M. Chevrette:** On va le suspendre puis on va enlever. On va mettre «toute entente», «le respect des ententes visées» là, puis on va enlever le mot «conventions». C'est correct?

**M. Bordeleau:** O.K. Oui, c'est beau.

**M. Chevrette:** Ça va?

**M. Bordeleau:** D'accord, oui, oui.

**M. Chevrette:** Donc, on va suspendre temporairement.

**M. Côté (La Peltrie):** ...

**M. Chevrette:** C'est beau. Moi, je n'ai pas de problème. Si on peut améliorer, moi, je suis d'accord.

**Le Président (M. Lachance):** On suspend 48.11.02.

**M. Chevrette:** Et on passe à 48.11.03.

**Le Président (M. Lachance):** Tout à fait.

**M. Gauvin:** Il y en a moins qui vont revenir sur votre bureau, M. le ministre.

**M. Chevrette:** On peut dire, pas «contrat type», des «ententes», tout court.

**M. Bordeleau:** «Les ententes visées».

**M. Chevrette:** «Les ententes visées au paragraphe 1°», pas de problème.

**Le Président (M. Lachance):** Il s'agit simplement de faire le nouveau libellé, on reviendra.

**M. Chevrette:** Oui, 48.11.03, il n'y a pas d'amendement, M. le Président. Donc, c'est le texte proposé originalement. En fait, c'est le nombre de 10 avec un président, ce qui fait 11. Et la modalité est confiée au ministre de nommer... Ils s'en nomment trois puis on en nomme deux. Il faudrait peut-être le lire pour les fins du *Journal des débats*, ça va régler le problème.

«48.11.03 Le Forum se compose d'un président et d'au plus 10 autres membres.

«Pour représenter les donneurs d'ouvrage, trois membres sont nommés par le ministre sur désignation de leur regroupement, afin de représenter les trois principaux regroupements de donneurs d'ouvrage qui font affaire avec des routiers. De plus, le ministre, sur consultation de ces trois membres, en nomme deux autres, sur désignation de leur regroupement respectif et leur attribue un nombre de voix. Pour la désignation des trois membres principaux, le ministre fixe son choix de regroupements et leur attribue respectivement un nombre de voix selon son analyse des données du rapport de recherche daté du 17 février 2000 et intitulé *Étude de la situation du travail des camionneurs au Québec*.

«Pour représenter les routiers, au plus cinq membres sont nommés par le ministre, sous désignation de leur regroupement, afin de représenter les cinq principaux regroupements routiers reconnus par la Commission. La Commission attribue à chacun de ces regroupements un nombre de voix selon les dispositions de l'article 48.11.15.»

En fait, il y en a trois de nommés et il n'y a rien qui dit que, après un vote, il n'y en a pas cinq. Ce sera donc les cinq principaux.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ça va?

**M. Bordeleau:** Non, non. Bien, j'ai certaines questions.

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

**M. Bordeleau:** Oui. Au niveau des donneurs d'ouvrage, là, on dit: «trois membres sont nommés par le ministre, sur désignation de leur regroupement, afin de représenter les trois principaux regroupements de donneurs d'ouvrage...» Et ces trois-là vont suggérer au ministre, si je comprends bien.

**M. Chevette:** Les deux autres.

**M. Bordeleau:** Et les deux autres? Mais je ne comprends pas pourquoi le ministre ne nomme pas automatiquement, le même mécanisme du côté des routiers? C'est quoi, les cinq principaux regroupements de donneurs d'ouvrage, puis pourquoi ils ne sont pas nommés automatiquement? Pourquoi il y en a trois, et puis ces deux-là suggèrent, puis là, le ministre complète, alors que, dans l'autre cas, ce n'est pas trois regroupements, c'est cinq principaux regroupements de routiers?

**M. Chevette:** C'est parce que... Je vais vous l'expliquer: c'est que, si l'APCRIQ, par exemple, était demeurée — ils voulaient s'affilier à l'ACQ — ça aurait pu être un groupe; ils nous ont dit hier qu'ils ne voulaient plus, là. Mais, si vous regardez l'APCRIQ qui a 450 membres par rapport aux derniers qui sont intervenus hier à 25 membres, mais qui va devenir une association, qui a des chances de devenir une association, il y a 1 200, qu'on m'a dit, de possibilité?

**M. Bordeleau:** 300, leur objectif.

**M. Chevette:** Donc, c'est plus pour tenir compte de l'évolution de ces groupes-là. Il y en a trois que c'est clair que c'est l'ACQ, le deuxième, c'est des associations indépendantes, puis la troisième, c'est... les intermédiaires possiblement le dernier, mais les trois plus gros, c'est: l'ACQ, l'Association du camionnage du Québec, c'est l'Association des entreprises indépendantes, et l'autre, c'est M. Cléroux, là...

**M. Bordeleau:** Fédération canadienne?

**M. Chevette:** FCEI, Fédération canadienne des entreprises indépendantes.

**M. Bordeleau:** O.K., puis les deux autres, au fond, la flexibilité...

**M. Chevette:** Les deux autres, ça pourrait être ou l'APCRIQ ou les derniers, les intermédiaires qui ont témoigné, ou, il y en a un autre, je ne me rappelle plus du nom, ils ont été six, sept groupes qui ont...

**M. Bordeleau:** En fait, si je comprends bien, la flexibilité dont vous avez besoin de ce côté-là, du côté des donneurs d'ouvrage, c'est parce que ça implique plusieurs...

**M. Chevette:** Bon. Ah oui! L'Alliance des manufacturiers et les exportateurs du Québec. Il y a l'ACCE, c'est l'Association canadienne du camionnage d'entreprise; il y a l'ACTI, c'est l'Association canadienne du trafic industriel; il y a l'AIHQ, on les a oubliés, et l'AMBSQ, ceux qui ont témoigné les premiers hier; il y a l'AITQ, l'Association des intermédiaires, ça, c'est les derniers; l'AMBSQ, je l'ai dit; l'APCRIQ; l'ACQ. Donc, ils sont un, deux, trois, quatre, cinq, six, sept, huit; c'est pour donner plus de souplesse aux deux représentatives à partir des trois principaux.

**M. Bordeleau:** C'est probablement dû au fait aussi qu'il y a des types d'intervenants différents à l'intérieur des donneurs d'ouvrage. Quand on regarde, là, la définition, il y a des exploitants, il y a des intermédiaires...

**M. Chevette:** Puis il y a les expéditeurs, puis...

**M. Bordeleau:** ...puis on dit: «toute personne demandant ou participant à l'organisation du transport». Donc, ça va permettre d'ajuster plus facilement, alors que, de l'autre côté, les routiers, bien, c'est plus homogène. Je comprends.

**M. Chevette:** Exact. Mais prenez, par exemple, l'APCRIQ: ils regroupent à la fois des indépendants et des entreprises. Ils ne savaient plus s'ils pouvaient se joindre à une partie syndicale ou une partie plus patronale ou donneur d'ouvrage. Donc, je ne sais pas, il y en a peut-être qui vont refaire un peu leur modèle à travers ça, ils vont changer de modèle.

**M. Bordeleau:** L'autre dimension que je veux questionner, c'est au tout début, vous dites: «Le Forum se compose d'un président et d'au plus 10 autres

membres.» Le principe du Forum, c'est que c'est égal, il y a une représentation des deux côtés. Ce que je comprends, quand on lit la mécanique, c'est automatiquement cinq du côté des routiers, mais ça peut être moins de 10, parce que vous dites: «d'au plus 10», ça pourrait être moins de 10; ça veut dire qu'à ce moment-là les donneurs d'ouvrage qui seront minoritaires...

**M. Chevrette:** Ce n'est pas égalité des nombres, c'est égalité des voix. Parce qu'ils pourraient être trois seulement du côté des routiers avec le même nombre de voix.

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

**M. Gauvin:** C'est de garder un équilibre.

**M. Bordeleau:** L'équilibre est au niveau du nombre de votes et non pas du...

**M. Chevrette:** Quand on pourra faire une pondération — on ne peut pas, actuellement, parce que c'est booster les chiffres. Vous les avez vus comme moi, il y en a qui, si on les compte, on en dénombre 6 000 puis ils sont à 12 000; donc, on a un petit problème.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous pouvez nous préciser à quoi ça fait référence de façon plus exacte, quand vous dites: «Pour la désignation des trois membres principaux, le ministre fixe son choix de regroupements et leur attribue respectivement un nombre de voix selon son analyse des données du rapport de recherche daté du 17 février 2000?»

● (16 h 20) ●

**M. Chevrette:** C'est que, le 17 février 2000, suite à l'enquête Léger, on sait comment... à peu près les nombres précis. Donc, si je dis: L'ACQ représente 80 %, il y aurait huit votes, mettons, sur 10. Supposons que l'AIFQ et l'AMBSQ, à eux deux, représentent 200 membres; bien, ils auront tant de votes. C'est une pondération du vote pour la partie donnant l'ouvrage. C'est assez facile. Là où c'est impossible actuellement — et vous avez remarqué, j'ai insisté là-dessus — où vous marchez par consensus, sans pondération... Parce que, avant qu'il y ait un vote du côté des routiers, il serait impossible, d'écarter, de donner un poids relatif à chacune d'elle. C'est pour ça.

**M. Bordeleau:** Est-ce que ces données-là, auxquelles on fait référence ici, c'est dans le document que vous nous avez remis hier?

**M. Chevrette:** Oui, vous les retrouvez dans le livre d'hier.

**M. Bordeleau:** On a, dedans, les pourcentages relatifs de chacun des regroupements.

**M. Chevrette:** Oui.

**M. Bordeleau:** O.K.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.03 est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Non, il n'y a pas d'amendement. Adopté?

**M. Chevrette:** ...il y a un amendement.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on revient à 48.11.02?

**M. Chevrette:** On revient, l'amendement est prêt, celui qui a été suggéré par le député de La Peltrie.

**M. Bordeleau:** O.K. On peut le faire tout de suite.

**M. Chevrette:** Donc, ça se lirait comme suit: Supprimer, dans le paragraphe 3° de l'article 48.11.02, les mots «et des conventions».

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Chevrette:** Est-ce qu'il est circulé, là, lui?

**M. Bordeleau:** Non, il n'est pas circulé.

**M. Chevrette:** Donnons-le. Ça, c'est fait, il n'y en a plus. C'est adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Non, on ne l'avait pas adopté encore.

**M. Chevrette:** Pourquoi?

**Le Président (M. Lachance):** L'autre, tantôt, dont nous avons discuté, à 48.11.02, il y en a un qui n'était pas adopté.

**M. Bordeleau:** Celui qui traitait de remplacer le paragraphe 1°?

**Des voix:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'il est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui, oui, adopté. Je pensais qu'on avait adopté l'article.

**M. Chevrette:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel amendement que vient de déposer le ministre est adopté?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**M. Chevrette:** Donc, on peut adopter l'article...

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 48.11.02, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.04.

**M. Chevrette:** Là, j'ai un petit amendement aussi. On me dit que c'est peut-être fort d'en arriver, au départ, avec un président à temps plein. Donc, je proposerais l'amendement suivant: Supprimer, à l'article 48.11.04, introduit par l'article 2 du projet, les mots «qui doit exercer ses fonctions à plein temps». On pourrait négocier le nombre de jours nécessaires puis ça pourrait suffire.

**M. Bordeleau:** O.K. Est-ce qu'on peut avoir copie de...

**M. Chevrette:** Puis il pourra peut-être avoir un temps intensif puis des moments beaucoup plus...

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ça a déjà été déposé?

**M. Chevrette:** Ça a été déposé ce matin, environ. Mais, au cas où... en tout cas, je vous le redépose.

**Le Président (M. Lachance):** Mais est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

**M. Bordeleau:** Bien, attendez un petit peu; je veux le relire.

**M. Chevrette:** Oui, redépose-le.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Ça avait été déposé? Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui, adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que 48.11.04 est adopté tel qu'amendé?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.05.

**M. Chevrette:** Il y a un amendement également. L'article 48.11.05: Remplacer, dans le deuxième alinéa de l'article 48.11.05, introduit par l'article 2 du projet, les mots «Outre le» par les mots «À l'exception du». C'est beaucoup plus clair, effectivement.

Donc, le mandat des membres du Forum est d'au plus trois ans. À l'expiration de leur mandat, ces membres demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou nommés de nouveau, outre le président. Donc, à l'exception du président, chaque membre du Forum peut être représenté généralement ou spécialement aux assemblées du Forum.

C'est plus clair, en fait. C'est bien plus... Ça a-tu été déposé, ça, oui? Donc, vous avez le nouveau texte; c'est bien.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement... Oui, sur l'amendement?

**M. Bordeleau:** Non, ce n'est pas sur l'amendement, c'est sur l'article.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à 48.11.05 est adopté?

**M. Bordeleau:** Attendez. Excusez, juste un instant. Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**Une voix:** ...l'amendement...

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Sur l'article 48.11.05, vous avez des remarques?

**M. Bordeleau:** Sur l'article... Souvent, on voit des remplacements avec une forme de rotation. Ce n'est pas envisagé ici. On dit que les mandats sont de trois ans. Ça veut dire qu'à tous les trois ans tout le monde va changer. Est-ce que c'est...

**M. Chevrette:** Non, étant donné que c'est le ministre qui nomme le représentant de leurs groupes, je suppose que, à chaque fois, il doit y avoir une mécanique automatique.

**M. Bordeleau:** Oui.

(Consultation)

**M. Chevrette:** C'est juste un acte administratif. Donc, ce n'est pas le décret. C'est le ministre qui remplace si l'autre part.

**M. Bordeleau:** Non, mais c'est juste que je pensais à un principe de rotation, c'est-à-dire que tout le monde ne part pas en même temps. Parce que, là, tout le monde a un mandat de trois ans...

**M. Chevrette:** Oui, mais, étant donné que c'est un forum de leaders, entre vous puis moi...

**M. Bordeleau:** Oui, oui. Ça va.

**M. Chevrette:** Puis on n'a pas besoin d'aller jusque-là, c'est des leaders.

**M. Bordeleau:** De toute façon, la continuité existe par l'association qu'ils représentent ou le regroupement. Ça va.

**M. Chevrette:** C'est exact.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que 48.11.05, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.06. M. le ministre.

**M. Chevrette:** «48.11.06 Le gouvernement détermine la rémunération, les avantages sociaux et les autres conditions de travail du président.

«Les autres membres du Forum ne sont pas rémunérés, sauf dans les cas, aux conditions et dans la mesure que peut déterminer le gouvernement. Ils ont cependant droit au remboursement des dépenses faites dans l'exercice de leurs fonctions, aux conditions et dans la mesure que détermine le gouvernement.»

En fait, c'est comme tous les autres organismes gouvernementaux. Ça, il n'y a rien de neuf. C'est la formule usuelle et traditionnelle des comités que l'on crée.

**M. Bordeleau:** Oui. J'aurais quelques commentaires à ce moment-ci.

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

**M. Bordeleau:** Bon. On parle de la question de rémunération, d'argent, tout ça. Je voudrais juste comprendre une chose. Le Forum comme tel, je pense bien qu'il n'aura pas de coûts énormes: un président qui risque d'être à temps partiel, selon les besoins, les autres membres, c'est des remboursements de dépenses, tout ça.

Hier, à quelques reprises, vous avez utilisé une expression qui m'a laissé un peu perplexe. Quand vous parliez des cotisations, vous faisiez référence au fonctionnement du Forum, aux décisions que prendrait le Forum, l'élaboration d'un contrat type, tout ça, et vous disiez: Il faut que les gens paient pour bénéficier de ces services-là qui sont faits par les autres. Mais je ne vois pas le lien entre payer une cotisation et... L'argent qu'ils vont payer en cotisation à un regroupement, ça n'ira pas au Forum, mais le Forum, il n'en aura pratiquement pas, de dépenses; les petites dépenses qui vont exister vont être assumées par le gouvernement. Donc, c'est quoi, la nécessité de la cotisation pour payer... Il n'y a pas de lien de cause à effet entre les deux.

**M. Chevrette:** Non, mais on va vous en donner. Ce n'est pas du tout relié au fonctionnement du Forum, la cotisation. Par exemple, les routiers se regroupent, je ne sais pas, moi, très majoritairement — prenons une supposition — dans la CSD. La CSD en compte 3 000 sur 4 000. C'est elle qui s'occupe de donner un service juridique à ses membres, qui s'occupe de les former, qui s'occupe de les informer, qui s'occupe de créer un système d'achats commun, qui s'occupe de la cotisation à être payée à leur association de services. C'est ça dont on parle dans le projet de loi. Il n'y a aucune cotisation effectivement pour le Forum.

**M. Bordeleau:** Bon. Ça, je comprends ça.

**M. Chevrette:** Le Forum, ce sont des organismes qui sont là, dont les dépenses principales sont défrayées par l'État qui veut favoriser un lieu de concertation, c'est tout.

**M. Bordeleau:** Ça, je comprends que les gens qui sont membres d'un regroupement puis que le regroupement donne plus ou moins de services, bien, ils auront à payer plus ou moins cher pour les services qu'ils reçoivent. Mais la cotisation qu'ils vont faire à ce moment-là, c'est pour les services qu'ils reçoivent de la part du regroupement et ça n'a rien à voir avec le Forum.

**M. Chevrette:** Ça n'a rien à faire avec le Forum.

**M. Bordeleau:** O.K. Les associations qui seront membres du Forum, est-ce que, comme associations, elles vont avoir à payer une cotisation?

**M. Chevrette:** Non. Le Forum, non.

**M. Bordeleau:** Il n'y a absolument rien qui... Alors, toutes les associations siègent là...

**M. Chevrette:** D'ailleurs, c'est pour ça que, vous avez remarqué, on dit — grouillez pas, je vais reculer, là: «Le gouvernement détermine la rémunération [...] du président». Mais les autres, là, les autres membres ne sont pas rémunérés, sauf dans les cas où des conditions... Supposons qu'il y en a un qui dit: Moi, je n'ai plus les moyens d'y aller; j'ai une association de 50 membres, 25 membres puis, écoutez, je n'ai plus les moyens d'y aller. Je ne pense pas que ça arrive, mais, dans ces cas-là, on se garde une porte quand même ouverte pour compenser. Ça arrive dans quelques commissions.

C'est parce qu'on a pris la formule usuelle. Il n'y a pas de cachette, là, c'est la formule usuelle. C'est un collant d'un autre...

**M. Bordeleau:** Oui, oui, oui. Maintenant, au niveau du Forum, hier, on nous parlait — ça venait surtout, je pense, de M. Duncan à un moment donné, qui faisait référence à ça — du traitement des plaintes. On parlait d'un tribunal administratif. Je pense qu'on parlait à ce moment-là du TAPA, tribunal administratif, je ne sais pas, là, accéléré. Je ne me souviens plus exactement le terme qu'il avait utilisé...

● (16 h 30) ●

**M. Chevrette:** Je pense que M. Duncan présumait des ententes qu'il peut y avoir au Forum. À ce stade-ci, là, on n'a pas à présumer du contenu. Est-ce qu'ils auront une formule de litige consensuelle? Je ne sais pas. À ce stade-ci, ce qu'on crée, c'est le lieu juridique où ils pourront se concerter. C'est ça qui, peut-être, hier, a contribué à rendre les gens plus craintifs. Il y en a qui étaient déjà rendus à la signature de contrat alors que d'autres étaient sur l'opération commerciale comme telle. Mais, dans les faits, ici — puis on va le répéter au besoin — on est à établir un lieu d'échanges. Les échanges, le contenu des échanges, le résultat des échanges, on ne sait pas ce qu'ils seront. On souhaite qu'ils soient bons pour qu'on en ait le moins à arbitrer. Mais, ça, là-dessus, vous l'avez résumé à plusieurs reprises hier: Dégagez vos consensus puis, après ça, le ministre prendra ses responsabilités.

**M. Bordeleau:** O.K. Là-dessus, je suis d'accord avec ce que vous dites. Maintenant, si, éventuellement,

le Forum arrivait, à partir d'un consensus, à déterminer, par exemple, la mise en place d'un tribunal administratif ou que les plaintes, éventuellement, prenaient de l'ampleur, et tout ça, est-ce que le ministre serait prêt à défrayer les coûts que ça va impliquer là-dessus ou si...

**M. Chevrette:** Je ne suis pas sûr de ça, moi.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Chevrette:** Je suis loin d'être sûr de ça. Je vous donne un exemple. Il y aurait consensus pour établir un tribunal spécial pour les camionneurs dépendants.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevrette:** Bien, je dirais: Formez-le, votre tribunal, mais vous paierez vos frais. Ça pourrait être ça, aussi. Ils peuvent avoir un consensus pour le former mais ça prendrait une loi, d'abord. Donc, il faudrait venir en loi pour le former. Puis les mécanismes de paiement, on pourrait les prévoir dans la loi.

J'ai trouvé, moi aussi, hier, je vous avoue... Quand je les écoutais, je n'ai pas mordu à ça hier, pour les motifs suivants: je ne présumerai pas du fruit ou même des objets de concertation, vous avez remarqué, pourquoi? Parce que j'ai voulu que ce soit le plus large possible. J'ai suivi ce qu'ils nous ont dit, hier: Soyez le plus large possible.

Vous vous frotterez les oreilles, vous dégagez vos consensus, et, nous, à ce moment-là, on verra ce qu'il nous reste à faire ou ce qu'on devra faire. Mais, pour l'instant, c'était mieux... Je pense qu'on est en train d'établir un lieu de rencontres, comment ça va fonctionner dans ces rencontres-là. Les objets seront très larges; les consensus, on espère qu'ils seront nombreux, on verra, et on s'ajustera après.

**M. Bordeleau:** Alors, à ce stade-ci, il n'y a pas d'engagement du ministère pour ajouter des fonds, éventuellement...

**M. Chevrette:** Non.

**M. Bordeleau:** ...selon des besoins qui seraient à développer, en plus de ce qui est prévu à l'article 48.11.06.

**M. Chevrette:** Non, parce qu'on ne peut pas présumer qu'il y aura des consensus là-dessus.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** C'est bon.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.06 est adopté?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**M. Chevrette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.07. M. le ministre.

**M. Chevrette:** Le quorum est de sept et d'au moins trois parmi les regroupements. Ça, je pense que c'est un minimum si on veut que ça soit représentatif. Ça aussi, c'est assez standard, ce qu'on retrouve là.

**M. Bordeleau:** Pourquoi? Juste nous expliquer le sens de la deuxième partie de cet article-là: «Toutefois, si moins de cinq regroupements de routiers ont été reconnus par la Commission, le quorum est de six membres dont au moins trois parmi...» O.K. Ça va. C'est le même esprit. O.K.

**M. Chevrette:** Oui.

**M. Gauvin:** Je veux juste, M. le Président...

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

**M. Gauvin:** ...vérifier l'expression «donneurs d'ouvrage». Est-ce que ça a été employé dans d'autres situations dans des textes législatifs?

**M. Chevrette:** Je vais demander à Me Savard. Je ne pense pas.

**M. Savard (Gilles):** Non, à ma connaissance, c'est vraiment quelque chose qu'on a inventé...

**M. Chevrette:** C'est assez unique.

**M. Savard (Gilles):** ...pour les fins de ce projet de loi là, la notion de «donneurs d'ouvrage». Je ne l'ai pas vue à d'autres endroits.

**M. Chevrette:** C'est parce que ça peut être un fabricant, ça peut être un intermédiaire. Il fallait se trouver une expression qui englobe le tout.

**M. Savard (Gilles):** C'est sûr qu'il y a énormément de réalités.

**M. Gauvin:** O.K.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.07 est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.08.

**M. Chevrette:** Donc: «Le président convoque les assemblées du Forum, les préside et voit à leur bon déroulement. Il décide de toute question de procédure. Ses décisions sont finales.

«Le Forum se réunit au moins une fois par trimestre à l'endroit que détermine le président. Lors de l'assemblée trimestrielle, seuls les membres présents forment quorum même si d'autres y participent par tout autre moyen autorisé par la présente loi.

«Six membres peuvent exiger du président la convocation d'une assemblée extraordinaire. Cette assemblée extraordinaire doit être tenue dans les cinq jours de la réception de la demande.»

Ça, c'est plutôt standard aussi, comme fonctionnement et procédure. C'est de pouvoirs qu'on..

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

**M. Gauvin:** M. le ministre, en supposant que le président qui est nommé par le gouvernement habite Rouyn en Abitibi, il décide de convoquer trois fois sur quatre la réunion du Forum à Rouyn, ça crée des frais...

**M. Chevette:** Il va se faire tuer. C'est des farces, mais je veux dire...

**M. Gauvin:** Oui. J'ai exagéré trois fois sur quatre, là, hein, je pense?

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** Je comprends que...

**M. Gauvin:** Non, mais c'est un exemple que je donne.

**M. Chevette:** Non, mais je pense que la question se pose, mais je dois vous avouer que tous les présidents nommés, dans ce sens-là, à chaque fois, ils disent: A quel endroit on se réunirait? Ordinairement, ils alternent dans une des villes des membres. C'est leur procédure. Ils disent, par exemple: Le président de l'ACQ est à Chicoutimi, bon, bien, on va se réunir à Chicoutimi. Ils vont se réunir à Montréal, auprès de la FTQ-CSN Québec, mettons, puis la CSD ou encore... Je pense que c'est plutôt fonctionnel. Ça, c'est des gens qui ont assez d'ouvrage, je peux vous dire qu'ils se réunissent surtout de façon très fonctionnelle. C'est souvent le transport aérien, où est-ce que ça aboutit le plus rapidement, puis ça converge pour tout le monde. C'est plutôt ça qui arrive. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de mettre une règle particulière.

**M. Gauvin:** M. le ministre, la première partie, là: Il convoque les assemblées, décide de toute question de procédure; ça veut dire que le président aura une compétence particulière?

**M. Chevette:** Oui, puis un ascendant, pour être capable de... C'est un lieu de concertation, entre vous et moi, là, j'espère qu'on va se trouver quelqu'un qui va être capable de faire discuter le monde intelligemment. C'est plus ça. J'ai déjà commencé à y réfléchir, mais je ne suis pas figé. Ça nous prend quelqu'un que les deux parties... On teste un peu. Dans ce temps-là, ce qu'on fait ordinairement, c'est qu'on va voir les parties séparément, on dit: Si on vous nommait lui, comment vous réagiriez? L'autre dit: Bien, moi, je l'avoue que... Oups! il a déjà été avocat de l'ACQ, il n'en est pas question. Wo! Là, tu dis: On change. C'est un peu la procédure, là. M. Middlemiss, le député de Pontiac, a

déjà été, par exemple, ministre des Transports. Quand il nommait la tête de son conseil, il faisait le minimum de «spot checks», pour arriver à dire: Il est admis par les deux parties. C'est évident, c'est ça qu'on fait. D'ailleurs, ce n'est pas nous qui travaillons avec; donc, il faut que les parties acceptent. Nos fonctionnaires sont là, nous, pour nous représenter. C'est beau. Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui, juste une question sur le même article. Dans le troisième alinéa de l'article, on dit: «Six membres peuvent exiger du président la convocation d'une assemblée extraordinaire.»

Je m'imagine: Est-ce que ça ne pourrait pas arriver, par exemple, qu'une partie, pour une raison ou pour une autre, veuille convoquer une réunion d'urgence, que, pour eux, c'est excessivement important. Et là, six, ça veut dire qu'il doit y avoir quelqu'un de l'autre bord qui est d'accord avec eux autres, parce que c'est 5-5.

**M. Chevette:** Oui. Mais je vous rappelle que c'est un forum...

**M. Bordeleau:** Non, non, mais je veux...

**M. Chevette:** ...si une des deux parties, là, des deux gros blocs ne veut rien savoir, ça ne donne rien de le convoquer, c'est parce qu'ils ne veulent pas se concerter.

**M. Bordeleau:** Mais s'il y a un problème que les gens veulent discuter puis ils veulent que l'autre partie soit là?

**M. Chevette:** Oui, mais ils pourraient décider qu'ils n'y soient pas. On ne peut pas contraindre des gens, dans ce genre de forum là, à accepter des choses. S'il n'y a pas de consensus, c'est le ministre qui sera pris avec le bébé du bain, puis il faudra qu'il l'enrobe puis qu'il le change de couche. Mais c'est ça, c'est ça, l'histoire.

**M. Bordeleau:** Mais j'ai l'impression que ça peut créer un cul-de-sac un peu, ça. Il y a un forum, je pense que ça présume d'abord que les gens acceptent d'y assister, ça ne veut pas dire qu'ils s'entendront. Mais si une partie veut discuter d'un problème donné et que, là, ils sont cinq puis ils disent: Écoutez... puis l'autre partie ne se présente pas, bien, vous allez avoir un problème tout à l'heure. Une fois, ça peut peut-être passer, mais s'ils le font...

**M. Chevette:** Ça veut dire que notre loi serait inefficace, effectivement.

**M. Bordeleau:** Bien, s'ils le font une deuxième fois puis une troisième fois, ça va finir quand, là? Parce qu'il faut qu'il y en ait au moins un, de l'autre côté, qui soit d'accord pour convoquer. Moi, j'ai l'impression qu'on risque d'aller dans un cul-de-sac, là. Je ne le sais pas, mais il me semble qu'il y a une... soit que c'est cinq qui obligent à ce moment-là la tenue de la réunion ou bien qu'il y ait une autre contrainte au niveau du nombre de refus, là.

**M. Chevrette:** Si je dis cinq puis c'est seulement une partie, ils vont se réunir entre eux autres puis ils vont jaser.

• (16 h 40) •

**M. Bordeleau:** Non, non, il faut penser que l'autre va se rendre là, mais...

(Consultation)

**M. Chevrette:** Un bon président, à ce moment-là, qui va voir que l'autre partie ne veut pas, il va convoquer une assemblée lui-même. Parce que ça ne sert à rien de mettre dans la mécanique... C'est parce que, si vous voulez... Écoutez, je veux rappeler l'esprit, et vous allez voir qu'on est assez cohérents depuis le début, là. On dit: Il y a un forum, il faut qu'ils se parlent. S'ils ne se parlent pas, c'est le ministre qui sera pris avec, vous le savez. Donc, le ministre, il va commencer par dire à son président: Convoque donc une assemblée pour essayer qu'ils se parlent. Puis s'ils ne se parlent pas, puis s'il n'y a pas consensus, vous savez ce qui va arriver? Moi, je pense qu'on est mieux de garder ce modèle-là. On est partis avec un modèle depuis le matin puis on va voir. Si on est capables d'être cohérents jusqu'à la fin, on va essayer.

**M. Bordeleau:** Je suis d'accord avec vous, là. Le six peut rester puis, dans la mesure où si ça devient un obstacle, parce qu'il y a une partie, puis ils ne sont pas capables d'aller chercher au moins une autre personne de l'autre côté, le président peut toujours la convoquer, la réunion.

**M. Chevrette:** Le ministre sera mal pris si ça n'aboutit à rien, surtout s'il y a un problème majeur.

**M. Gauvin:** Disons que, pour une raison ou pour une autre, ça tarde, bien, je pense que le président va être dénoncé puis qu'il aura un problème.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que 48.11.08 est adopté?

Des voix: Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. 48.11.09, M. le ministre.

**M. Chevrette:** «48.11.09. Les membres du Forum peuvent, si tous y consentent, participer à une assemblée à l'aide de moyens leur permettant de communiquer oralement entre eux, notamment par téléphone. Les participants sont alors réputés avoir assisté à l'Assemblée.»

Ça, c'est utilisé de plus en plus dans toutes nos législations. Ça aussi, si je peux me permettre, c'est un papier collé, c'est l'utilisation mutatis mutandis de plusieurs lois.

**Le Président (M. Lachance):** Ça va?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que 48.11.10 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui... 48.11.09.

**Le Président (M. Lachance):** 48.11.09. Excusez.

**M. Chevrette:** Oui, 48.11.10 n'est pas encore lu. C'est:

«48.11.10. Outre le président qui ne dispose que d'une seule voix, les membres du Forum présents à une assemblée disposent du nombre de voix suivant:

«1° 15 voix attribuées à l'ensemble des membres représentant les regroupements de donneurs d'ouvrage selon le nombre de voix et de fractions de voix attribuées à chacun d'eux par le ministre en vertu du deuxième alinéa de l'article 48.11.03;

«2° 15 voix attribuées à l'ensemble des membres représentant les regroupements de routiers selon le nombre de voix et de fractions de voix attribuées à chacun d'eux par la Commission en vertu de l'article 48.11.15.»

Ici, vous vous rappelez qu'on a voté que la pondération, c'est en vertu du document qu'on vous a remis hier, de l'enquête Léger & Léger, alors que, pour ce qui est des voix ou la pondération des voix à des parties, routiers, bien on les connaît quand il y aura eu vote parce que, actuellement, on dénombre le double pratiquement de routiers déclarés par rapport à la réalité. Donc, entre-temps, ce sera la bonne foi, comme je l'ai demandé hier, en changeant peut-être des dates en cours de route, tantôt, parce qu'on a parlé du 15 juillet, que c'était trop tôt. Bien, on regardera tantôt.

**M. Bordeleau:** Dans le fonctionnement du Forum, est-ce que le président pourra avoir une espèce de droit de veto? C'est-à-dire que, dans la mesure où par exemple une discussion s'envenime puis que ce n'est plus une question de vote, pour ou contre, est-ce que le président jugerait que c'est mieux de mettre un veto et de revenir éventuellement avec une discussion sur un sujet comme ça?

**M. Chevrette:** Oui, puis c'est bien plus au niveau de la procédure. Parce que si c'est 5-5 ou 15-15, le nombre de voix, entre vous et moi, ça veut dire que, à toutes fins pratiques, il n'y a pas de consensus. Donc, on en met une pour les fins de discussion. Moi, je propose que ce soit remis à plus tard parce que... Et c'est lui qui se trouve à trancher parce que si c'est 15-15, comme les voix on les met à 15-10 à 48.11.10, il n'y a vraiment pas consensus. À ce moment-là, on s'achemine bien plus vers une intervention ministérielle qu'autre chose.

**M. Bordeleau:** Oui, mais là, tel que c'est défini là, le président n'a pas ce pouvoir-là. Il doit voter.

**M. Chevrette:** Oui, il vote.

**M. Bordeleau:** Il penche d'un côté ou de l'autre, là, si c'est 5-5.

**M. Chevrette:** Il vote puis il dit: On n'est pas mûrs, donc je vote contre le fait qu'on s'entende et ce sera au ministre de trancher. Mettons qu'il voterait pour le bloc de 15 routiers, ça ferait 16 routiers contre 15 donneurs d'ouvrage.

**M. Bordeleau:** Non, mais mettons...

**M. Gauvin:** M. le ministre, je pense que le sens qu'il veut donner, c'est: Pour un meilleur fonctionnement, il faudrait peut-être regarder ensemble s'il n'y a pas lieu de donner un droit de veto au président pour des situations où le débat tourne en rond puis le débat n'avance plus, puis on n'a pas voté encore ou qu'un groupe, de façon très majoritaire, est en train d'essayer de faire passer des choses, des modifications qui pourraient créer, d'après le président, certains problèmes. Le seul droit de veto, ça lui donne de reporter ça à la réunion plus tard, à une assemblée ultérieure. Pensez-vous que, dans des situations comme ça, c'est souhaitable?

**M. Chevette:** C'est qu'il décide de toute question de procédure. Il a beaucoup de pouvoirs, le président. Moi, je vous dis très honnêtement, quand on va se ramasser, dans un procès-verbal, 15-15, puis que c'est le vote du président qui a tranché, là, moi, je considère qu'il n'y a pas de consensus, indépendamment du fait que le président ait penché sur un bord ou sur l'autre, entre nous autres, là. S'il n'y a pas consensus, ce n'est pas le président qui va édicter le consensus majoritaire s'ils sont 15-15. C'est plus une façon de dire qu'il y a un vote. Donc, c'est lui qui est appelé à trancher. Et c'est clair que ça va voter passablement par bloc, hein. Dans un forum de même, c'est plutôt rare que vous allez avoir une association qui va être en faveur de l'autre. Mais ça pourrait arriver. Par exemple, l'ACQ pourrait dire: Moi, je suis d'accord avec la FTQ, puis les deux pondérations ensemble — parce qu'ils regroupent la majorité du monde — à elles deux, elles pourraient avoir la majorité des votes, et le président pourrait venir renforcer ce vote-là. Par exemple, supposons que l'ACQ en représente huit ou neuf sur les 15 donateurs d'ouvrage puis que la FTQ en représente 10 sur 15, le président pourrait dire: Moi, je vote — 18 plus un, ça fait 19 — c'est 19 voix à 11. Ça pourrait arriver.

**M. Bordeleau:** Je ne sais pas. Moi, j'ai l'impression que ça risque de créer des problèmes dans le sens où... Vous dites: Si ça vient à nous arriver, là, des résultats où ça a été égal puis que c'est le président qui a fait pencher la balance d'un côté, je ne sais pas, moi, comme forum de discussion et de concertation, là, puis que le président est obligé de se prononcer puis voter...

**M. Chevette:** Ça ne serait pas diable.

**M. Bordeleau:** ...il me semble que ça complique le fonctionnement pour la suite.

**M. Chevette:** Oui, mais on est obligés, pour fins, quand même, de fonctionnement, d'au moins arriver à dire: Bien, moi, c'est ça. C'était majoritairement pour... Le problème, c'est quand ça va arriver parce que c'est bloc contre bloc, je vous avoue que ce n'est plus un forum, là. Ça veut dire qu'il n'y a plus de convergence entre les deux groupes ou des parties de groupes. Mais qu'ils votent quand l'ACQ, supposons, puis l'Association des entreprises indépendantes est d'accord, avec la FTQ, puis mettons que la CSN trouve

que ça ne va pas assez loin, le président va leur dire que ça va assez loin, puis on a un consensus majoritaire de 25 votes sur 31, par exemple. Ce n'est pas impossible, je pense qu'il faut le laisser là quand même, pour fins de fonctionnement démocratique, il faut lui donner le vote.

**M. Bordeleau:** Est-ce que ça pourrait être éventuellement précisé dans les... disons ce genre de...

**M. Chevette:** Dans leurs règles de fonctionnement, sans doute.

**M. Bordeleau:** C'est ça, quand il dit qu'ils décident de toute question de procédure, est-ce que ça pourra être éventuellement précisé? Je reviens sur l'article, est-ce que le président pourrait juger que, si c'est préférable pour lui...

**M. Chevette:** De s'abstenir?

**M. Bordeleau:** ...dans le rôle qu'il joue, de s'abstenir...

**M. Chevette:** Moi, je pense...

**M. Bordeleau:** ...puis de laisser l'affaire sur la table, puis ça veut dire que ça reviendra? Parce que là, voter, j'ai l'impression que c'est difficile pour le président...

**M. Chevette:** Il s'aliénerait le groupe.

**M. Bordeleau:** ...en tout cas, en termes de rôle qu'il a à assumer, là, ça complique des choses pour la suite après. Si un débat est émotif, j'ai l'impression que si le président peut s'abstenir...

**M. Chevette:** Mais, dans leurs règles de fonctionnement internes, si c'est bloc contre bloc, ils peuvent écrire que... le président peut avoir un veto pour dire: Le sujet est remis ou il est écarté.

**M. Bordeleau:** Bien, c'est dans ce sens-là qu'on parlait d'un droit de veto ou d'une abstention qui fait que c'est un deadlock et puis...

**M. Chevette:** C'est correct. J'ai l'impression que, dans ce temps-là, c'est ça qui va arriver.

**M. Gauvin:** Est-ce que le ministre a droit de regard pour supporter le président dans la mise en place des questions de procédure ou si c'est laissé au Forum, ça?

**M. Chevette:** C'est vraiment le Forum. Le ministre, lui, d'abord, il est obligé d'arbitrer en bout de course; donc, il les laisse aller passablement quand c'est un forum. Si c'était dans une société d'État, si c'était une régie, si c'était — je ne sais pas, moi — une structure étatique, je pense que le ministre pourrait se permettre des directives. Mais, dans l'occurrence, étant un forum basé sur la bonne foi, je pense qu'on est mieux de leur laisser toute la latitude, d'autant plus que j'ai à arbitrer en bout de course.

**M. Gauvin:** On fait ce débat-là pour aider le prochain président.

**M. Chevrette:** Oui, il pourrait l'aider. D'ailleurs, dans le *Journal des débats*, il pourra comprendre qu'on ne souhaiterait pas qu'il vote en cas d'égalité des voix.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.10 est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.11.

**M. Chevrette:** Bien, c'est une nomination d'un secrétaire par mon ministère, donc...

**Le Président (M. Lachance):** C'est assez simple.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.12.

**M. Chevrette:** «48.11.12. Les procès-verbaux des assemblées du Forum approuvés par celui-ci et signés par le président sont authentiques. Il en est de même des documents ou des copies émanant du Forum ou faisant partie de ses archives lorsqu'ils sont certifiés par le président ou une personne qu'il autorise.» Formule standard calquée dans les deux autres lois.

● (16 h 50) ●

**Le Président (M. Lachance):** C'est adopté?

**M. Bordeleau:** Les archives, comme telles, de tout ça, ça va être conservé où, ça?

**M. Chevrette:** Au ministère des Transports.

**M. Bordeleau:** C'est le ministère des Transports qui va...

**M. Chevrette:** Le secrétariat.

**M. Bordeleau:** Du ministère?

**M. Chevrette:** Du ministère.

**Le Président (M. Lachance):** C'est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.13.

**M. Chevrette:** «48.11.13. Le Forum peut former des comités pour l'étude des questions particulières,

déterminer leur mode de fonctionnement et en désigner les membres.»

Ici, j'ai un amendement, insérer, après les mots «des questions particulières», les mots «, dont notamment celles concernant l'évaluation de l'utilisation et de l'application de tout contrat type», toujours pour être conforme avec la notion de contrat type.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, nous avions déjà cet amendement que vous aviez annoncé, M. le ministre.

**M. Chevrette:** Vous l'aviez, je crois.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Sur l'amendement?

**M. Bordeleau:** Oui.

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

**M. Bordeleau:** Non, ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Ça va? Adopté, l'amendement?

**M. Chevrette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que 48.11.13 tel qu'amendé est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.14.

**M. Chevrette:** Et là aussi j'ai un amendement: «Le Forum peut, par résolution, accréditer des personnes pour arbitrer, selon les règles du droit civil, des différends entre un routier et un donneur d'ouvrage.»

Ici, c'est que, s'ils décident, il y a deux formules qu'ils peuvent prendre: ou ils peuvent prendre le Code civil ou ils peuvent se donner une proposition de règlement de litige. Vous avez remarqué qu'on a entendu ça hier?

Ici, on arriverait avec un amendement: Insérer, après les mots «règles du droit civil», les mots «ou selon les règles particulières établies par le Forum».

Parce que je ne voudrais pas qu'on parle de différends, et vous comprenez toujours l'esprit, pourquoi on a voulu dire... opérations commerciales. Il y a des différends dans le domaine commercial, et on peut avoir des règlements de litige ou quelque chose du genre, des règles particulières pour régler les litiges, que se donnerait lui-même le Forum. Donc, vous avez l'amendement.

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

**M. Gauvin:** Comment est-ce qu'on va financer les frais relatifs à l'arbitrage de ces genres de litiges là?

**M. Chevrette:** Ils vont payer leurs frais. Bien, je ne peux pas présumer du mode exact, où ils iront.

Mais s'ils vont jusqu'à avoir des représentants, ils les paieront.

**M. Gauvin:** O.K. Donc, on est conséquent. C'est toujours la même formule.

**M. Chevrette:** Toujours la même affaire. À date, on n'a pas dérogé de notre pensée.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est-il adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que 48.11.14 tel qu'amendé est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.15, M. le ministre.

**M. Chevrette:** Il y a un amendement. L'amendement est le suivant...

**M. Bordeleau:** Tous les amendements que vous avez déposés, M. le ministre, c'est parce que le travail n'avait pas été bien fait au départ ou si c'était pour l'améliorer en cours de route?

**M. Chevrette:** C'est que, M. le député, j'ai suffisamment d'expérience parlementaire pour dire que j'aime mieux légiférer par consensus que par opposition. C'est-u bien dit?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bordeleau:** Oh ouï! Ha, ha, ha!

**M. Bordeleau:** Donc, vous seriez un bon membre au Forum?

**M. Chevrette:** Sûrement.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevrette:** Donc, l'amendement modifie l'article 48.11.15, introduit par l'article 2 du projet, afin:

1° d'insérer, dans le premier alinéa et après les mots «constitué en», le mot «coopérative,» — parce qu'il y a des coopératives qui existent dans ce domaine.

2° d'ajouter, après le deuxième alinéa, les alinéas suivants:

«Par "adhérent", on entend un routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu et qui doit, le cas échéant, cotiser à tel regroupement par application de l'article 48.11.18;

«La commission doit demander à un routier, dont le nom apparaît parmi les membres d'au moins deux regroupements, visés au premier alinéa, de lui déclarer par écrit auquel de ces deux regroupements il doit être compté.»

Il peut y avoir du doublon dans ça, on en est presque sûr. Donc, il fallait établir la procédure, puis

même, ça peut être en triple. Mais ça, on pensait qu'à deux, il y a déjà une raison de l'appeler...

**Le Président (M. Lachance):** Y a-t-il des commentaires?

**M. Bordeleau:** Oui. Au tout début, là, quand on ajoute «coopérative» — c'est une question d'information — «syndicat», est-ce que ça existe, des syndicats, là...

**M. Chevrette:** La notion de «syndicat professionnel» existe. Des coopératives, on a découvert qu'il y en avait dans ça.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, ça, je sais que ça existe.

**M. Chevrette:** C'est pour ça qu'on l'a ajouté parce qu'on ne l'avait pas mis. Les syndicats professionnels existent.

**M. Bordeleau:** Bon, ça, ça va. Maintenant, sur le deuxième amendement que vous apportez, là, vous intégrez une notion — je pense, c'est la première fois qu'on la voit, explicite — celle d'adhérent. C'est exact? On ne l'a pas vue avant, je pense, nulle part c'est utilisé?

**M. Chevrette:** Non, je ne pense pas, «adhérent», il n'était pas ailleurs dans le projet, non.

**M. Bordeleau:** O.K. Là, on fait entrer en ligne de compte, justement, un des points, c'est que les routiers qui ne sont pas membres d'un regroupement, à ce moment-là, vont être considérés comme des adhérents et doivent, le cas échéant, à ce moment-là, cotiser à un tel regroupement par l'application de la loi 48.11.18. On aurait pu en discuter à 48.11.18, du problème. Est-ce qu'on peut suspendre cet article-là, puis revenir quand on aura fait...

**M. Chevrette:** Est-ce qu'on pourrait suspendre deux minutes aussi? Ça fait deux heures en ligne, j'aimerais qu'on suspende les travaux deux minutes.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, on va reprendre à 17 heures. Suspension.

*(Suspension de la séance à 16 h 56)*

*(Reprise à 17 h 2)*

**Le Président (M. Lachance):** Nous allons reprendre nos travaux.

**M. Chevrette:** Oui. M. le Président, je pense que, à la suggestion du député de l'Acadie, moi, je suis prêt à ce qu'on regarde la 48.11.18, parce que, dans la 48.11.15, on réfère à 48.11.18. Donc, le fond, si on règle 48.11.18, c'est bien évident que le reste...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on va sauter...

**M. Chevrette:** C'est en fonction d'établir la cotisation obligatoire, c'est là le noeud du problème.

**Le Président (M. Lachance):** On va sauter 48.11.16 et 48.11.17 pour aller à 48.11.18 immédiatement?

**M. Chevrette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Et on reviendra.

**M. Chevrette:** Et j'aurais un amendement à suggérer.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, à 48.11.18, un amendement?

**M. Chevrette:** Oui. C'est...

**Le Président (M. Lachance):** Si vous voulez en faire lecture. Il est déjà déposé?

**M. Chevrette:** Je pense qu'il l'est.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevrette:** C'est:

1° de remplacer, dans le premier alinéa, les mots «maintenir son inscription aux registres visés à l'article 4 de» par les mots «éviter que la Commission interdise la circulation et l'exploitation de son véhicule lourd selon»;

2° d'ajouter, à la fin du deuxième alinéa, la phrase suivante: «Lorsqu'un regroupement de routiers reconnu est affilié à une organisation, un membre et un adhérent n'ont droit de vote qu'à l'assemblée extraordinaire de ce regroupement, même si des règles de l'organisation prévoient, dans le cas des cotisations pour le financement des activités, des mécanismes particuliers s'appliquant à tous ses affiliés.»;

3° de supprimer, dans le troisième alinéa, les mots «en interdisant la mise en circulation ou l'exploitation du véhicule lourd d'un routier en défaut»;

4° d'ajouter, à la fin, le suivant:

«Le présent article ne s'applique pas à un routier visé par une convention collective au sens du Code du travail (chapitre C-27) — ce qu'on a dit tout l'après-midi, là — et du Code canadien du travail (chapitre L-1), et qui paie une cotisation à une association accréditée par ailleurs non reconnue à la Commission comme étant un regroupement de routiers.»

**M. Bordeleau:** Oui, mais je pense qu'on va les prendre un par un, là. Alors, la première modification. C'est quoi, la différence? Pourquoi vous faites une modification par rapport à ce qui était écrit? C'est-à-dire qu'on disait: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu doit, pour maintenir son inscription aux registres visés à l'article 4 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds», vous remplacez ça par...

**M. Chevrette:** C'est un amendement technique.

**M. Bordeleau:** ...pour «éviter que la Commission interdise la circulation ou l'exploitation de son véhicule lourd».

**M. Chevrette:** C'est technique. Je vais demander à Me Savard de vous répondre.

**M. Savard (Gilles):** Oui. C'est que, de la façon dont c'est énoncé dans le premier alinéa actuellement, ça semble dire qu'on peut vraiment suspendre ou rayer une inscription d'un propriétaire ou d'un exploitant, ce qui n'est pas le cas avec la dynamique de la Loi sur les véhicules lourds. Donc, pour pouvoir faire ça, normalement, les vrais termes, c'est que la Commission va tout simplement interdire «la mise en circulation ou l'exploitation d'un véhicule». C'est que, lorsque ça a été rédigé, dans le premier alinéa, ça a été rédigé de façon un peu générale, sans vraiment se coller à la façon de faire et à la façon de l'écrire selon la Loi sur les véhicules lourds elle-même.

La deuxième des choses aussi, c'est qu'en reprenant les bons termes dans le dernier alinéa de 48.11.18, lorsqu'on mentionnait «en interdisant la mise en circulation ou l'exploitation», là, à ce moment-là, on avait vraiment les bons termes dans le troisième alinéa. Le premier, c'était comme un peu une introduction. Donc, on disait la même chose à deux endroits, premièrement, et, la première fois, on le disait mal. En plus, dans le troisième alinéa, là où ce bout de phrase là est inséré, ça peut laisser croire tout à fait erronément que la Commission des transports, qui est un organisme quasi judiciaire, pourrait négocier, finalement, son appréciation d'interdire la circulation ou l'exploitation d'un véhicule, ce qui n'est absolument pas le cas. Donc, sur le plan technique, purement, c'était une très mauvaise rédaction, et c'est ce qu'on vous propose de corriger pour vraiment se coller à la réalité, aux principes, aux concepts et aux pouvoirs de la Commission des transports du Québec.

**M. Bordeleau:** Dans quel contexte vous pouvez rayer une inscription aux registres?

**M. Savard (Gilles):** Je vous dirais qu'une inscription, ça ne se raje pas en tant que tel, c'est-à-dire qu'une personne qui est un inscrit à la Commission des transports du Québec a une cote. Si, vraiment, il est insatisfaisant — il y a trois cotes: satisfaisant, conditionnel et insatisfaisant — il ne peut plus circuler, il ne peut plus exploiter, mais son inscription est toujours là, il est toujours fiché. Donc, c'est pour ça que la rédaction du premier alinéa semblait dire qu'on pouvait pratiquement effacer ce dossier-là puis faire une nouvelle inscription. Non, une personne qui serait insatisfaisante peut, à un moment donné, redemander après un certain temps à la Commission de lui attribuer une cote, mais son inscription est toujours là.

C'était le but, justement, du projet de loi n° 430 — qui est devenu le chapitre XL de la Loi sur les propriétaires et exploitants — d'identifier les personnes; une fois qu'elles sont identifiées, de toujours les suivre, dépendamment de leur état, qu'elles donnent un service satisfaisant, conditionnel dans certains cas, ou même... Lorsque c'est tellement insatisfaisant qu'on leur interdit de circuler ou d'exploiter leur véhicule, elles sont toujours quand même fichées, elles sont toujours, normalement, sous le contrôle et la surveillance de la Commission.

**M. Bordeleau:** O.K. Il n'y a aucune situation où vous pouvez rayer un nom dans le registre comme tel? Ce que vous pouvez faire, c'est...

**M. Savard (Gilles):** Le seul nom que je peux voir, c'est dans le registre des intermédiaires. Il pourrait y avoir une radiation, parce que le registre des intermédiaires ne fonctionne pas avec un système de cote, et ce n'est pas tout à fait le même suivi. D'ailleurs, je crois qu'un peu plus loin on verra quelque chose concernant les intermédiaires. Ça, c'est un système un petit peu différent. Mais, dans le registre des propriétaires et exploitants, de la façon dont il a été bâti, normalement, c'est une surveillance qui est continue, et non seulement, d'ailleurs, pour des gens qui sont inscrits à la Commission au Québec, mais aussi pour les personnes qui ont même été inscrites dans d'autres administrations auxquelles la Commission a accès. Donc, c'est comme un fichier commun.

Donc, il n'y a pas vraiment de suspension de cette inscription-là. L'inscription est toujours active, sauf que, dépendamment de la cote, la personne peut exploiter ou ne peut pas exploiter, peut être propriétaire ou ne peut pas être propriétaire d'un véhicule.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, au fond, quand il y a un problème sérieux avec une personne qui est inscrite au registre pour toutes sortes de raisons, vous pouvez interdire la circulation et l'exploitation du véhicule...

**M. Savard (Gilles):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** ...mais vous ne pouvez pas rayer le nom du registre.

**M. Savard (Gilles):** Non, on garde le nom dans le registre, d'autant plus que cette personne-là, le plus souvent, va revenir par la suite; ça peut être des mois ou un an ou deux après. Donc, à ce moment-là, c'est que la Commission ne part pas avec cette personne-là sur une base zéro, elle sait que cette personne-là faisait du transport à telle époque, qu'elle a cessé à telle date, et voici quel était son dossier. Donc, ça, ça évite, pour certaines personnes, de remettre des mètres à zéro. La Loi sur les véhicules lourds a été faite de telle façon qu'une personne qui aurait un très mauvais dossier qui dirait: Tiens, je vais disparaître durant un an ou deux ans, pour réapparaître ensuite avec un dossier vierge... Ça ne fonctionne pas comme ça avec la Loi sur les véhicules lourds.

● (17 h 10) ●

**M. Bordeleau:** Dans quels genres de cas, juste pour nous illustrer, vous pouvez interdire la circulation et l'exploitation d'un véhicule lourd? Ça se fait dans quels genres de situations?

**M. Savard (Gilles):** Ça serait des... D'ailleurs, c'est, dans des cas assez ultimes, des personnes qui ont vraiment mis en danger, avec insouciance, la sécurité de passagers ou de l'ensemble des usagers du chemin public.

Sans nommer de noms — parce que là, malheureusement, je n'en ai pas en tête, je suis un peu fatigué — il y a eu des gens qui faisaient du transport de

personnes avec des véhicules qui n'étaient vraiment pas en état. Ces gens-là ont eu des cotes conditionnelles, dans un premier temps, lorsqu'il a été constaté que ce n'était pas systématique et de mauvaise foi, mais qu'il y avait eu du laxisme. Donc, ces gens-là avaient des conditions à respecter. Si, par la suite, la Commission se rend compte que ces conditions pour maintenir l'exploitation ne sont pas rencontrées, à ce moment-là, elle va se prononcer sur une cote insatisfaisante qui va interdire l'exploitation pour des raisons, carrément, de sécurité et d'ordre public.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Savard (Gilles):** Donc, c'est dans des raisons ultimes. Pour le reste, habituellement, la Commission va mettre des conditions qui peuvent être multiples, il y a une foule de possibilités.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, ça m'éclairc un peu de ce côté-là.

Alors, si je reviens au premier alinéa de l'article 48.11.18... Je vais le relire, je pense, pour se le remettre en tête: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu doit, pour maintenir son inscription aux registres visés à l'article 4 de la loi...» Bon. Là, on va le modifier, ça va devenir — je vais lire le texte: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu doit...»

**M. Chevette:** Pour éviter que la...

**M. Bordeleau:** ...pour éviter que la Commission interdise la circulation ou l'exploitation de son véhicule lourd selon la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds, verser au regroupement de routiers reconnu de son choix la cotisation annuelle fixée par une assemblée extraordinaire des membres de ce regroupement afin d'en financer les activités.»

Moi, ce que je trouve difficile d'admettre, là — et c'est pour ça que je vous ai posé des questions d'ordre plus général tout à l'heure sur la dynamique de... Vous nous dites que les cas où vous pouvez interdire la circulation ou l'exploitation d'un véhicule lourd, c'est dans des cas ultimes, dans des cas où on met en danger la sécurité publique. C'est un peu les termes qui ont été utilisés tout à l'heure pour expliquer. Ça, j'en conviens, je suis à 100 % d'accord avec ça, il y a une question de sécurité. Je pense qu'on a vu des accidents absolument inadmissibles puis je pense qu'on a eu, au cours des années, plusieurs problèmes avec des véhicules lourds, ce qui fait qu'on doit resserrer de beaucoup l'application de la loi à ce niveau-là. Alors, qu'on interdise pour ces raisons-là, moi, j'en conviens.

Mais là, on est rendu qu'on va interdire la circulation et l'exploitation d'un véhicule lourd parce que la personne ne paie pas une cotisation. Ça, je vous avoue que c'est fort! Là, on est très loin d'un recours ultime puis d'un recours qui sert à assurer la sécurité du public, mais l'effet, ça va être le même, c'est qu'on va empêcher quelqu'un de travailler parce qu'il n'a pas payé une cotisation à un regroupement. Juste à ce niveau-là, au départ, je dois vous dire que je trouve ça difficile à accepter.

L'autre remarque que je voudrais faire sur toute cette dynamique-là — et je reviens avec ce dont on a discuté hier... Hier, vous nous disiez: Ça se fait sur une base démocratique. Il y a une partie qui se fait sur la base démocratique. Je pense que j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer — en tout cas, j'espère que c'est clair — quand une personne décide d'être membre d'un regroupement et puis qu'il y a 100 membres dans le regroupement puis que, à un moment donné, les 100 membres se réunissent puis disent: Est-ce qu'on devrait mettre en place une cotisation pour se donner des services x, y, z, puis qu'on passe un vote puis qu'il y en a 57 qui disent oui puis il y en a 43 qui disent non, les 100 devront payer la cotisation pour se donner les services, et là, c'est démocratique, pas de problème avec ça.

Mais là où j'ai un problème, c'est que je dois être libre de dire que je veux faire partie d'un regroupement ou ne pas faire partie d'un regroupement. Si je ne fais pas partie du regroupement, évidemment, je n'ai pas les avantages de ce regroupement-là, je n'en fais pas partie, mais je n'ai pas à payer de cotisation non plus. C'est là qu'il faut déterminer où est-ce que se situe la ligne entre la liberté d'association et la liberté de ne pas s'associer si on ne veut pas s'associer, et moi, je pense que c'est là qu'il faut tracer une ligne qui est claire. Dans mon esprit à moi, je pense qu'on ne doit pas obliger tous les routiers à être membres d'un regroupement.

Je veux revenir à certains... J'ai relu le rapport Bernier qui a été essentiellement fait à la base de toute la discussion qu'on a actuellement. Dans le sommaire — je vais le prendre dans le sommaire, ça va être plus rapide — du rapport, on nous disait:

«C'est pourquoi le comité propose de privilégier la voie de la modification du Code du travail. En effet, puisque la ministre du Travail s'est engagée, à la mi-février, à faire étudier cette question en priorité par le Conseil consultatif du travail et de la main-d'oeuvre, il convient de laisser cet organisme poursuivre sa réflexion et proposer des solutions qui lui paraîtront les plus appropriées pour l'ensemble des travailleurs autonomes, ce qui dépasse largement le mandat du présent comité d'experts.

«Quant aux modalités d'exercice de ce droit, le comité d'experts estime qu'elles devraient être définies dans le Code du travail à l'issue des discussions qui ont présentement lieu au Conseil consultatif du travail et de la main-d'oeuvre sur la question des travailleurs autonomes. En effet, cette voie est celle qui semble la plus prometteuse en ce qu'elle permettrait d'éviter de créer un régime particulier pour une catégorie spécifique de travailleurs autonomes. À cet égard, elle comporte l'avantage de s'intégrer à des dispositions communes visant l'ensemble des travailleurs autonomes.»

Je pense qu'on a un problème de ce côté-là, et on y a fait référence déjà, qu'il doit y avoir une démarche qui se fasse du côté du ministère du Travail pour toute la question des travailleurs autonomes et de voir comment on peut encadrer cette nouvelle réalité-là.

Dans le rapport, on nous dit aussi: «Toutefois, dans le cas où, pour une raison ou pour une autre, le gouvernement ne serait pas en mesure de présenter en temps utile des modifications au Code du travail définissant les modalités de l'exercice du droit syndical

et du droit de négociation pour les travailleurs autonomes en général ou pour les camionneurs propriétaires en particulier, nous croyons qu'à cause de l'urgence relative qu'impose l'échéance de l'an 2000 il y aurait lieu d'introduire dans le Code du travail des dispositions particulières pour ce secteur d'activité suffisamment tôt pour rencontrer cette échéance. Un tel régime devrait satisfaire à tout le moins aux conditions minimales définies dans la section précédente.» Et les conditions minimales définies dans la section précédente, on faisait référence au fait que ça devait être... «Il doit s'agir — je lis l'extrait — également d'un régime fondé sur l'adhésion volontaire des camionneurs, laquelle doit être assurée par un mécanisme approprié.»

Alors, ça, en fait, c'est l'essentiel des recommandations qu'a faites le comité Bernier. Qu'on fasse des modifications au niveau du Code du travail, qu'on réfléchisse à toute cette problématique-là dans ce cadre-là, je pense que eux, c'est la voie qu'ils ont privilégiée, et ils n'ont jamais recommandé qu'on aborde cette question-là à l'intérieur d'un projet de loi du ministère des Transports comme on le fait présentement. L'autre élément qui était mentionné là-dedans, c'était que l'adhésion devait être volontaire. À partir du moment où on oblige les gens qui ne veulent pas participer à un regroupement à cotiser, là je pense qu'il n'y a plus une base volontaire. On reviendra tout à l'heure sur l'amendement qui a été apporté avec la nouvelle notion d'«adhérent», mais ça me semble, là, être une réalité, en tout cas, avec laquelle moi, je ne suis pas d'accord actuellement.

● (17 h 20) ●

L'autre élément que je veux faire ressortir, c'est que, dans l'ensemble... On a clarifié au tout début qui serait couvert éventuellement par la loi n° 135 en définissant le terme de «routiers», et on sait qu'il y aura une très grande proportion, que ça soit 70 %, 75 % ou 80 %, de gens qui seraient assujettis à cette obligation-là de payer une cotisation à un regroupement de leur choix pour conserver leur possibilité de circuler et d'exploiter leur véhicule. Ces gens-là — et je pense à ce moment-là à ceux qui font essentiellement du transport inter-provincial ou international — eux, le contrat type, ils n'en ont pas besoin. Alors, ça veut dire que 75 %, 80 % des gens vont devoir payer pour un service qui sera probablement le service le plus évident, c'est-à-dire que le Forum va proposer un contrat type... Bien, ils n'en auront même pas besoin, du contrat type, et là on va les obliger à cotiser à un regroupement, alors qu'actuellement ils ont la liberté de le faire ou de ne pas le faire. Alors, il faut réaliser qu'on va faire payer à peu près 75 % de gens pour un service dont ils ne bénéficieraient même pas, parce qu'ils n'en ont pas besoin. Alors, moi, c'est les deux points sur lesquels...

M. Chevrette: Oui. Mais me permettez-vous de vous apporter quelques éléments de réponse?

M. Bordeleau: Oui, oui, allez-y, M. le ministre.

M. Chevrette: Tout d'abord, je suis énormément surpris que vous vous serviez du rapport Bernier, parce que ce n'est précisément pas un rapport unanime, l'avocat des donneurs d'ouvrage a été dissident,

justement, dans le rapport Bernier, c'est M. Towner; deuxièmement, le rapport Bernier préconisait à peu près le système de l'Union des artistes. Donc, c'était un amendement au Code du travail qu'il demandait, puis il assimilait à la notion de Code du travail, donc de conventions et de contrats négociés, alors que, depuis le début du Forum, on ne parle justement pas de syndicats, on soustrait même, dans un amendement que je viens de vous déposer, les conventions relatives au Code du travail canadien et au Code du travail québécois.

Donc, l'argumentaire, ici, c'est de créer une association professionnelle, et celui qui bénéficiera des avantages de l'association professionnelle paiera sa cotisation. Je voudrais réexpliquer ici à l'opposition que c'est précisément la soustraction au Code du travail qu'on est en train de faire. Si je n'avais voulu rien faire, j'aurais eu seulement à attendre que la ministre du Travail amende sa loi et veuille couvrir par le Code du travail ces gens-là qui ont une dépendance et qui... Elle pourrait arriver avec un amendement, par exemple, au Code du travail québécois puis assujettir les travailleurs exclusifs ou les propriétaires exclusifs et dépendants de... Elle pourrait amender le Code du travail puis le mettre dans le même sens que le Code canadien. Ça devient donc des gens syndiqués, ce à quoi l'opposition s'oppose depuis le début.

On s'en est tenu à l'opération commerciale. On ne dit pas que c'est la formule Rand automatique, on dit: Les x personnes qui ne sont pas couvertes par le Code canadien, qui ne sont pas couvertes par le Code du travail, ce qu'on vous suggère avec beaucoup d'insistance, c'est d'abord de vous réunir dans un groupement, et même les adhérents vont pouvoir... Même s'il n'est membre d'aucun regroupement, mais qu'il adhère parce qu'il a une obligation de cotisation, il a le droit d'aller voter pour dire: Je suis contre la cotisation, ou: Je suis pour la cotisation, et ce n'est que si un groupe... Puis c'est la liste qui prévaut. S'ils sont 1 000, par exemple, supposons, à la FTQ — prenons un exemple, 1 000 — ça en prendra 501, minimalement, qui auront voté en faveur de l'établissement d'une cotisation et du quantum pour que ça s'applique.

Je vous avoue que... Regardez-le froidement, là, et vous allez vous rendre compte que ce qui est proposé... C'est vrai que ce n'est pas le rapport Bernier, parce que le rapport Bernier disait: À peu près le patron utilisé dans l'Union des artistes, sauf par amendement, je le répète, au Code du travail. Je l'ai lu, le rapport Bernier, j'étais là avec M. Brassard quand on l'a convoqué; j'étais aux Ressources naturelles à l'époque et lui était aux Transports. Ça a fait ça. Mais, quand il est arrivé, qu'est-ce qu'on a fait? On avait le choix d'essayer de l'appliquer pour l'ANCAI. On est allés voir l'ANCAI, puis ce qu'on a fait, on a négocié au niveau de l'AMBSQ et du ministère pour les agrégats, et ça a donné naissance à peu près à la loi un peu similaire qu'on a faite pour l'ANCAI qu'on est après faire pour le Forum. Puis, comme par hasard, c'est le même statut, c'est le propriétaire qui travaille, qui n'est pas couvert dans le Code du travail québécois. Moi, je pense que c'est une nouvelle approche, effectivement, mais c'est sur le style de la sauvegarde de l'opération commerciale, la non-syndicalisation, mais l'option d'une association professionnelle.

**M. Bordeleau:** J'aimerais juste, M. le Président, avant de laisser la parole à mon collègue, corriger une chose. Le ministre, d'abord, dit que le rapport Bernier n'était pas unanime. Je suis tout à fait d'accord, mais ce que j'ai lu faisait partie du rapport non pas minoritaire, mais majoritaire.

L'autre point. Quand le ministre dit que l'option qui était favorisée par le rapport Bernier était celle d'un statut...

**M. Chevette:** Oui, ça ressemblait.

**M. Bordeleau:** ...semblable à celui des artistes, moi, ce n'est pas ce que je lis. Je lis dans le rapport ici, dans les différents scénarios, où on présente quatre scénarios: le statu quo, un régime syndical sectoriel, le statut du camionneur et des modifications au Code du travail. Quand on regarde le statut du camionneur, on peut y lire, M. le Président: «Pour ce qui est du scénario que nous avons appelé "le statut du camionneur", inspiré de la Loi sur le statut des artistes, le comité estime que ce n'est pas là une voie désirable et qu'elle doit également être écartée dans la mesure où elle constitue un régime à part.» Alors, ce n'est pas ça qu'ils ont favorisé.

**M. Chevette:** Mais ils offraient la...

**M. Bordeleau:** Ce qu'ils ont favorisé, c'est des modifications au Code du travail, soit générales pour régler l'ensemble du problème des travailleurs autonomes ou faire des modifications plus spécifiques pour régler le problème d'un groupe particulier. Et là, ce n'est pas la voie que le gouvernement prend, on procède à l'intérieur de ce projet de loi n° 135.

Alors, le ministre disait tout à l'heure: Des associations professionnelles. Il en existe, des associations professionnelles qui sont sur des bases volontaires, et les gens qui sont membres de ces associations-là qui se donnent des services paient pour les services qu'ils veulent se donner. Mais il n'y a pas une obligation à ce que tout le monde dans un secteur d'activité soit membre d'une association professionnelle, excepté dans les ordres professionnels.

Mais, dans les ordres professionnels, on l'a mentionné hier, c'est toute une autre dynamique, et l'objectif premier, c'est que c'est une organisation qui est mise en place pour protéger d'abord et avant tout le public. À ce moment-là, les gens qui veulent exercer une profession doivent payer les coûts de la protection du public par rapport à des déviants dans leur propre profession. À ce moment-là, il y a une cotisation qui est obligatoire dans un ordre professionnel, essentiellement, et l'argent que les cotisants déposent, c'est pour assurer la mise en place des mécanismes qui vont protéger le public. D'ailleurs, on voit très bien que, dans plusieurs secteurs professionnels où il y a des ordres, il existe à côté des associations de type plus syndical pour défendre les intérêts des membres, mais ça ne se fait pas à l'intérieur des mêmes organisations. Un ordre professionnel, c'est d'abord et avant tout pour protéger le public.

Alors, ici, on a beau tourner autour des mots et dire que ce n'est pas une formule syndicale, il reste que,

quand on est rendu à dire: Ceux qui sont membres peuvent déterminer le niveau de cotisation et se donner les services qu'ils veulent, ça, ça va. Mais, quand on dit: Ceux qui sont en dehors de ça, ils n'ont pas le choix, ils vont devoir aussi cotiser, et ce, indépendamment qu'ils pourront, pour une très grande majorité, tirer directement profit des services ou des outils qui seront mis en place par le Forum comme tel, mais ils auront l'obligation de cotiser, sinon ils ne pourront plus exploiter leur commerce, je pense que c'est pas mal près de ce qu'on peut appeler une formule syndicale.

Alors, je pense que mon collègue voulait intervenir. Je vais lui laisser...

**M. Chevrette:** Je voudrais parler, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le ministre.

**M. Chevrette:** Je vais être bref, mais je voudrais vous dire que c'est vrai qu'on diverge fondamentalement d'opinion là-dessus, il est évident, je n'essaierai pas de le nier. Moi, pour moi — puis je veux établir bien clairement — si on ne donnait pas le choix démocratique au départ d'adhérer ou pas à une cotisation, vous auriez probablement raison dans votre thèse. Mais on offre non seulement le choix démocratique, on donne même le droit de vote à un adhérent qui ne voudrait pas participer à une vie de groupe. On lui permet, lors des séances extraordinaires — si j'ai bien compris le projet de loi, toujours — d'aller voter même s'il n'est pas membre. Une simple adhésion à un groupe pour fins de cotisation pour pouvoir bénéficier des services lui permet d'aller voter le quantum de la cotisation et tout, puis ça prend une majorité pour y aller. C'est ça qu'on dit. ● (17 h 30) ●

Puis j'ajoute, pour terminer, en plus, que, dans le cas présent, personnellement, j'adhère plutôt au principe que, quand on a négocié des avantages, c'est l'ensemble de ceux qui en bénéficient qui paient la facture. S'ils ne veulent pas se donner des services, c'est leur affaire. Ils n'auront pas de facture à payer; qu'ils aillent voter majoritairement contre une cotisation, ils ont l'opportunité, ce n'est pas une loi qui fixe une cotisation automatique. C'est une loi qui donne le pouvoir de s'en voter une ou pas et, le jour où elle est votée, pour ceux qui bénéficieraient des services, ils auront à l'assumer. Et ça, c'est vrai qu'on est en profond désaccord là-dessus, c'est une question de principe, je respecte ça. Je vous donne le mien puis on verra. On vivra chacun avec nos décisions.

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

**M. Gauvin:** M. le ministre, ce qui fait peur, on se doit de faire le débat parce qu'une très grande majorité, un très grand nombre de camionneurs indépendants qui répondent au critère dont on débat aujourd'hui, les propriétaires d'un seul camion, ne savent même pas ce qui les attend, parce que ces gens-là n'ont pas suivi l'actualité. Il y en a une majorité qui n'a pas suivi l'actualité parce qu'ils ne se sont pas impliqués dans les problèmes qu'ont vécus un certain nombre de camionneurs.

Ce qui fait peur aussi, quand on dit 50 %, ils n'auront qu'à adhérer et aller voter. Ce qu'on entend des camionneurs — c'est un monde que je fréquente un peu — ça fait des mois que les représentants d'organismes syndicaux sont dans les restaurants, dans les relais de camionneurs pour leur faire signer des cartes, puis on s'excuse, puis: On n'a pas le droit de faire ça mais, nous, on a besoin de votre support puis ce n'est pas grave. Je te vends ma carte, ce n'est pas grave. C'est juste pour nous aider. On veut avoir une majorité.

Bien, si c'est comme ça, d'abord, dans un premier temps — et ça, je ne suis pas contre ça, cette règle-là, les gens ont le droit d'y adhérer, payer une carte à 5 \$ ou pas — le 50 %, ça va représenter qui, ça? Ça va représenter ceux qui vont avoir suivi le dossier...

**M. Chevrette:** Ici, il y a une erreur. Est-ce que vous me permettez qu'on puisse faire un échange rapide?

**M. Gauvin:** Oui, oui, oui, allez.

**M. Chevrette:** Il y a une erreur, là. La liste, ce n'est pas les syndicats qui vont l'établir, c'est la Commission de transport. Correct? Ils ne peuvent pas être doublons. C'est pour ça que je vous ai dit, hier: Ils déclarent une douzaine de 1 000 à eux trois. Il en reste 6 000 ou il en reste 5 000. Donc, on ne peut pas leur laisser entre les mains, aux trois organisations, le soin de définir leurs listes. Je l'ai dit moi-même hier, puis on va même amender pour donner le temps de faire une liste efficace, une liste unique. Dans la liste unique, s'il y en a qui ont choisi CSN, FTQ en même temps, il va falloir qu'ils se branchent, puis c'est là qu'on va savoir s'il y en a 2 500 là, 1 500 puis 1 000, bon, ça va arriver à 5 500 ou 6 000. Je veux dire, c'est une liste précise.

**M. Gauvin:** M. le ministre, ça, ça va, on comprend. Le point que je veux faire...

**M. Chevrette:** Bien, ceux qui vont voter, puis je peux finir avec ça...

**M. Gauvin:** O.K.

**M. Chevrette:** ...ce n'est pas 50 % qui appartiennent à la FTQ puis tout, la liste va voter. Puis s'il y en a 6 000, ça va en prendre 3 001. Ça commence à être sérieux. Ça va prendre plus que la moitié de ceux qui sont sur la liste officielle définie par la Commission de transport qui vont décider s'ils se paient une cotisation ou pas. S'ils ne veulent pas se payer une cotisation puis se donner des services, pensez-vous qu'ils vont être légitimés de barrer les routes, puis priver les enfants puis les populations d'Abitibi-Témiscamingue de nourriture, après? On va se parler dans la face.

**M. Gauvin:** C'est ça que je voulais vous faire préciser parce qu'on voulait s'assurer que ce n'était pas comme une assemblée syndicale où, s'il n'y a que 100 membres sur 1 000 qui se présentent à l'assemblée puis qui prennent une décision... Un vote démocratique, disent-ils.

**M. Chevette:** Bon, ce n'est pas ça. C'est pour ça que je voulais insister.

**M. Gauvin:** Donc, c'est très clair. Parce que la première partie, M. le ministre, on vous suit là-dedans, la liste, elle va devoir être faite. Mais ce que je vous dis encore, je le reprends: Il y a plus de la moitié des camionneurs qui ne savent pas qu'est-ce qu'on est en train de faire parce qu'ils n'en ont pas nécessairement besoin. Évidemment, s'ils n'ont pas à payer une cotisation syndicale qui pourrait être des montants... Hier, la FTQ nous a dit: Nous, au moment où on se parle, c'est 36 \$ par mois. Ça fait près de 400 \$ par année pour un camionneur qui n'avait pas sollicité d'adhérer à une association dite professionnelle — évidemment, il va avoir une surprise — en plus de l'enregistrement de son véhicule et tous les autres frais qu'il doit... Donc, c'est une surprise. Ça vaut la peine, je pense, d'en faire le débat, et que ça...

**M. Chevette:** Mais on aura une belle preuve, M. le député de Montmagny: S'il y avait, par exemple, sur 6 000, seulement 1 000 qui voulaient se payer une cotisation, ça voudrait dire qu'ils ont barré les routes pour rien, ça voudrait dire qu'ils ont créé un faux problème, ça voudrait dire qu'ils ne tiennent pas du tout à avoir un contrat type puis ça voudrait donc dire qu'il n'y aurait pas de forum. On fait marcher les politiciens, on crée de la pression sur l'opinion publique, on prend des populations en otages, on oblige le Parlement à légiférer. On va être sérieux, fiez-vous sur moi. Fiez-vous sur moi qu'on va être sérieux dans ça. Il y a des limites. Moi, je ne me laisserai pas charrier parce que je suis élu par une population. Puis, moi, ce qui s'est passé en Abitibi, j'ai trouvé ça honteux: Arrêter des travailleurs de gagner leur pain, à part de ça, dans certaines usines.

On dit: Au moins, vous allez vous parler. On leur offre un forum pour se parler. On leur offre l'opportunité de se donner un outil d'encadrement des règles minimales. On a dit: Ça n'a pas d'allure, chauffer 90 heures en ligne. On a dit: Ça n'a pas d'allure de ne pas se reposer une heure de temps en temps quand tu conduis; tu deviens un danger public. Ça, c'est notre responsabilité d'éviter l'insécurité routière, de créer des conditions qui soient favorables à la sécurité. C'est notre responsabilité. On leur offre l'opportunité de le faire ensemble dans un forum. S'ils ne veulent pas le faire, s'ils ne veulent pas se payer de services, ça veut dire qu'ils ne veulent pas de contrat de service. Bien, qu'ils ne viennent pas se plaindre, puis qu'ils n'embarquent pas sur les accotements, puis qu'ils n'intimident pas les gens qui vont livrer de la marchandise ailleurs. C'est ça que ça veut dire, le projet de loi, présentement. Puis ça, j'y crois, M. le député, au plus profond de moi-même.

On est en train d'innover dans les relations. Pas dans les relations syndicales nécessairement, dans les relations dans les opérations commerciales, si on garde le focus sur ce qui se passe présentement, des discussions, de la concertation entre deux groupes théoriquement d'employeurs. Parce que je suis propriétaire, ça ne me tente pas d'aller travailler, ce n'y vais pas. Puis, si je suis salarié, ça a besoin de ne pas me tenter, puis me déclarer je ne sais pas quoi, mais tu vas y

aller travailler. On fait affaire avec des gens qui sont maîtres de leur outil de travail mais qui sont dépendants, d'une certaine façon, d'une seule compagnie ou de deux ou trois. On leur dit: Voici une nouvelle mécanique pour au moins vous parler. Puis, si vous vous mettez en commun, vous aurez à vous prononcer démocratiquement, si vous vous donnez la possibilité de vous donner des services. Si, démocratiquement, vous ne voulez pas vous en donner, bien, bonjour Luc.

**M. Gauvin:** M. le ministre, je veux revenir. Ça, je vous donne raison: s'il n'y a pas suffisamment de camionneurs qui ont le goût de se regrouper, c'était une minorité qui ont tenté de démontrer des problèmes. Des problèmes, il y en a dans le camionnage. J'allais dire des problèmes qui ne sont pas là, je me reprends, il y a des problèmes finalement, mais ils ne les vivent pas tous de la même façon, d'une part.

Moi, ce sur quoi je veux revenir, j'essaie de relire depuis tantôt, j'écoutais mon collègue échanger avec vous, là: Pour maintenir son inscription aux registres, doit faire partie d'une association de son choix. «Doit». Il y a 5 000 camionneurs, la Commission va identifier 5 000 camionneurs; 48.11.18, le premier paragraphe...

**M. Chevette:** C'est amendé, ça.

**M. Bordeleau:** Oui, mais le droit demeure.

**M. Chevette:** On l'a amendé, ça.

**M. Gauvin:** Oui.

**M. Chevette:** Éviter que la Commission interdise.

**M. Gauvin:** O.K., je ne l'ai pas, mais je pense que... Ce que je veux vous dire, c'est que si, par un vote majoritaire, ils décident qu'il n'y aura pas de cotisation, ils ne sont pas tenus d'adhérer à une association?

**M. Chevette:** C'est ça.

**M. Gauvin:** Est-ce que la Commission va reconnaître le camionneur dans sa fonction d'exploitant indépendant autonome?

**M. Chevette:** La Commission...

**M. Gauvin:** J'essaie de reprendre...

• (17 h 40) •

**M. Chevette:** ...qui aura constaté le geste démocratique. Ça n'affecte pas le statut au dossier.

(Consultation)

**M. Gauvin:** En fait, évidemment, je réalise que l'amendement vient changer l'expression.

**M. Chevette:** Oui, mais c'est que j'ajoute que l'adhérent obtient même le pouvoir d'aller voter, même s'il n'est pas membre. Il ne veut pas faire partie de l'association, mais il veut avoir le droit de vote au moins

quand ils vont fixer ou pas une cotisation. Le deuxième amendement, là, regardez-le.

**M. Gauvin:** Est-ce qu'on va faciliter la possibilité à une majorité de camionneurs de pouvoir aller, à l'occasion d'une réunion, d'une assemblée extraordinaire, comme on le mentionnait tantôt, voter? Parce que la très grande majorité des camionneurs indépendants connus au Québec, on le mentionne depuis hier, 70 % à 80 % font de l'extraprovincial ou de l'international. Ils partent le lundi matin, ils reviennent le vendredi soir.

**M. Chevette:** Bien, regardez, là.

**M. Gauvin:** Est-ce qu'on va faire la réunion le dimanche matin?

**M. Chevette:** Regardez, c'est sous la supervision de la Commission des transports. C'est la Commission des transports qui fixe les modalités. Ce n'est pas amendé, ça, dans votre paragraphe 3 de l'article 48.11.18.

**M. Gauvin:** «Convient avec les regroupements de routiers reconnus des modalités».

**M. Chevette:** La Commission, elle, n'est pas partie prenante, là. Elle peut offrir un vote sur trois jours. Elle peut faire n'importe quoi.

**M. Gauvin:** Bien, en fait, c'est ça, le débat que je fais. C'est que...

**M. Chevette:** Mais ça, la Commission, c'est un organisme neutre.

**M. Gauvin:** Moi, je n'ai pas de... Nous reconnaissons que les camionneurs ont vécu des problèmes. Un certain nombre. Ils ont essayé de le démontrer. Vous posez un geste en vue d'essayer de les aider. Nous voulons y collaborer, mais il ne faut pas que la loi n° 135 impose des choses qu'une majorité n'aurait pas souhaitées non plus. C'est ça, la démocratie, finalement. Donc, c'est le but de clarifier chacun de ces articles-là à notre compréhension. Je vais laisser mon...

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

**M. Bordeleau:** Oui, bien, disons que j'ai deux points. J'entendais le ministre tout à l'heure qui nous mentionnait — il parlait des problèmes qu'on a eus sur les blocages de route et tout ça — et disait: Si les gens ne veulent pas être membres d'un regroupement, qu'ils ne viennent pas bloquer les routes puis tout ça. Je pense qu'il ne faut pas mélanger les deux choses: Le projet de loi n° 135, c'est une chose; le projet de loi n° 130, c'est une autre. Et je pense que, ce problème-là des blocages de routes, on l'a réglé dans le projet de loi n° 130. On a mis des mesures coercitives qu'on a votées et puis qu'on a appuyées, nous, de l'opposition, pour faire en sorte que, s'il y a des gens qui exagèrent puis font des blocages de routes, bien il y a des pénalités puis il y a des

moyens, maintenant, que le gouvernement a mis en place qui vont permettre de débloquer les routes. Alors, ça, c'est une chose, et je pense qu'on a tenté de le régler par les mesures qu'on a adoptées dans le projet de loi n° 130.

**M. Chevette:** Je peux-tu...

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** ...tout de suite là-dessus, là? Je ne sais pas si je me suis mal exprimé, mais ce que j'ai dit, c'est que, si on est malheureux dans l'industrie du camionnage et ce groupe au point de bloquer les routes et qu'on leur offre une opportunité de se regrouper, puis de venir nous dire, puis d'échanger, puis qu'après, il n'y a plus aucune façon... ils ne veulent pas rien faire, ça prouvera, comme le disait le député de Montmagny... ou bien c'était une minorité agissante. Moi, je ne sais pas. Mais pourtant, tout le monde reconnaît — en tout cas, même le Forum l'a reconnu — qu'il y avait de véritables problèmes. Mais quand tu as de véritables problèmes, tu t'organises. On sait que c'est difficile de s'organiser parce que c'est des gens individuels, ça. On leur offre une opportunité d'organiser collectivement.

**M. Bordeleau:** C'est justement...

**M. Chevette:** Mais, à partir de là, entre vous et moi, s'il y en avait seulement 500 sur 6 000 qui allaient voter puis qui votaient contre, ça voudrait dire que les problèmes qu'on a soulevés, ça ne touchait pas le monde ou très peu. C'est ça que ça voudrait dire. Mais ça, écoutez, à ce moment-là, on veut bien aider le monde, mais aide-nous à l'aider. C'est ça que je veux dire.

**M. Bordeleau:** Oui, mais, regardez, M. le ministre, vous dites: S'il y a des problèmes dans le milieu et puis qu'on permet aux gens de se regrouper, bien les gens peuvent se regrouper. Actuellement, il n'y a rien qui les empêche de créer des regroupements. Ils sont libres de le faire.

**M. Chevette:** Bien oui.

**M. Bordeleau:** Et puis ils seront libres de le faire à l'avenir. Mais, à partir du moment où il y a une obligation d'être membre d'un regroupement sinon ils ne pourront pas travailler, bien là, c'est plus loin. Moi, si j'ai quelque chose à vendre pour un groupe en particulier où je pense qu'il y a des problèmes et puis qui ont avantage à se regrouper, et puis que je propose ça, bien, si je ne me suis pas trompé, les gens vont venir puis ils vont dire: Ça nous intéresse de faire partie du groupe puis on va se donner des moyens pour défendre les intérêts. Mais, s'il n'y a personne qui vient, bien je vais dire: Je me suis trompé. Il n'y a pas de problème là. Alors, c'est la même chose du côté des...

**M. Chevette:** Mais c'est ça qu'elle dit, la loi, M. le député.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Chevette:** S'il y a une majorité...

**M. Bordeleau:** Non, non, non. Ce n'est pas ça qu'elle dit, M. le ministre. Regardez!

**M. Chevette:** Bien oui, c'est ça qu'elle dit. Je m'excuse!

**M. Bordeleau:** Il y a des regroupements, les gens sont membres des regroupements; ceux qui sont membres d'un regroupement, ils l'ont fait volontairement. Là-dessus je n'ai pas de problème, c'est démocratique. Ils le font volontairement, ils veulent être membres d'un regroupement, que ça soit X, Y, Z, le regroupement en question, et, rendus à l'intérieur du regroupement, l'ensemble des membres peut décider de se donner des services et de payer un montant qu'il fixera. Ils se consultent, ils font des propositions, ils votent là-dessus et la majorité décide qu'elle fixe une cotisation à un montant x pour avoir tel, tel, tel service. Ça, c'est tout fait sur une base volontaire; personne ne les a obligés de le faire, et tout ça, c'est démocratique. Mais là, les gens qui ne sont pas allés dans le regroupement, c'est parce qu'ils ne voulaient pas y aller.

**M. Chevette:** Ils ont le droit.

**M. Bordeleau:** Ils ne voulaient pas y aller, mais là, ils vont être obligés d'adhérer puis de payer.

**M. Chevette:** Non. Vous faites une mauvaise lecture du projet de loi...

**M. Bordeleau:** Non, je ne fais pas une mauvaise lecture.

**M. Chevette:** ...et je vais vous l'expliquer à nouveau. Il y a des gens qui vont adhérer volontairement à des mouvements. Il y en a même qui vont peut-être se créer un nouveau mouvement par rapport à ceux qui sont là. Mais la Commission de transport, qui est responsable de faire la votation sur la cotisation, va offrir à ceux qui n'ont même pas voté, qui n'ont même pas adhéré... Supposons là, prenons concrètement des chiffres: 2 000 FTQ, 1 000 CSN, ça fait 3 000, 1 000 CSD, ça fait 4 000, mettons APCRIQ, 1 500. On est rendus à 5 500, c'est le nombre exact de la liste. Mais il y en a 6 000; il y en a donc 500 qui n'ont pas adhéré. Des personnes. Correct, on se suit jusque-là?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** Les 5 500 qui ont adhéré à quatre groupes vont voter sous la surveillance de la Commission de transport et selon les règles de la Commission de transport. Les 500, ils ne sont pas obligés d'adhérer à aucun groupe mais ils vont avoir quand même le droit, comme adhérents, d'aller voter à cette séance sur laquelle on va se prononcer sur une cotisation. Comme adhérents donc, ils vont avoir le droit, et c'est la majorité des 6 000, en l'occurrence, qui décide s'il y aura ou pas cotisation. Mais ça ne les oblige pas. Ils vont avoir le droit d'aller voter contre parce qu'ils sont contre avant même d'avoir adhéré à un mouvement.

**M. Bordeleau:** M. le ministre, regardez l'article, là: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu...» Bon, alors, c'est qu'il n'a pas voulu s'intégrer...

**M. Chevette:** Il n'a pas voulu!

**M. Bordeleau:** ...dans aucun des groupes... «Doit...»

**M. Chevette:** Il va aller voter.

**M. Bordeleau:** Attendez un petit peu, c'est où qu'on le remplace là? «...pour éviter que la Commission interdise la circulation ou l'exploitation de son véhicule lourd selon la Loi concernant les propriétaires exploitants de véhicules lourds, verser au regroupement de routiers reconnu de son choix la cotisation annuelle fixée par l'assemblée extraordinaire des membres de ce regroupement.»

**M. Chevette:** On va le préciser. Aimeriez-vous...

**M. Bordeleau:** Bien, il n'a pas le choix, là. S'il ne verse pas à un regroupement...

**M. Chevette:** On va s'entendre, si le texte n'est pas clair, parce qu'il n'est pas question de jouer avec ça. Je vais vous en faire une proposition et je vais demander aux gens de rédiger une proposition. L'esprit, ce serait le suivant: c'est qu'ils devront adhérer à un regroupement et payer une cotisation si la majorité, démocratiquement, dans un mécanisme démocratique sous la surveillance de la Commission de transport, a voté pour. Pour bien démontrer que ce n'est pas du tout... L'obligation d'éviter que la Commission le lie est soumise à la condition qu'il y ait une cotisation ou pas. On va le marquer dedans. C'est ça que dit l'article, mais on va l'écrire peut-être plus clair. On se comprend, là?

**M. Bordeleau:** On va essayer de comprendre.

**M. Gauvin:** Là, vous faites le pas, en fait.

**M. Chevette:** Bien, les juristes me disent que c'est ça que ça veut dire. Mais, moi, dans mes mots, je sais que c'est plus explicite parce qu'on soumet, on conditionne la non-utilisation du véhicule sur route s'il ne payait pas alors que la majorité démocratique l'a votée. Donc, je dis: C'est que, pour éviter que la Commission interdise la circulation — elle ne pourrait pas le faire, la Commission n'aurait pas ce pouvoir-là — si, démocratiquement, la majorité a voté qu'il n'y ait pas de cotisation. Ça va de soi.

● (17 h 50) ●

**M. Gauvin:** Je vais y répondre pour voir si on a bien compris le sens. Il y a 4 500 camionneurs au Québec, 5 000, comme on voudra, et ils sont identifiés comme camionneurs indépendants visés par la loi...

**M. Chevette:** Il y a une liste officielle.

**M. Gauvin:** ...il y a une liste officielle. Ces gens-là, la Commission de transport met en place une formule où il y a beaucoup...

**M. Chevrette:** De votation et établit la mécanique.

**M. Gauvin:** ...de facilité pour que ces gens-là puissent se prononcer.

**M. Chevrette:** Exact!

**M. Gauvin:** Il y a 50 % plus un qui définit qu'il devrait y avoir une cotisation pour défendre, en fait, pour supporter les organismes pour les représenter, d'une part. Bien, là, ça commence à être un petit peu plus, je pense, clair, probablement un petit peu facile parce que, si ces gens-là... ma compréhension était à l'effet, et je vais revenir sur un exemple tantôt...

**M. Chevrette:** Et qui plus est, là, ceux qui ne sont même pas membres d'un regroupement vont avoir le droit de vote.

**M. Gauvin:** Vont pouvoir se prononcer.

**M. Chevrette:** Si la majorité, c'est contre, bien ce sera contre. Donc, ça ne pourra plus conditionner le pouvoir de la Commission d'interdire. Parce que s'il n'y en a pas, il n'y en a pas.

**M. Gauvin:** L'inquiétude était basée sur des expériences qu'on a eues, très récentes. Vous avez connu le conflit qu'il y a eu à Transport St-Germain, 300 ou 400 camionneurs, dont les gens suppliaient — une minorité avait voté en faveur d'une grève parce que les autres étaient sur la route et n'ont pas pu se prononcer — devant les caméras de télévision de les laisser travailler. De façon très majoritaire. Ce n'est pas la sorte de conflit qu'on veut dans le futur.

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

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, M. le Président. Vous avez mentionné M. le ministre, 6 000, il y a 6 000. Dans les 6 000, est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent combien de ces 6 000 aujourd'hui tirent bien leur épingle du jeu, là?

**M. Chevrette:** Oui, on a même des courbes dans le rapport — on pourra vous en avoir parce que vous n'étiez pas ici au moment où on l'a déposé — mais, oui, on sent très bien qu'il y a des courbes de salaire, des degrés de satisfaction à part de ça. C'est évident que ces gens-là sont difficilement regroupables.

**M. Middlemiss:** Mais est-ce que ces gens-là représentent une majorité? Quel pourcentage du 6 000 que c'est des gens qui, aujourd'hui, se tirent assez bien?

**M. Chevrette:** La satisfaction des salariés est beaucoup plus grande que celle des propriétaires dépendants. Ça baisse de façon notoire. Ça saute aux yeux.

**M. Middlemiss:** Donc, vous voulez dire, le propriétaire dépendant, lui, il...

**M. Chevrette:** Le propriétaire dépendant a de la misère à tirer son épingle du jeu. Il y a toutes sortes de motifs: parce qu'ils n'ont pas de poids... Je vous donne un exemple, les salariés sont satisfaits à 82 % alors que les propriétaires, c'est 56 %. Ils sont aussi plus satisfaits de leur rémunération, c'est 75 %, alors que là, pour les propriétaires, ça tombe à 50 % exact.

**M. Middlemiss:** Puis quelle est la proportion de propriétaires et de salariés dans ces 6 000?

**M. Chevrette:** Ah! les salariés sont plus nombreux, beaucoup plus nombreux, parce que les entreprises de transport général sont plus nombreuses que... ça doit être des milliers.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je m'excuse, on m'indique qu'il y a un vote. Alors, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à...

**M. Chevrette:** On vous donnera un texte.

**Le Président (M. Lachance):** ...20 heures ce soir.

*(Suspension de la séance à 17 h 54)*

*(Reprise à 20 h 18)*

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux, avec le mandat de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 135, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Alors, au moment de la suspension de nos travaux, vers 18 heures, nous en étions à l'article 48.11.18, après avoir suspendu l'article 48.11.15. Et évidemment, on n'a pas abordé 48.11.16, 48.11.17. Alors, il y avait un amendement à l'étude à 48.11.18.

**M. Bordeleau:** Mais, avant le souper, j'avais compris que le ministre nous déposerait un amendement, là.

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que j'ai tendu la perche en disant: Est-ce que ça vous irait si on le mettait plus clair encore qu'il n'est là? L'objectif est le suivant, c'était de dire: Advenant un vote négatif, majoritaire, contre la cotisation, il est évident que le pouvoir de la Commission de regarder exclusivement l'inscription puis d'empêcher le camion d'être sur la route ne tient pas parce que c'était relié un à l'autre; l'empêchement de rouler était relié au non-paiement de la cotisation. Mais si, majoritairement, il n'y a pas de cotisation, ils décident de ne pas cotiser, en vertu des principes qu'on a dits, ça ne tient plus, ce pouvoir, parce que, n'ayant pas de cotisation, ils n'ont pas d'obligation de la payer; donc, ils ne sont pas en défaut devant la Commission. On se comprend bien? C'est ce qu'on me dit que ça veut dire, d'autre part. Mais, moi, je ne suis pas juriste, là.

*(Consultation)*

**M. Chevrette:** Ah oui! On dit, par exemple, au troisième alinéa: «Le présent article n'a d'effet que si plus de 50 % des personnes identifiées à la liste des routiers constituée selon l'article 48.11.16, personnellement ou par les regroupements de routiers reconnus dont ils sont membres, se prononcent en faveur de son application.» C'est relativement clair, là. En fait, le présent article qui dit que tu ne rouleras pas, ce n'est valide que s'il y a plus que 50 % plus un qui en veulent, une cotisation. On se comprend bien? C'est assez clair dans la première ligne du troisième alinéa.

● (20 h 20) ●

**M. Bordeleau:** Oui, mais moi, je ne trouve pas ça très clair, là. Je comprends ce qu'il y a dans le troisième alinéa, mais quand on lit le premier alinéa de l'article — je vais le reprendre: «Tout routier qui n'est pas membre d'un regroupement reconnu...»; alors, ça veut dire qu'il y a des regroupements qui existent actuellement, un certain nombre. Bon, le routier qui n'est pas membre de ce regroupement-là, doit, pour, bon...

**M. Chevrette:** ...troisième alinéa ou le premier?

**M. Bordeleau:** Ce qui n'est pas clair, là... en tout cas, ça pourrait être une amélioration mais ce qui n'est pas clair, c'est que le vote comme tel doit se prendre sur l'ensemble de tous les routiers, et non pas par regroupements qui existent déjà.

**M. Chevrette:** C'est la liste, ça.

(Consultation)

**M. Chevrette:** J'aimerais ça, essayer de comprendre ce que vous trouvez d'ambigu.

**M. Gauvin:** Moi, je vais...

**M. Chevrette:** Parce que si on veut trouver un amendement qui colle à une réalité, il faudrait savoir...

**M. Gauvin:** Là, vous venez de...

**M. Chevrette:** Où situez-vous l'ambiguïté, dans le texte et avec les amendements? Moi, je suis bien prêt à le clarifier, là, plus ça va être clair, ça va être clair pour tout le monde. Si c'est clair pour les parlementaires, on court la chance d'être plus clair aussi pour le monde ordinaire qui ne joue pas avec les textes de loi quotidiennement.

**M. Gauvin:** À un moment donné, au cours de la séance de cet après-midi, j'avais cru que vous aviez la volonté de l'exprimer de façon plus claire, qui se rapprochait de notre compréhension. Et là, vous venez d'ajouter une expression ou une explication qui me remet en question, à savoir: Est-ce que tous les membres inscrits à la liste vont devoir s'inscrire à un syndicat pour pouvoir voter?

**M. Chevrette:** Ce n'est pas l'intention du tout, sauf qu'il y en a qui, spontanément, vont avoir à adhérer à un groupe.

**M. Bordeleau:** Il y en a, puis il y en a qui ne le sont pas.

**M. Chevrette:** Puis il y en a qui ne le seront pas. Moi, je vous ai dit: Tout le monde qui est inscrit sur la liste va avoir l'opportunité de voter. Ça, c'est clair, ça. Et puis, c'est 50 % plus un de la liste qui doit enclencher le processus d'une cotisation ou d'une non-cotisation...

**M. Gauvin:** Avant de...

**M. Chevrette:** Je finis juste ma phrase, c'est important. S'il y a une non-cotisation, le présent article ne joue pas. Si le vote est négatif, le présent article n'a pas d'effet. C'est ça que ça veut dire.

**M. Gauvin:** Et notre compréhension, elle doit être de cette façon, à savoir que les gens s'expriment par un vote avant d'avoir l'obligation de s'inscrire à un regroupement, un syndicat.

**M. Chevrette:** Non, la spontanéité de l'adhésion, ça, ça va jouer selon les parties, mais ceux qui ne veulent pas, eux, ils ont le pouvoir même s'ils n'ont pas...

**M. Gauvin:** M. le ministre, M. le ministre.

**M. Chevrette:** ...adhéré à un groupement, eux, ont le pouvoir de voter sur la cotisation.

**M. Gauvin:** M. le ministre, je vous ai dit avant d'avoir l'obligation de s'inscrire à un syndicat.

**M. Chevrette:** Avant d'avoir l'obligation. Mais ça ne sera même pas pour être membre, ça va être comme adhérent. Si c'est oui, l'obligation, ça sera d'adhérer et non pas d'être membre en règle, parce qu'il pourrait choisir — mettons que c'est 100 \$, par exemple, théorique — que son 100 \$ va à l'APCRIQ ou bien il va à la FTQ ou bien il va à un des trois autres, là.

**M. Gauvin:** Après qu'il se sera prononcé en faveur.

**M. Chevrette:** Oui, mais, si les syndicats... Je comprends, on discute, ici, c'est évident que, s'il y a une adhésion spontanée de 4 000 sur 5 000 à des groupements, le problème, il va se trouver réglé, parce que tu n'adhères pas à un groupement sans payer une cotisation, je veux dire. Mais, si les trois groupes ne représentaient que 40 %, par exemple, ou 55 % ou 60 %, puis que les adhérents, les futurs adhérents ou les gens qui n'ont pas voulu réussir à faire la cabale suffisamment fort pour que ça ne passe pas, le présent article, il ne joue pas. Ça veut dire qu'on ne pourrait pas empêcher, à ce moment-là, d'aucune façon, un routier de continuer à faire ce qu'il faisait. C'est ça que ça dit, l'article. Regardez le troisième paragraphe et regardez les amendements qu'on a présentés.

**M. Bordeleau:** Justement, le troisième paragraphe, quand on le lit — je comprends ce que vous me dites, je comprends très bien — on dit: «Le présent

article n'a d'effet que si plus de 50 % des personnes identifiées à la liste des routiers constituée en vertu de l'article 48.11.16...». Et là, on réfère, à cet article-là, à la liste de la Commission. Alors, ça, c'est clair. «...personnellement ou par les regroupements de routiers reconnus dont ils sont membres, se prononcent en faveur de son application.» Comment ça va fonctionner, ça, là? C'est la CTQ qui va prendre la responsabilité de faire la consultation ou si c'est les regroupements? Parce qu'on dit: se prononcent par les regroupements de routiers reconnus. Est-ce que c'est les regroupements qui vont, eux, faire la consultation pour leurs membres ou si ça va être fait par une instance qui est extérieure, qui est la CTQ, qui va faire la consultation? Alors, c'est ça qui prête à ambiguïté.

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que le vote peut se prendre lors d'une assemblée extraordinaire d'un groupement, pour ses membres, sous le contrôle de la CTQ, des scrutateurs de la CTQ, puis les règles du jeu de la CTQ.

**M. Bordeleau:** Le vote va se prendre dans une assemblée d'un syndicat, si c'est un syndicat, d'un groupement syndical, puis c'est là qu'ils vont décider... Je ne sais pas, il me semble que c'est... A tout le moins, il me semble que, si c'était une instance complètement externe aux personnes qui sont directement impliquées et que ça se fasse en dehors des regroupements et qu'il y ait des modalités qui permettent réellement à tout le monde de pouvoir se prononcer, avec les difficultés que mon collègue député de Montmagny-L'Islet mentionnait cet après-midi: c'est des gens qui sont sur la route, ça va prendre des conditions bien particulières pour faire en sorte que ces gens-là puissent se prononcer, il me semble que ça serait bien différent. C'est tout ce genre de choses là qui est ambigu puis qui...

**M. Chevrette:** Oui, mais, entre vous et moi, vous me citez le rapport Bernier avec un amendement au Code du travail tantôt.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevrette:** Je peux-tu vous dire que, s'il y avait un amendement au Code du travail puis s'ils avaient le droit de se syndiquer, vous les laisseriez voter en assemblée.

**M. Bordeleau:** Le problème serait réglé pour l'ensemble des travailleurs autonomes et cette problématique-là serait discutée dans ce contexte-là, d'une réforme du Code du travail. Le gouvernement ne l'a pas fait. Là, on est dans le cadre d'un projet de loi sur le transport, puis c'est là qu'on essaie de regarder ce qui se passe.

**M. Chevrette:** Oui, je comprends, mais, M. le député, si les gens ont adhéré massivement à un groupement, c'est parce qu'ils en veulent. Ce n'est pas à nous autres de décider qu'ils en veulent ou qu'ils n'en veulent pas. Supposons, par exemple, que la FTQ va chercher 3 000 travailleurs à leur groupement, puis que les deux autres vont en chercher 2 000, puis qu'il en reste seulement 500...

**M. Bordeleau:** Oui, mais il y a une différence, M. le ministre, entre payer une carte de 2 \$, comme il se passe actuellement, puis d'aller voter, au moment où les choses seront claires, que, quand tu votes pour une cotisation, c'est une cotisation de tel montant, et là, les gens vont évaluer si, de fait, il y a un avantage à eux. Ça va se faire dans un contexte différent.

**M. Chevrette:** Ils vont vanter les mérites de la qualité de services qu'ils veulent offrir.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, puis, là, les gens évalueront les services en fonction des coûts, et je ne suis pas certain qu'on va avoir les mêmes résultats qu'avec le nombre de cartes qui ont été vendues à 2 \$.

**M. Chevrette:** Moi non plus. Je ne dis pas ça, là.

**M. Bordeleau:** Bon. C'est pour ça que je dis que ça doit se faire à l'extérieur de...

**M. Chevrette:** Quand la loi va être votée puis qu'il va y avoir une cotisation... Il n'y a pas de quantum de cotisation d'annoncé, là. S'il y a une association qui offre, par son recrutement, une cotisation à 100 \$ par an ou bien à 200 \$ par année ou à 36 \$ par mois, je ne sais pas, ou 32 \$, peu importe, les gens vont aussi choisir en fonction de ce qu'on va leur offrir comme produit. Mais, s'ils adhèrent à un mouvement, ils adhèrent au mouvement. S'ils n'adhèrent pas, je vous assure que, par la loi, ils vont pouvoir voter, même s'ils n'ont pas adhéré à un groupe. Et c'est le pourcentage sur la liste établie par la CTQ qui va prévaloir pour le vote.

● (20 h 30) ●

**Le Président (M. Lachance):** Techniquement, M. le député de l'Acadie, on m'indique que votre 20 minutes sur le 48.11.18 est écoulé. Sur l'amendement...

**M. Bordeleau:** Je comprends, mais je pense qu'on travaille plus en fonction d'approfondir l'article.

**Le Président (M. Lachance):** Bien, en tout cas, moi, je veux bien être souple, là, mais, de consentement, c'est certain qu'on peut faire bien des choses. Mais je veux vous indiquer quand même que c'est ça.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, ça va.

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

**M. Gauvin:** M. le ministre — c'est-ou correct? — vous nous dites: S'ils adhèrent massivement un jour... On ne sait pas ce qui va arriver, hein! Donc, cette loi-là, on doit la définir, essayer de la voter en fonction de toutes les problématiques possibles.

Et je reviens à ce qu'on a discuté précédemment. Donc, moi, j'avais cru que c'est la Commission des transports, de par l'information que vous nous aviez donnée, votre perception était à l'effet que c'est la Commission des transports qui allait avoir l'initiative de préparer le vote pour aller chercher l'appui de 50 % à l'application de cet article. Ça reste toujours ça?

**M. Chevette:** Oui. La Commission édicte les règles. On l'a dit dans l'article avant, là.

**M. Gauvin:** C'est la Commission de transports qui va faire l'approche auprès du...

**M. Chevette:** Puis les greffiers ou les scrutateurs. C'est eux autres qui vont assister au décompte du vote. Ils vont faire...

**M. Gauvin:** Ça ne sera pas l'initiative... Je m'excuse là, mais pour une meilleure compréhension. Ce n'est pas l'initiative de chacun des groupes syndicaux?

**M. Chevette:** C'est-à-dire que les groupes syndicaux...

**M. Gauvin:** Exemple, la FTQ.

**M. Chevette:** ...qui pourraient convoquer les membres qui ont adhéré à eux dans une salle puis vanter leurs mérites, c'est leur droit, ça.

**M. Gauvin:** Mais le vote ne se prend pas là?

**M. Chevette:** Mais le vote sera supervisé par la CTQ.

**M. Gauvin:** Mais il ne se prend pas nécessairement lors d'une assemblée de groupes de membres puis, le lendemain soir, dans un autre secteur au sein d'une autre organisation. Bien non, mais si on veut mieux comprendre...

**M. Chevette:** Bien, écoutez! C'est parce que le droit d'association est un droit inaliénable. Il faut faire attention, là. Il ne faut pas avoir l'air ici de s'objecter à ce que les gens adhèrent à un mouvement. S'ils adhèrent, c'est parce qu'ils veulent. Il n'y a personne qui va les pistonner. Moi, je pourrais vous proposer un amendement là qui dirait, par exemple: Le présent article n'a d'effet, bon, que si ses membres se prononcent en faveur de son... La Commission convient avec les regroupements de routiers reconnus... J'enlèverais ça. La Commission organise, par exemple, le vote. Mais c'est parce qu'on a l'air de quoi, nous, comme parlementaires, là? On est en train de s'inquiéter sur le droit à des gens d'adhérer librement à une association de leur choix puis de tenir des assemblées librement démocratiques.

**Le Président (M. Lachance):** Mais, M. le ministre, si je comprends bien, c'est la Commission des transports du Québec qui va...

**M. Chevette:** Édicter les règles du vote.

**Le Président (M. Lachance):** ...reconnaître l'éligibilité pour aller voter?

**M. Chevette:** Exact.

**Le Président (M. Lachance):** Bon, une fois que la liste est établie, si quelqu'un s'en va voter dans un

groupe, ça veut dire qu'il ne pourra pas aller voter dans l'autre groupe.

**M. Chevette:** C'est clair.

**Le Président (M. Lachance):** Parce que ça, c'est quand même important, là, pour qu'il puisse se promener puis...

**M. Chevette:** Non, mais on peut édicter: c'est le même soir que ça va se faire, dans trois groupes différents sous le contrôle de la Commission.

**Le Président (M. Lachance):** Mais ces règles du jeu...

**M. Chevette:** Ou dans quatre groupes différents, parce qu'il y a les non-inscrits qui ont le droit de vote. Ça, c'est clair. Mais c'est parce que j'ai essayé de comprendre depuis le début. Peut-être qu'il y a quelque chose qui m'échappe aussi puis...

**Le Président (M. Lachance):** Parce que les règles du jeu ne sont pas claires.

**M. Chevette:** Je ne cherche pas à prêter d'intentions, là, à qui que ce soit, mais je constate que, s'ils ont adhéré, ça, ça va être après une campagne de recrutement. N'oublions pas que la Commission — on va changer les dates tantôt — mais la Commission va édicter une liste, va produire une liste. Les trois centrales syndicales en présence vont chercher à s'arracher ces membres-là, elles vont prêcher que c'est mieux pour eux autres, c'est bon pour eux autres, c'est supérieur à l'autre, puis etc. Ils vont faire une campagne de recrutement. La campagne de recrutement va donner ses fruits, on va se ramasser avec un décompte. Ce décompte-là, est-ce qu'on doit en plus... Après qu'on leur a fait faire une campagne de recrutement, une campagne d'adhésion, on va les empêcher de voter en faveur ou en défaveur de leur regroupement? C'est possible que la CSN ait dit durant toute la campagne: Moi, je ne chargerai que 100 \$ par année. C'est possible. Avez-vous vu ce que la FTQ a dit, elle? Elle a dit: Moi, vous ne me fixerez pas vos cotisations dans une loi parce que, si c'est les métallos puis les métallos, c'est 32 \$ par mois, ou si ce sont les Teamsters à 40 \$ par deux mois, ce sont les constitutions de chacun des groupes qui recrute qui jouent. Et le recruté qui est sollicité, lui, il va avoir le choix de prendre celui qu'il voudra. Écoutez une minute, après qu'on leur reconnaît le droit à l'association, le droit au regroupement dans l'instance qu'ils veulent, le quantum de cotisations, ils paieront... Mais s'il y en a seulement... Si, en bout de course, sur les 5 000, il y en a seulement que 2 000 qui ont adhéré à des mouvements, on a la responsabilité de faire voter les 3 000 aussi qui ne veulent pas aller dans un regroupement. Est-ce que c'est parce qu'ils ne veulent pas de cotisation? Pas nécessairement, ils peuvent dire: Moi, je ne veux pas faire partie de l'association mais je veux avoir les services, je les paie.

On verra le décompte. Moi, je ne peux pas présumer des résultats ici, là, mais je ne voudrais pas que le Parlement passe pour s'objecter au droit d'association, puis je ne pense pas que... Ce n'est pas ça non plus. On

en l'air, en refusant qu'ils puissent voter dans leur groupement de leur choix. Ce n'est pas *Les animaux malades de la peste* de Jean de La Fontaine, ça là. Il y a eu du recrutement puis ils ont adhéré ou ils n'ont pas adhéré. Il y a une liberté d'adhésion ou de non-adhésion, il y a une liberté de voter pour une cotisation ou un refus. À partir de là, il faut quand même être beau joueur.

**M. Gauvin:** Vous n'allez pas nous convaincre de ce principe-là. Je pense que c'est connu.

**M. Chevette:** C'est correct.

**M. Gauvin:** Ce qu'on veut savoir, c'est... On n'est pas plus hésitant à comprendre que vous l'êtes, de l'autre côté, c'est qu'on veut savoir, quand on va voter, si on doit se positionner, sur quoi on le fait? Ça va être basé sur l'explication que vous nous avez donnée de l'application de la loi.

On va prendre l'exemple: Si la FTQ ou la CSN, 4 000 membres qui y adhèrent, sont réunis quelque part, prennent un vote majoritaire, 50 plus un. Les deux autres centrales, le même soir, prennent un vote minoritaire contre l'adhésion. Est-ce que c'est le total de tout ça ou si la FTQ — je ne sais pas si c'est celle-là que j'avais nommée en premier — va dire: Nous, notre groupe a voté majoritairement, nos membres y adhèrent puis la loi s'applique.

**M. Chevette:** Je comprends mieux là.

**M. Gauvin:** Bien, oui...

**M. Chevette:** C'est la liste totale. La FTQ pourrait voter à 54 %, puis les deux autres à 44 %, puis il n'y a pas 50 % du total. Parce qu'on ne peut pas avoir deux traitements dans l'article. Pour un groupe de la FTQ, s'il refuse de payer, il n'est pas sur la route, puis les deux autres qui ont voté minoritairement, ils ne seraient pas, personne, sur la route. Il faut que ce soit la liste globale. D'accord? On se comprend jusque-là? S'il y a 6 000 voteurs, il faut que ce soit 3 001, indépendamment du nombre de groupes, parce qu'il pourrait y avoir, à l'échéance, plus de trois groupes. Il pourrait y en avoir cinq. C'est 3 001 sur 6 000.

**Le Président (M. Lachance):** 6 000 voteurs ou 6 000 personnes qui ont droit de vote?

**M. Chevette:** 6 000 voteurs, tous ceux qui sont inscrits sur la liste, c'est 50 % de ceux qui sont inscrits sur la liste.

**Le Président (M. Lachance):** Parce qu'il y a des gens qui peuvent décider de s'abstenir et de ne pas aller voter.

**M. Chevette:** Non, mais reprenons l'article...

**Le Président (M. Lachance):** À ce moment-là, c'est comme si c'était non.

**M. Chevette:** Non, non, ils ne sont pas non. Bien, il ne sont pas non...

**Le Président (M. Lachance):** Bien, s'ils ne votent pas.

**M. Chevette:** Ils ne votent pas, c'est comme en abstention, tu hérites du résultat. Mais si tu ne vas pas voter contre, c'est comme si tu étais contre dans l'occurrence parce que tu es dans le 50 % qui ne voteraient pas pour.

**M. Gauvin:** M. le ministre, si vous voulez en avoir juste 3 000 participants, ils ont juste à mettre ça un lundi soir ou un mercredi soir. Vous allez voir que vous...

**M. Chevette:** Oui, mais ça, on va tenir compte...

**M. Gauvin:** Vous allez en avoir juste 3 000. Puis il y en a 3 000 qui vont décider pour les 3 000 autres.

**Une voix:** Ces gars-là, ils sont sur la route.

**M. Chevette:** Mais, monsieur, il y a des commissaires d'écoles qui sont élus par 2 %.

**M. Bordeleau:** Ce n'est pas nécessairement un modèle.

**M. Chevette:** Non, je ne vous dis pas que c'est bon, hein! Mais là, on va bien plus loin que ça, on exige que 50 % de la liste de 6 000 — si c'est 6 000, là — 50 % plus un aient voté en faveur. Voyons, c'est clair. Je ne peux pas le répéter ad nauseam. C'est la liste, ce n'est pas le groupement, puis c'est la majorité de la liste.

**Une voix:** Ce n'est pas nécessairement tous ceux qui vont voter, la liste!

**M. Chevette:** Non, non. Ça, ça veut dire que, s'il y en a 2 000 qui ne votent pas, ça en prend pareil 3 001 qui aient voté pour. C'est ça que ça veut dire.

● (20 h 40) ●

**Le Président (M. Lachance):** Mais là, il y a tout le mécanisme qui va faire en sorte que, bon, la Commission des transports va s'occuper de tout ça. On ne peut pas définir ça dans une loi. Hein, M. le ministre?

**M. Chevette:** Je ne comprends pas.

**Le Président (M. Lachance):** On ne peut pas mettre dans une loi le mécanisme qui va faire en sorte que les gens vont se prononcer.

**M. Chevette:** Non, le mécanisme, c'est sous l'égide de la CTQ.

**Le Président (M. Lachance):** Ça veut dire qu'il faut que la Commission des transports prenne les dispositions pour que ça se passe correctement puis qu'il n'y ait pas de contestation. Alors, il y a un acte de foi, là, un acte de confiance qu'on doit avoir envers un organisme reconnu. On ne peut pas aller beaucoup plus loin.

M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Je voudrais juste faire un dernier commentaire. Je comprends bien la position du ministre, tout ça, là, on a les réserves qu'on a mentionnées, mais l'autre point que je veux faire... Le ministre dit: Si les gens ont décidé d'adhérer — je pense que c'était l'expression qu'il utilisait tout à l'heure, «s'ils ont adhéré» — il me semble que ce n'est pas aussi évident que ça, quand on revient au départ complètement. Moi, je suis camionneur, je ne veux pas être impliqué dans une association et, automatiquement, étant sur la liste, pour garder mon nom sur la liste, je vais devoir voter à l'intérieur d'une association professionnelle pour décider si on va mettre une cotisation ou non.

Je vais faire un parallèle. Si j'ouvre un commerce au coin de la rue, je ne suis pas obligé d'être membre d'aucune association et je ne suis pas contraint d'être lié par les décisions que va prendre l'Association des marchands du quartier, alors que, là, tout le monde qui est sur la liste de la CTQ va devoir se prononcer. Ils peuvent toujours ne pas se prononcer, mais ils vont être liés par les décisions que va prendre la majorité du groupe. À ce bout-là, c'est démocratique, la majorité prend une décision, excepté qu'ils n'ont pas la liberté de dire: Bien, moi, je ne participe pas. Et il n'y a pas d'élément qui explique de façon claire pourquoi les gens devraient être contraints, comme on parlait, cet après-midi, des ordres professionnels. Les ordres professionnels, il y a des raisons bien particulières, mais une personne qui ouvre un commerce au coin d'une rue, il n'y a rien qui l'oblige à être membre d'une association et de se prononcer sur une cotisation et de vivre, ensuite, avec les obligations qui seront liées au vote majoritaire, alors que c'est le cas ici. Et, présentement, il y a un certain nombre de ces gens-là aujourd'hui qui ne sont liés à aucune association, qui ne sont pas liés par des contraintes majoritaires, qui travaillent comme des indépendants. Et là, on change cette règle-là complètement.

Alors, quand on dit: S'ils ont décidé d'y adhérer, je n'ai pas le choix, moi, là, de dire: Bien, moi, ça m'intéresse de participer à un vote, pour voir si on veut se donner une cotisation, je suis obligé de participer et, si je ne participe pas, de toute façon, je serai lié par les décisions qu'ils vont prendre et je ne pourrai pas, d'aucune façon, être exclu des décisions qui seront prises par ce regroupement-là. Alors, ça, c'est un autre problème qui existe. Je pense que le ministre disait... Au départ, on a exprimé des points de vue qui pouvaient être différents, je pense bien que c'en est un, ça, puis je ne pense pas qu'on puisse éliminer ce point-là.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Alors, est-ce qu'on peut procéder à l'adoption?

**M. Bordeleau:** Oui, mais ce qu'on aimerait, mon collègue le demande puis je pense que c'est peut-être justifié, là...

**Une voix:** J'ai de quoi à vérifier.

**M. Bordeleau:** ...si on pouvait suspendre le 11.18, puis revenir aux autres qu'on a laissés avant. Là,

on aura le portrait global, puis après ça on les votera. Le 40.11.15, .16, .17, puis, après ça, là, on aurait le portrait d'ensemble, puis on pourra les voter un par un.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Alors, on suspend 48.11.18, y compris l'amendement, et on revient à 48.11.15.

Il y avait un amendement qui a déjà été déposé.

**M. Chevette:** Il faudrait peut-être corriger le dernier paragraphe: «des membres d'au moins», et non pas «d'au mois», là, corriger la faute d'orthographe.

**Le Président (M. Lachance):** Ah, il y a une faute d'orthographe, effectivement, dans le dernier paragraphe, deuxième ligne: «d'au moins», et non pas «d'au mois».

**M. Chevette:** Bon. Le mot «coopérative», je l'avais expliqué, puis le mot «adhérent», je l'ai expliqué: «On entend par... un routier qui n'est pas membre d'un regroupement de routiers reconnu et qui doit, le cas échéant, cotiser à tel regroupement par application de l'article 48.11.18.» C'est après que la majorité se sera prononcée et, si c'est pour, il devra choisir à quel groupe il veut verser sa cotisation. C'est ça, que ça veut dire, tout simplement.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Quel amendement?

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement à 48.11.15 dont vient de parler le ministre. Alors, adopté sur division? Est-ce que 48.11.15 tel qu'amendé est adopté?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté sur division. Nous en sommes à 48.11.16.

**M. Chevette:** C'est la date, ça? On changerait le «15 juillet» pour le «15 août», comme je l'ai annoncé hier.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, ça, c'est nouveau?

**M. Chevette:** Oui, c'est nouveau mais j'en avais parlé hier au groupe devant la commission. Je trouve que le 15 juillet, c'est très tôt, là.

**M. Bordeleau:** La liste de la CTQ, elle est faite actuellement?

**M. Chevette:** Non, la liste n'est pas rédigée. Il y a les données pour le faire parce qu'il y a eu inscription de tous les camionneurs; il s'agit de rédiger une liste spécifique mais, comme ils sont pris avec d'autres problèmes présentement, la Commission, en plus, dans le vrac, là.

**M. Bordeleau:** O.K. Vous mettriez le 15 août.

**M. Chevrette:** Le 15 août au lieu du 15 juillet. Et j'en avais déposé un autre.

**Le Président (M. Lachance):** Si vous voulez, on va disposer de cet amendement-là d'abord, est-ce qu'il y a des problèmes sur cet amendement? Est-ce qu'on peut en disposer immédiatement?

**M. Bordeleau:** Est-ce que c'est suffisant, le 15 août, ou si...

**M. Chevrette:** Je pense que oui. Je pense qu'ils sont capables de rédiger une liste, puis qu'ils se mettent à faire du recrutement à partir de cette liste.

**M. Gauvin:** J'essaie juste de voir, M. le Président, M. le ministre, entre le 15 juillet et le 15 août, est-ce que les services gouvernementaux comme d'autres services sont aussi disponibles?

**M. Chevrette:** Non, mais c'est confié à une ou deux personnes ça, la rédaction. S'il s'agit de prendre le fichier central de l'inscription de tous les 55 000 camionneurs qui se sont inscrits pour le camion lourd, là, et ils retirent de cela les gens qui sont camionneurs dépendants, parce que c'est une liste d'une spécificité bien précise. Il s'agit de soustraire de cela la liste de ceux qui sont couverts par la présente loi, c'est-à-dire propriétaires artisans qui travaillent pour Besner ou bien pour Baillargeon ou pour Robert, ils fixent la liste...

**M. Gauvin:** À mon avis, il faut qu'ils aillent voir tous les fichiers des camionneurs.

**M. Chevrette:** C'est possible.

**M. Gauvin:** C'est ce qui leur indique le nombre de véhicules inscrits.

**M. Chevrette:** Ils ont l'inscription en vertu de la loi n° 430 qu'on a votée. Ils vont être contactés.

**M. Bordeleau:** C'est suffisant? On est au 15 juin, deux mois durant l'été.

**M. Gauvin:** Contactés à la mi-juillet...

**M. Chevrette:** Si on donne du 15 juin — supposons que c'est le 15 juin — au 15 août, ça fait deux mois. Je pense que c'est suffisant pour dresser cette liste.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevrette:** Le deuxième amendement, vous l'avez reçu ce matin, c'est la concordance. Le «Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général» au lieu du «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage». C'est par concordance, celui-là.

**M. Bordeleau:** C'est dans le...

**Le Président (M. Lachance):** Le deuxième alinéa.

**M. Bordeleau:** À 48.11.16?

**M. Chevrette:** Oui, vous l'avez reçu ce matin.

**M. Bordeleau:** Ah! oui. O.K. Oui, d'accord.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 48.11.16 tel qu'amendé est adopté?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté sur division?

**M. Gauvin:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Article 48.11.17. Il y a un amendement?

**M. Chevrette:** Oui, il y a un petit papillon qui dit: Remplacer le mots «ensemble des routiers» par les mots «ensemble de ses membres et adhérents», parce qu'on a voté «adhérents». Donc, c'est par concordance par rapport à ce qu'on a voté.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est-il adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Il n'y a pas d'autre amendement, M. le ministre?

**M. Chevrette:** Non, pas sur 48.11.17.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 48.11.17 tel qu'amendé est adopté?

**M. Chevrette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Bon. On revient à 48.11.18 qui a été laissé en suspens il y a quelques instants. Nous en étions à l'adoption de l'amendement. Oui, M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** M. le Président, j'aimerais, c'est la même demande que tantôt, procéder aux autres articles pour voir comment on va réagir à un moment donné sur le terme «intermédiaire»...

**M. Chevrette:** Lequel article?

● (20 h 50) ●

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que vous voulez...

**M. Gauvin:** Bien, les articles suivants, là, 22...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, 19?

**M. Gauvin:** 19, 20...

**M. Bordeleau:** On peut faire les deux puis revenir en dernier sur 18.

**Le Président (M. Lachance):** Bon, très bien. Est-ce que ça va, M. le ministre?

**M. Chevrette:** ...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on suspend 48.11.18 et on passe à 48.11.19.

**M. Chevrette:** On n'a pas d'amendement. L'article se lit comme suit: «48.11.19. Afin d'assurer la protection des intérêts des routiers, la Commission peut charger une personne qu'elle désigne d'enquêter sur la gestion ou les activités d'un regroupement de routiers reconnu.

«La personne ainsi désignée est investie, pour les fins d'une enquête, de l'immunité et des pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête, sauf du pouvoir d'imposer l'emprisonnement.»

En fait, c'est les pouvoirs de tout enquêteur, et c'est des enquêtes qu'on fait dans tout organisme. On le retrouve dans le vrac qu'on a voté dans la loi n° 89.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet article 48.11.19 est adopté?

Des voix: Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. 48.11.20, M. le ministre.

**M. Chevrette:** L'article 48.11.20, c'est: «À la suite d'un rapport d'enquête de la Commission démontrant que la protection des intérêts des routiers n'est pas assurée, la Commission peut résilier la reconnaissance qu'elle a attribuée à ce regroupement. Elle en avise alors le président du Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage et le ministre.»

Bien, ici, le Forum des routiers, il faudrait faire un amendement de concordance. Il nous en est échappé une, là. On va le suspendre puis on va préparer le papillon, mais c'est vraiment la concordance des autres, le titre du projet de loi à toutes fins pratiques qu'il faudrait remettre, là. Oui, M. le député.

**M. Gauvin:** Sur la base, M. le ministre, de quels critères la Commission peut en arriver à résilier la reconnaissance d'un regroupement?

**M. Chevrette:** Bien, c'est fort simple, par exemple, de la malversation, des gens qui ne défendent pas les intérêts puis qui veulent défendre les leurs

comme regroupement puis que ça ne suit pas les règles normales de saine gestion. Vous vous rappellerez qu'il y a eu des tutelles, dans certains cas, d'organismes. Quand c'est créé par l'État, on se donne toujours le pouvoir dans toutes nos lois de pouvoir enquêter au besoin ou de désaffilier ou de désaccréditer ou bien encore de mettre sous tutelle, dépendant du type d'association. Moi, je pense que c'est très important qu'on conserve ça.

**M. Gauvin:** L'appréciation du fonctionnement d'un regroupement se fait en comparaison avec un autre ou si c'est le ministère qui...

**M. Chevrette:** Non. C'est souvent sur plainte. Par exemple, des membres disent: Écoutez, nous, on a des raisons de croire qu'il y a de la malversation ou qu'il y a des individus qui se servent des fonds de notre regroupement de façon incorrecte. Là, il y a enquête, puis si c'est reconnu que c'est vrai, il peut y avoir et à la fois des poursuites et à la fois une désaccréditation en l'occurrence de l'association qui aurait été reconnue, parce que les associations sont reconnues par la Commission en ce qui regarde...

**M. Bordeleau:** Qu'est-ce qui arriverait dans l'éventualité où il y aurait, pour une raison quelconque, une résiliation des cotisations, des fonds qui sont ramassés par ce regroupement-là, qu'est-ce qui arrive avec les argents?

**M. Chevrette:** Avec les argents ordinairement il y a une liquidation qui se fait auprès des personnes intéressées qui se retrouvent dans d'autres mouvements, parce que les membres ne sont pas obligés d'être pénalisés, donc le gouvernement nomme un tuteur pour liquider l'affaire. C'est ce qui se fait partout, ça. Il nomme un liquidateur, le pouvoir normal du ministre dans tous les organismes du genre.

**M. Gauvin:** Pourquoi, M. le ministre, je vous pose cette question-là, c'est parce qu'il pourrait arriver qu'un regroupement se plaise à dénoncer le fonctionnement d'un autre regroupement qui n'a pas toute l'expertise ou qui vient d'être mis en place, et ça pourrait avoir un effet de lobbying auprès de... ce qu'on appelle en terme connu maraudage.

**M. Chevrette:** Je dois vous avouer que j'ai connu plus sévère que ça, moi, la SCSN et la FTQ-construction. Je dois vous avouer que ce n'est qu'un forum, ici.

**M. Gauvin:** C'est parce que vous avez connu — évidemment ce n'est pas des expériences qu'on souhaiterait tous vivre — beaucoup de...

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que c'est peut-être une expérience très formatrice.

**M. Gauthrin:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Vous parlez de la commission Cliche?

Une voix: Oui, on s'était connu là.

**M. Bordeleau:** Le tuteur dont vous parlez tout à l'heure, c'est en vertu de quelle loi que le ministre a ces pouvoirs-là de nommer un tuteur puis de faire procéder à une liquidation?

**M. Chevrette:** On se sert de la loi de la gestion financière, je crois, puis de la loi sur les enquêtes publiques et on a le droit de nommer un vérificateur, un contrôleur, surtout quand c'est dans le cadre de l'application d'une loi du Parlement.

**M. Bordeleau:** C'est vrai que, au fond, ce pouvoir-là existe pour tout ministre qui crée une association ou un regroupement à partir d'une loi.

**M. Chevrette:** On a le droit d'envoyer une vérification comme on peut envoyer des... On signe un sous-contrat de gestion ou de délégation de gestion, dans une réserve faunique, par exemple, ou dans un parc, et on a le droit de faire des vérifications administratives, de nommer une firme de spécialistes. Je l'ai fait dernièrement en Gaspésie pour un groupe. J'ai dû engager un groupe de vérification pour aller vérifier les allégations. Il arrive que les gens du milieu nous envoient des lettres et allèguent des faits. Il faut aller vérifier. Et, quand il y a malversation ou mal utilisation, là, on peut véritablement entamer des poursuites ou encore disqualifier, mettre fin au contrat en question, réclamer également les sommes qui auraient été mal versées. C'est un peu ce qu'on retrouve, ça, dans plusieurs articles de loi.

**M. Bordeleau:** Le pouvoir auquel vous faites référence, vous dites: Le ministre a ce pouvoir-là. Est-ce que la Commission a le même pouvoir aussi? Parce que, ici, on dit que c'est la Commission qui peut résilier.

**M. Chevrette:** La Commission des transports, c'est dans la mesure de sa compétence. La Commission des transports a le droit d'enquêter. On lui a donné un pouvoir d'enquêter et elle a le pouvoir de désavouer ce qu'elle a elle-même constitué. Si elle reconnaît un groupe, elle a le droit de le démettre, de retirer la reconnaissance qu'elle lui a donnée.

**M. Bordeleau:** Ensuite elle doit aviser le président du Forum et le ministre.

**M. Chevrette:** Exact.

**M. Bordeleau:** Ça va.

**M. Chevrette:** Ça va?

**Le Président (M. Lachance):** Alors, nous allons suspendre, à moins que l'amendement soit prêt, parce qu'on était à 48.11.20 où on attendait un amendement.

**M. Chevrette:** Oui, on va vous le donner, là. Ce n'est pas grave.

**Le Président (M. Lachance):** Si vous voulez en faire la lecture, M. le ministre.

**M. Chevrette:** Je vais l'initier, s'il faut.

**Article 48.11.20:** Remplacer, à l'article 48.11.20 introduit à l'article 2 du projet, les mots «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage» par «Forum des intervenants de camionnage général».

**Le Président (M. Lachance):** Par concordance?

**M. Chevrette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 48.11.20 tel qu'amendé est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 48.11.21.

**M. Chevrette:** Il n'y a pas d'amendement à celui-là. Dispositions accessoires aux contrats liant les routiers et les donneurs d'ouvrage.

«48.11.21. Dans le cadre de l'exécution d'un contrat liant un routier à un donneur d'ouvrage, est nulle toute disposition ayant pour effet qu'un routier qui effectue en partie le mouvement de transport assume seul les risques, le fret et les frais de transport.

«Est également nulle dans tel contrat toute disposition ayant pour effet de contraindre matériellement un routier à enfreindre une disposition législative ou réglementaire concernant la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou la préservation de l'intégrité de ce réseau.»

Ici, c'est évident que le projet de loi a une dimension de sécurité routière et ce n'est pas pour rien qu'on la met de façon beaucoup plus formelle. Vous remarquerez que ça s'adresse aux deux, là. Ce n'est pas parce qu'il y a un forum que vous allez vous bâtir en collusion, ni l'un ni l'autre. Vous n'avez pas le droit d'aller contre les normes de sécurité puis vous n'avez pas le droit d'aller contre des normes qui assureraient l'insécurité de la personne et des autres personnes. Ça, je pense que c'était clair au niveau du Forum et, c'est clair, il y a un consensus général là-dessus. C'est une des raisons qu'on a trouvée. Vous savez, ceux qui accusaient les patrons d'obliger la surcharge, ceux qui obligeaient certains travailleurs à travailler 90 heures-semaine, etc., c'est ça qu'on veut couvrir.

**M. Gauvin:** Vous avez répondu à la question que je me préparais à vous poser, à savoir: Qu'est-ce qui vous amène à amener cet article? Vous avez en partie répondu. Moi, j'oserais dire que c'est de moins en moins vrai que des expéditeurs forcent ou exigent des transporteurs à aller contre des règles. On ne dit pas qu'il n'y en a pas, là, mais c'est de moins en moins vrai.

**M. Chevrette:** C'est parce que j'en connais un peu. Ha, ha, ha!

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

**M. Bordeleau:** Sur cet article-là, je voudrais juste que vous nous expliquiez le premier alinéa de l'article.

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu plus en détail pour qu'on comprenne exactement la raison du...

**M. Chevette:** Oui. Je vais demander à Me Savard de vous donner le sens, parce que c'est toujours le langage juridique qui n'est pas toujours d'une limpidité pour le profane.

**Le Président (M. Lachance):** Me Savard.

● (21 heures) ●

**M. Savard (Gilles):** Ce qui se produit quelquefois, ou peut se produire, c'est qu'il y a une chaîne de transports successifs. Donc, dans la chaîne de transports successifs, beaucoup de personnes effectivement ont eu la marchandise, l'ont passée à un autre et reçoivent paiement pour ce transfert de marchandise. Or, il peut arriver que, disons, à la fin, à titre d'exemple, d'une longue randonnée de mouvement de marchandise de plusieurs milliers de kilomètres, un routier, pour avoir un contrat peut-être de 1 000 km, soit obligé de s'engager contractuellement envers tous les autres de la chaîne de prendre toutes les responsabilités de l'ensemble du transport. S'il ne prend pas cet engagement additionnel, il ne l'aura pas, son contrat, dans mon exemple, de 1 000 km.

Donc, il y a des chances qu'il l'accepte en espérant qu'il n'y ait pas de problèmes mais, s'il y a des problèmes, c'est lui qui va supporter finalement l'erreur d'un autre, parce qu'il s'est volontairement engagé à le faire par une clause où il était un petit peu forcé d'accepter, sinon il perdait le voyage au complet. Donc, c'est des espèces de pratiques commerciales un peu léonines qui sont tout simplement visées, qui sont déclarées à l'encontre de l'ordre public.

**M. Bordeleau:** O.K. Le deuxième alinéa, est-ce qu'on doit le spécifier... Je n'ai pas d'objection à ce que ce soit là mais, juste pour mieux comprendre, est-ce qu'on doit le spécifier dans un projet de loi, qu'on ne peut pas enfreindre une disposition législative ou réglementaire? Il me semble que ça va de soi: à partir du moment où le règlement existe, où la loi existe, on ne doit pas enfreindre ces choses-là. Alors, pourquoi on le spécifie?

**M. Chevette:** Me Savard.

**M. Savard (Gilles):** Si vous me permettez, vous avez tout à fait raison, mais ce n'est pas de cette façon-là qu'on retrouve ces clauses-là dans un contrat. La clause contractuelle ne dira pas: Tu t'engages à ne pas respecter les charges et dimensions ou les limites de vitesse.

Là, je vais vous donner un exemple qui est un peu grossier; des fois, c'est un petit peu plus subtil que ça. Prenons l'exemple d'un contrat où un donneur

d'ouvrage va dire à un routier: Le chargement s'effectue à Québec à 2 heures du matin, et il doit être livré à Laval, Montréal, à, disons, 3 h 45, toute tranche de 30 minutes emportant une pénalité de 10 % de ton prix.

**M. Chevette:** Ce qui t'oblige nécessairement à faire de la haute vitesse, sinon tu es en retard. Puis dans le poids de charge, ce n'est pas écrit, à nulle part, mais c'est l'expéditeur qui charge, puis il met, par exemple, une tonne de plus.

**M. Bordeleau:** Mais, même s'il n'était pas écrit là, vous avez les règlements et les lois pour, théoriquement...

**M. Chevette:** C'est moins évident.

**M. Bordeleau:** C'est moins évident mais... O.K. Est-ce qu'on parle...

**M. Chevette:** Et le fardeau de la preuve tomberait à ce moment-là, entre vous et moi, sur le simple gars qui est derrière le volant. Je pense qu'en le mettant dans le projet de loi, c'est aussi pédagogique. Ça a une valeur pédagogique en plus. Je pense que ce n'est pas superfétatoire de le faire.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'il existe beaucoup de causes comme ça, là, qui, à votre connaissance... Vous avez un petit sourire des fois qui nous donne l'impression que vous en avez vu plusieurs. Est-ce qu'on sait l'ampleur que ça représente, ça, au niveau de l'industrie du camionnage, des conditions comme ça, là? On a-tu affaire à des cas marginaux, est-ce qu'il y en a beaucoup?

**M. Chevette:** Ça dépend des entrepreneurs puis ça dépend des temps. On sait qu'il y a de la chute dans les prix des fois, puis la façon de se rattraper, c'est... Ça peut être sporadique. Ce n'est pas nécessairement sur une haute échelle que ça se fait, mais ça se fait.

**M. Bordeleau:** On n'a pas d'idée de l'ampleur sur l'ensemble...

**M. Chevette:** Puis surtout, je vous donne un exemple, quand ils sont rendus au deuxième, au troisième intermédiaire. Je peux-tu vous dire que, s'il veut faire une piastre, c'est dans les règlements qu'on rogne, puis dans le poids, puis dans tout.

Donc, je pense que c'est valable de le faire comme on le fait là. Moi, je suis content parce que ça a non seulement une valeur pédagogique, mais ça vient dire aussi aux gens: N'essayez pas, parce que vous pouvez convenir d'ententes... c'est impossible que vous alliez au-delà des limites permises quand ça touche la sécurité de la personne et quand ça touche aussi l'intégrité du réseau. Parce que, si tout le monde empiétait sur le poids... On a déjà un réseau routier de 30 milliards, le patrimoine routier, il faut le conserver. Donc, on a les deux dimensions qu'on a voulu mettre.

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

**M. Gauvin:** M. le ministre, croyez-vous vraiment que des clauses vraiment particulières, dans un contrat type pour les camionneurs indépendants, puissent s'appliquer? Et je sais que vous allez me répondre: C'est le Forum avec les donneurs d'ouvrage et les représentants des camionneurs qui va décider du contrat type. Oui, c'est vrai, je pense que ce débat-là va se faire là. Mais vous arrivez chez un expéditeur, où il y aura 2 % ou 5 % de camionneurs indépendants qui font de son transport par rapport à 95 % qui sont des petits contracteurs en transport, avec un contrat particulier, avec des clauses particulières par rapport aux autres transporteurs, puis il va accepter de signer ça. Ça peut, dans certains cas, fermer la porte à cause des clauses qu'on ne connaît pas et qu'ils vont vouloir mettre dans le contrat évidemment. Et ça, je le reconnais. Au Forum, ils vont décider qu'est-ce qui peut mieux les servir comme contrat parce que, s'ils sont...

**M. Chevrette:** Mais il va y avoir un arbitrage entre les deux. Il y en a qui ont de l'intérêt pour la sécurité de leur personnel puis il y en a d'autres qui aussi ont un intérêt financier. Puis c'est un juste équilibre. Le contrat type, je suppose qu'après discussions ça va être un juste équilibre entre les intérêts financiers et la sécurité routière, et tout.

C'est difficile de prévoir, parce que vous en avez toujours qui vont contourner les lois. Et je vous donne un exemple. Un des problèmes majeurs qui nous a amenés à créer le Forum, c'était quoi? C'étaient les conditions de travail consécutives, c'était le fameux «logbook» qu'on obligeait... Il y en avait deux, trois. Il y en a qui avaient un «logbook» pour s'ils rencontraient un contrôleur routier puis un autre pour leur patron, qui était dans le coffre à gants, quand il n'était pas sous le siège. Les gens appelaient ça «le livre des mensonges».

C'est des solutions à ça qu'on veut chercher, pas pour le plaisir de dire qu'il n'y aura plus de mensonges, pour le plaisir de dire que, si on fait travailler un homme de façon démesurée, ou une femme, au volant d'un camion lourd, il représente un danger public s'il a plus que 90 heures de faites, etc., s'il a fait 13 heures et plus par jour, s'il a fait, je ne sais pas... Il y a cette dimension-là.

La surcharge, c'est la même chose. Si, pour faire de l'argent avec le voyage, vous mettez six tonnes de marchandise de plus dans le même voyage, c'est bien plus payant pour celui qui expédie mais c'est aussi dommageable pour notre système routier, puis, possiblement, ça constitue un élément aussi dangereux comme charge additionnelle. Ce n'est pas pour rien qu'on cherche à harmoniser les charges avec les voisins comme l'Ontario et avec les Américains.

Donc, très honnêtement, cette clause-là, je pense qu'elle vient consolider la volonté de cesser ces stratégies-là.

**M. Bordeleau:** Mais les plaintes comme telles par rapport...

**M. Chevrette:** Les plaintes?

**M. Bordeleau:** Les plaintes, par rapport à cet article-là, elles vont être faites où?

**M. Chevrette:** Ça dépend. Il y en a qui peuvent être carrément pris en flagrant délit sur la route s'ils sont interceptés par des contrôleurs routiers.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Chevrette:** D'autres, si c'est clair de même dans la loi et si, par exemple, un propriétaire indépendant dit: Écoute, tu le sais, je ne peux pas me charger tant que ça, je vais me faire arrêter, puis l'employeur y tient pareil, il dit: Toi, va-t'en chez vous, je ne te donne pas d'ouvrage. S'ils ont établi... Je ne le sais pas, moi, je ne peux pas présumer des mécaniques qu'ils vont s'être données.

**M. Bordeleau:** Ça va être au Forum, à ce moment-là? On va aller au Forum?

**M. Chevrette:** Ce serait au Forum ou... Ça dépend s'ils ont décidé, dans le contrat type, la façon dont ils vont régler le litige. Je ne le sais pas.

**M. Bordeleau:** Ça pourrait être à la CTQ aussi?

**M. Chevrette:** Ça pourrait être à la CTQ, mais ça pourrait... Vous avez remarqué qu'on a laissé «Code civil»? Ou bien la formule qu'ils voudront bien se donner. Moi, je ne le sais pas.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que 48.11.21 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevrette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 48.11.22.

**M. Chevrette:** «Le gouvernement, par décret, peut entériner tout projet de contrat proposé par le Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage et poser tout acte nécessaire pour en promouvoir l'usage.»

Oui, il faut changer, encore ici, le Forum. Il faut faire le camionnage général. On peut-u suspendre puis passer à l'autre?

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**M. Chevrette:** Parce que l'amendement qui viendra, c'est de concordance.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, c'est une question de concordance. Alors, nous allons suspendre 48.11.22 jusqu'au moment où nous allons recevoir l'amendement.

• (21 h 10) •

**M. Chevrette:** Bon. Là, 48.11.23, j'ai donc une proposition d'amendement, et c'est la proposition d'amendement traditionnelle depuis qu'on a décidé de changer le titre. Vous l'avez, je crois?

**Le Président (M. Lachance):** Oui, nous l'avons reçu ce matin.

**M. Bordeleau:** Quel...

**Le Président (M. Lachance):** L'article 48.11.23.

**M. Chevette:** Donc, je vais le lire, celui-là:

«Sauf conclusion d'une entente formelle entre les principaux intervenants de l'industrie du camionnage général, dans le cadre des travaux du Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage, le gouvernement peut, à compter du 1er octobre 2000, par règlement proposé par le ministre après consultation du ministre du Travail, édicter des exigences au regard de tous et chacun des objets visés au paragraphe 1° de l'article 48.11.02.

«Telles exigences, le cas échéant, sont réputées édictées en vertu du paragraphe n de l'article 5 et sont réputées applicables à tout donneur d'ouvrage ou routier. Tout premier projet de règlement pris en vertu du présent article peut, malgré l'article 11 de la Loi sur les règlements, être édicté ou soumis pour approbation dès le quinzième jour qui suit celui de sa publication dans la *Gazette officielle du Québec*.»

Puis il y a l'amendement qu'on vous a donné sur le titre.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, sur l'amendement.

**M. Chevette:** On pourrait régler l'amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Sur l'amendement, oui. C'est la même chose que pour les autres articles, c'est le...

**M. Chevette:** Concordance.

**Le Président (M. Lachance):** Concordance?

**M. Bordeleau:** Oui, la concordance, ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Oui? L'amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** D'accord.

**M. Bordeleau:** Sur l'article comme tel, est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi on dit: «Tout premier projet de règlement [...] en vertu du présent article peut, malgré l'article 11 de la Loi sur les règlements, être édicté ou soumis pour approbation dès le quinzième jour qui suit celui de sa publication»? Ce n'est pas les délais réguliers?

**M. Chevette:** C'est l'obligation de prépublication qui est sautée dans un cas de tout premier règlement pour qu'il soit en vigueur le plus rapidement possible, à cause de l'impact que ça a sur leur fonctionnement, suite à une entente. Ils vont avoir le temps d'en prendre... Et puis je n'aurais que 15 jours pour prendre action, pour agir. Ils veulent qu'on agisse vite. C'est une mécanique qui, autrement...

**M. Bordeleau:** Les gens vont en être informés au moment où ils vont les établir.

**M. Chevette:** Oui. Si je ne mettais pas cela, il y aurait tout le système de prépub, et ce serait une prise de position après je ne sais pas combien de jours, là, 90 jours en tout.

**M. Bordeleau:** Vous vous basez sur le fait aussi que les gens, ceux qui seront directement impliqués, qui vivront ces règlements-là, c'est ceux qui les construisent. Donc, ils vont en être informés au même moment où ils vont les préparer.

**M. Chevette:** Exact.

**Le Président (M. Lachance):** Ça va? Est-ce que 48.11.23, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce qu'il y a un autre...

**M. Chevette:** Un instant, là.

(Consultation)

**M. Chevette:** Avant de déposer l'amendement, je pourrais peut-être faire une petite discussion avec vous autres.

**Le Président (M. Lachance):** Voulez-vous qu'on suspende?

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 14)

(Reprise à 21 h 19)

**Le Président (M. Lachance):** Nous allons reprendre les travaux de la commission et nous en étions à l'adoption de 48.11.23 tel qu'amendé.

**M. Chevette:** Oui, adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que c'est adopté?

**M. Bordeleau:** Excusez, quel article?

**Le Président (M. Lachance):** L'article 48.11.23 tel qu'amendé.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** Il faut revenir sur 22, par exemple.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. Alors, ça va. L'article 48.11.22, il y a un amendement. C'est une concordance. M. le ministre.

**M. Chevrette:** Bien, ici, c'est clair que c'est ce qu'on dit depuis le début. Là où il y a consensus, on peut entériner tout projet de contrat proposé par le Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage et poser tout acte nécessaire pour en promouvoir l'usage.

**M. Bordeleau:** Quand on dit ici: «Le gouvernement, par décret, peut entériner», est-ce que ça veut dire...

**M. Chevrette:** Il n'est pas obligé.

**M. Bordeleau:** Il n'est pas obligé d'entériner un contrat qui est proposé par le Forum?

● (21 h 20) ●

**M. Chevrette:** Parce qu'il se pourrait qu'il y ait des gestes que l'Assemblée nationale juge inappropriés même si un forum... Ce n'est pas «doit».

**M. Bordeleau:** Ce n'est pas «doit», c'est «peut». O.K.

**M. Chevrette:** Et ça, je pense que c'est la sagesse du législateur.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, je suis d'accord là-dessus.

**Le Président (M. Lachance):** Mais je vais vous faire lecture...

**M. Chevrette:** Puis le législateur comprend l'opposition.

**M. Gauvin:** C'est ce qu'on avait compris.

**Le Président (M. Lachance):** Je vais vous faire lecture de l'amendement.

**M. Bordeleau:** Ça fait partie de la réalité, qu'on le veuille ou non.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre, comme vous n'avez pas l'amendement entre les mains, je vais en faire lecture.

**M. Chevrette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Alors. Remplacer dans l'article 48.11.22, introduit par l'article 2 du projet, les mots «Forum des routiers et des donneurs d'ouvrage» par «Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général».

**M. Chevrette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que 48.11.22, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que nous revenons à l'article suspendu de 48.11.18 avant de passer à l'article 3?

**M. Chevrette:** On peut bien se rendre à la fin puis revenir pour le point final. Ça ne me dérange pas.

**M. Bordeleau:** O.K. On va continuer avec le 3.

### Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

#### Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, nous abordons l'étude de l'article 3 du projet de loi. Il n'y a pas d'amendement?

**M. Chevrette:** Il n'y a pas d'amendement. La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds est modifiée par l'insertion, après l'article 18, du suivant:

«18.1. Le gouvernement peut, par règlement, dans les cas et selon les conditions et les modalités qu'il détermine, imposer aux intermédiaires en services de transport qu'il indique l'obligation de fournir et de maintenir auprès de la Commission un cautionnement d'un montant qu'il détermine afin d'assurer le respect de leurs obligations au regard de leurs contractants. Ce cautionnement doit être accompagné d'un engagement de la caution d'aviser la Commission en cas d'annulation, de non-renouvellement ou de réduction.

«À défaut de fournir ou de maintenir tel cautionnement, l'inscription de l'intermédiaire en services de transport est, selon le cas, refusée ou radiée de la liste visée à l'article 16. Un intermédiaire dont l'inscription a été radiée ne peut présenter une nouvelle demande d'inscription qu'après avoir corrigé son défaut et que ce soit écoulé un délai de 90 jours à compter de la date de sa radiation.

«La Commission rend publics le nom et les coordonnées de la caution au regard du nom de l'intermédiaire qu'elle garantit.»

C'est une formule qu'on retrouve là où il y a des cautions.

**M. Gauvin:** M. le Président.

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

**M. Gauvin:** À la lecture: «Le gouvernement peut, par règlement...» «Le gouvernement peut», est-ce que c'est l'intention du gouvernement?

**M. Chevrette:** C'est l'intention ferme du gouvernement.

**M. Gauvin:** Ferme du gouvernement. On ne changera pas «peut», mais c'est très clair...

**M. Chevrette:** On se donne l'assise, puis on va faire le règlement, puis il va y avoir une caution. Après

avoir tout entendu ce que j'ai entendu hier, on aurait pu peut-être présenter certains amendements, mais je crois que, dans un premier temps, une caution minimale, qui assure au moins le paiement du sous-contractant, caution qui sera pour chaque contrat, il faut le faire. On va procéder assez rapidement d'ailleurs à la rédaction du règlement, dès que ce projet de loi va être passé.

**M. Gauvin:** Pourquoi ma question? C'est que, si on débat ce projet de loi là aujourd'hui, ce qu'on a dit toute la journée, c'est pour régler un problème dans l'industrie du camionnage. Si le gouvernement négligeait, ou retardait ou, pour des raisons de pression de part et d'autre, repoussait à beaucoup plus tard l'application de cet article-là, finalement, l'objectif qu'on recherchait toute la journée va être affecté. C'est pourquoi...

**M. Chevette:** Et c'est un des malaises, puis je pense que — je ne sais pas si on n'en a pas parlé en dehors de cette table — un des grands malaises, c'est précisément, à ce niveau-là, que des petits salariés sont les moins bien payés, et bien souvent en plus de ça sont squeezés, comme on dit en bon québécois. Je pense qu'on se doit d'agir le plus rapidement après dans la rédaction du règlement. Moi, je pense que c'est une excellente proposition.

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

**M. Bordeleau:** Un instant. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de préciser un délai dans lequel ça va se faire? Je comprends l'intention du ministre, là, mais il reste que c'est quand même ouvert...

**M. Gauvin:** M. le Président, on pourrait peut-être mentionner, exemple, que dans les 90 jours tous les intermédiaires en transport, connus ou enregistrés, doivent fournir à la Commission des transports une caution, déjà dire que ces gens-là vont devoir régulariser leur situation en fonction...

**M. Chevette:** Bien, j'hésite toujours à donner une date bien, bien précise, je vais vous dire pourquoi. Dans le cas suivant en particulier, c'est parce qu'on veut bâtir un peu en harmonisation avec l'Ontario, parce que ça se fait en Ontario. Et le temps de le rédiger et de l'adapter, de le faire paraître dans la *Gazette officielle*, parce qu'on ne demande pas de soustraction au règlement, c'est déjà, ça, 90 jours. Ça pourra coïncider, je pense bien, par exemple, avec la pondération des votes après la publication en août. Il y aura sans doute à ce moment-là le temps du recrutement. Ça va tomber probablement en même temps, à ce moment-là, qu'un choix définitif d'association et de regroupement.

**M. Gauvin:** Moi, je suis à peu près convaincu... Je vous crois, là, puis je sens que vous êtes de bonne foi comme ministre responsable, vous avez l'intention de procéder. Si on pouvait déterminer une échéance où ils auront l'obligation de vous livrer l'application de cet article, les intermédiaires, c'est-à-dire vous fournir leur caution, on ferait la démonstration

hors de tout doute qu'on n'a pas à y revenir, qu'il n'y aura pas de pression sur le ministre pour reporter à beaucoup plus tard.

(Consultation)

**M. Chevette:** Nous autres aussi, on est de bonne foi puis on voudrait travailler avec vous concrètement. Si on insérait, après «en service de transport qu'il indique», «dans le délai», «l'obligation de fournir».

**M. Gauvin:** C'est dans le premier paragraphe?

**M. Chevette:** Dans le deuxième.

**M. Gauvin:** Deuxième?

**M. Chevette:** «Le gouvernement peut, par règlement, dans les cas et selon les conditions et les modalités qu'il détermine, imposer aux intermédiaires en service de transport qu'il indique, dans le délai, l'obligation...»

**M. Gauvin:** Oui.

**M. Chevette:** Au moins, on démontrerait qu'il y a une volonté d'en arriver vite, là.

**M. Bordeleau:** Mais «dans le délai», à quel délai vous faites référence?

**M. Gauvin:** Vous allez le spécifier?

**M. Chevette:** Dans le délai imparti par règlement. Dans le règlement, on va être obligé de dire: C'est dans les 30 jours, c'est dans les 40 jours de la publication du règlement.

**M. Bordeleau:** Bah! bien, là...

**M. Chevette:** Ou bien on peut tout simplement indiquer notre volonté en disant «peut, par règlement, et ce, dans les meilleurs délais», je ne sais pas...

**M. Bordeleau:** L'autre possibilité, c'est à l'article 6, là, où on dit: «Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement.» On pourrait ajouter: «Sauf en ce qui concerne l'article 3, qui entre en vigueur au moment de la sanction de la loi». À ce moment-là, ça veut dire que le règlement... À ce moment-là, le gouvernement fait connaître son règlement, il y a un délai de 45 jours et là on a des... Dans le règlement, il peut y avoir un délai pour dire aux intermédiaires qu'ils doivent fournir...

**M. Chevette:** On va le préparer pour le 6, d'avance.

**Une voix:** Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît?

**M. Bordeleau:** Sauf l'article 3, qui entrerait en vigueur...

**M. Chevette:** Immédiatement.

**M. Bordeleau:** ...au moment de la sanction.

**M. Chevette:** À la sanction.

**M. Bordeleau:** Au moment de la sanction du projet de loi.

**M. Chevette:** C'est correct.

**M. Bordeleau:** Puis, après ça, il y aura le délai du règlement, puis, dans le règlement, il pourrait y avoir 30 jours donnés aux intermédiaires ou un délai spécifié pour donner leur caution.

**M. Chevette:** C'est beau. On va le préparer tout de suite.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 3? Est-ce que l'article 3 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

#### Surveillance et contrôle des véhicules lourds

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. À l'article 4.

**M. Chevette:** Remplacer, dans le paragraphe 2°, les mots «le nom» par les mots «le nom et». Donc, vous l'avez, je crois.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** C'était une coquille.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, sur l'amendement, est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est adopté. Maintenant, à l'article 4, est-ce qu'il y a des commentaires ou des observations?

**M. Chevette:** L'article 4.

**Le Président (M. Lachance):** Toujours à l'article 4, oui, parce qu'on est rendu là. Mais là je vais faire abstraction de ce que vous allez...

**M. Chevette:** L'article 4, c'est simplement une concordance qui n'était pas là.

**Le Président (M. Lachance):** Alors donc...

**M. Chevette:** L'article 4...

**Le Président (M. Lachance):** Tel qu'amendé.

**M. Chevette:** ...tel qu'amendé donc, il se lirait comme suit: «La Commission peut communiquer à toute personne qui lui fournit le nom ou le numéro de téléphone...»

**Le Président (M. Lachance):** De quoi vous parlez, là, M. le ministre?

**M. Bordeleau:** Le texte a été modifié, là. L'article 40 qui a été modifié par le remplacement qu'on vient de faire, là.

**M. Chevette:** «Le nom ou le...»

**Le Président (M. Lachance):** C'est l'article 40 que vous venez de me donner?

**M. Chevette:** C'est ça.

● (21 h 30) ●

**Le Président (M. Lachance):** D'accord!

**M. Chevette:** «Le nom ou le numéro d'une personne».

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

#### Dispositions transitoires et finales

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, vous avez maintenant un amendement pour de nouveaux articles, 4.1 et 4.2. M. le ministre.

**M. Chevette:** Les articles 4.1 et 4.2. Ajouter, après l'article 4 du projet de loi, les articles suivants:

4.1. Malgré le troisième alinéa de l'article 48.11.03 et l'article 48.11.15 de la Loi sur les transports, le ministre des Transports nomme au plus tard le 1er juillet 2000, parmi les principaux intervenants qui lui ont soumis des représentations pour le compte des routiers depuis le 1er janvier 2000, trois membres, sur désignation de leur regroupement respectif, et répartit entre eux, à sa discrétion, les quinze voix devant être attribuées à l'ensemble des membres représentant les regroupements routiers selon le paragraphe 2° de l'article 48.11.10 de cette loi. Ces regroupements, jusqu'au 15 juillet 2001, sont réputés être les seuls regroupements de routiers reconnus au sens de la section V.1.01 de la Loi sur les transports et disposer du nombre de voix qui leur a été attribué par le ministre, nul autre regroupement de routiers ne pouvant présenter de demande de reconnaissance à la Commission jusqu'à cette date.

4.2. Malgré le premier alinéa de l'article 48.11.16 de la Loi sur les transports, la Commission doit, pour les fins de la reconnaissance de regroupements de routiers, produire la première révision de la liste des routiers le 15 juillet...

Bien là il faut la concordance, là.

(Consultation)

**M. Chevette:** Donc, on a mis le 15 août pour la liste.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, mais ce n'est pas la même année, M. le ministre.

(Consultation)

**M. Chevrette:** Nous donnez-vous 30 secondes, qu'on s'avise? Parce qu'il y a deux textes, il faut faire un choix, là.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. Très bien.

(Consultation)

**M. Gauvin:** M. le ministre, ça ne pose pas de problème si ça reste le 15 juillet. Ça fait 11 mois plutôt que 12.

**Le Président (M. Lachance):** Un an plus tard.

**M. Gauvin:** Il n'y a pas de crime à apporter un amendement, mais ce n'est pas nécessaire.

(Consultation)

**M. Chevrette:** Donc, on va déposer... Celle-là, est-ce qu'elle est connue?

**Une voix:** Elle était déposée, celle-là. À ce moment-là, il faut la retirer.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on retire...

**M. Chevrette:** Ajouter, après l'article 4 du projet de loi, les articles suivants... Donc, 4.1 et 4.2, vous avez le 3 juillet 2000, dans le premier alinéa. C'est celle-là que vous avez?

**Des voix:** Non.

**M. Chevrette:** Donc, changeons le papier. Je vais vous le donner.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on retire ce que vous aviez déjà déposé.

**M. Chevrette:** Retirez celui-là et déposez lui.

**Le Président (M. Lachance):** C'est retiré, et voici le... Vous voulez faire lecture du nouvel amendement. Donc, c'est un nouvel article 4.1.

**M. Chevrette:** Les dates sont légèrement modifiées, mais ça a peu d'influence. Ça ne change pas, il y a seulement quelques dates.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, mais il faudrait toujours...

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'on peut le lire pour l'inscription...

**Le Président (M. Lachance):** Toujours faut-il connaître les dates.

**M. Chevrette:** Ah! vous voulez que je les lise. C'est beau.

**Le Président (M. Lachance):** Bien, connaître les dates.

**M. Chevrette:** «4.1. Malgré le troisième alinéa de l'article 48.11.03 et l'article 48.11.15 de la Loi sur les transports, le ministre des Transports nommé, au plus tard le 3 juillet 2000, parmi les principaux intervenants qui lui ont soumis des représentations pour le compte de routiers depuis le 1er janvier 2000, trois membres, sur désignation de leur regroupement respectif, et réparti entre eux, à sa discrétion, les quinze voix devant être attribuées à l'ensemble des membres représentant les regroupements des routiers selon le paragraphe 2 de l'article 48.11.10 de cette loi. Ces regroupements, jusqu'au 1er décembre 2000, sont réputés être les seuls regroupements de routiers reconnus au sens de la loi V.1.01 de la Loi sur les transports et disposer du nombre de voix qui leur est attribué par le ministre, nul autre regroupement de routiers ne pouvant représenter de demande de reconnaissance à la Commission jusqu'à cette date.

«4.2. Malgré le premier alinéa de l'article 48.11.16 de la Loi sur les transports, la Commission doit, pour les fins de la reconnaissance de regroupements de routiers, produire la première révision de la liste des routiers le 1er novembre 2000.»

Pour avoir une liste le plus à la page.

**Le Président (M. Lachance):** Donc, il y a trois changements par rapport à ce qu'il y avait auparavant. Le paragraphe 4.1, dans la deuxième ligne, c'est le 3 juillet 2000, et, dans la huitième ligne, c'est le 1er décembre 2000.

**M. Chevrette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Ça, c'est pour 4.1. Pour 4.2, c'est 1er novembre 2000. Est-ce qu'il y a des commentaires là-dessus?

**M. Bordeleau:** Non, ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que 4.1 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**M. Gauvin:** Juste avant de l'adopter, les dates qui ont été modifiées, c'est des échéances nécessaires pour...

**M. Chevrette:** Oui, si on veut vraiment arriver avec des...

**M. Gauvin:** C'est ça, c'est la raison.

**M. Chevrette:** Oui.

**M. Gauvin:** C'est le minimum dans le temps requis.

**M. Chevrette:** Je pense qu'on peut raisonnablement rentrer dans ces délais-là.

**Le Président (M. Lachance):** D'accord? Alors, le nouvel article 4.1 est adopté. L'article 4.2 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Le nouvel article 4.2 est adopté. Nous en sommes à l'article 5.

**M. Chevette:** 5. Le ministre doit, au plus tard le 1er juin 2003, faire au gouvernement un rapport sur la mise en oeuvre de la présente loi ainsi que sur l'opportunité de maintenir ses dispositions en vigueur et, le cas échéant, de les modifier.

Ce rapport est déposé dans les 15 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux.

Ça, c'est la clause qu'on retrouve de plus en plus pour reconsidérer, s'il n'y a pas eu de reconsidération en cours de route en tout cas, qu'il y a une obligation de faire un rapport à l'Assemblée nationale.

**M. Bordeleau:** M. le Président.

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

**M. Bordeleau:** J'aurais une proposition à faire, un amendement à cet article-là. Je ne veux pas le faire formellement, je vais juste le donner, mais j'ajouterais que ce rapport sera étudié par la commission parlementaire permanente.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** La commission parlementaire compétente, pas permanente.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Après reprise de ses travaux...

**M. Bordeleau:** À la fin complètement, ajouter une phrase: Ce rapport sera étudié par la commission parlementaire compétente.

(Consultation)

**M. Chevette:** Est-ce qu'il y a moyen de le préparer? Est-ce que l'autre est en préparation sur le 6? On pourrait suspendre puis présenter le 6 avec l'amendement qu'on a annoncé tantôt. Ajouter, à la fin, les mots «sauf»... L'article 5 est suspendu.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, 6.

**M. Chevette:** 6. Ajouter à la fin les mots «sauf l'article 3 qui entre en vigueur à la date de la sanction de la présente loi.»

Donc, je dépose l'amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement est adopté à l'article 6?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 6, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, on va revenir à l'article...

**M. Chevette:** L'article 5 est suspendu, on pourrait revenir à 48.11.18.

#### Articles en suspens

**Le Président (M. Lachance):** L'article 48.11.18. Il faudrait commencer par adopter l'amendement.

**M. Bordeleau:** Avant de procéder à l'amendement, juste une question que j'aimerais poser. La cotisation comme telle, les prélèvements, ça va se faire de quelle façon? De quelle façon l'information va être transmise pour... Parce qu'on dit que, s'il ne cotise pas, il n'aura plus le droit de fonctionner.

**M. Chevette:** La cotisation, elle peut être différée.

**M. Bordeleau:** Non, mais je ne parle pas du montant, je parle de la modalité.

**M. Chevette:** La modalité. Ordinairement, eux, c'est des mensualités. La majorité des syndicats, c'est des mensualités. Les regroupements, c'est des mensualités aussi.

**M. Gauvin:** C'est parce que les syndicats sont habitués de fonctionner avec une retenue sur le salaire.

**M. Chevette:** Oui, mais, eux autres, ils peuvent travailler pour plusieurs employeurs. Ce serait vraiment la formule Rand plus l'obligation... Est-ce que, dans le contrat type, ils négocieront la retenue à la source? Je ne sais pas. Remarquez bien que je ne veux pas m'aventurer sur des clauses précises. Et vous comprenez pourquoi: si les travailleurs disent: C'est nous qui l'envoyons, ils l'enverront. Vous comprenez que c'est délicat de commencer à parler de clauses qui vont faire l'objet de discussions entre eux. J'essaie d'assumer la plus grande cohérence.

● (21 h 40) ●

**M. Bordeleau:** De quelle façon l'information sera transmise? Si quelqu'un ne cotise pas, pour une raison ou pour une autre, ou fait défaut de cotiser en cours d'année, de quelle façon l'information est transmise à ce moment-là, pour que... À ce moment-là, on dit...

**M. Chevette:** Je pense bien que c'est la Commission des transports qui peut prendre la décision. Ils devront donc faire rapport à la Commission des transports, si j'ai bien compris, puis, si la personne corrige son défaut, tout rentre dans l'ordre. Moi, je pense que c'est ça, par règlement, à l'interne, qu'on va donner, pour donner la chance de la correction de la faute. Parce qu'il se peut qu'un mois, ça peut arriver, ça, quand c'est des cotisations... Mais, même dans leurs règlements, dans leur charte, l'individu a des délais pour... Ils ont leur mécanique assez personnelle, chacun,

mais la majorité du temps, c'est des mensuralités, puis ils s'expliquent avec leur syndicat; leur syndicat ne logerait pas plainte dans les circonstances. Ça, je ne crains pas pour ça, parce qu'ils tiennent à conserver le plus de membership possible.

**M. Bordeleau:** M. le Président, on n'a rien à ajouter sur cet article-là. Je pense qu'on a fait connaître notre point de vue, nos réticences. Alors, on est prêt à procéder au vote.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, est-ce que l'amendement à 48.11.18 est adopté?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est adopté sur division. Est-ce que 48.11.18, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**M. Chevette:** Je dépose l'amendement à l'article 5.

**Le Président (M. Lachance):** Avant d'en arriver là, M. le ministre, est-ce que l'article 2 du projet de loi n° 135, qui introduit les articles 48.11.01 à 48.11.23 inclusivement, est adopté avec les amendements?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 2 est adopté sur division. Maintenant, on revient à l'article 5 qui a été suspendu. Alors, voici l'amendement: Ajouter, à la fin du deuxième alinéa, la phrase: «Ce rapport sera étudié par la commission parlementaire compétente.»

Est-ce que cet amendement est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 5, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 135, Loi modifiant la Loi sur les transports, est adopté? Adopté.

**M. Chevette:** Est-ce qu'on ne se trouve pas à... C'est correct, parce qu'on l'a mis partout après dans...

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que, M. le ministre, vous pourriez faire une motion de renumérotation?

**M. Chevette:** Je fais la motion de renumérotation.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien, c'est fait. Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 135, Loi

modifiant la Loi sur les transports, est adopté avec les amendements?

**M. Bordeleau:** Sur division.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté sur division. M. le porte-parole de l'opposition officielle, si vous avez des remarques finales...

**M. Bordeleau:** Non, M. le Président, je ne veux pas ajouter. Je pense qu'on a fait valoir notre point de vue durant les discussions; alors, je n'ai rien à ajouter de plus à cette étape-ci.

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

**M. Chevette:** Moi, je voudrais tout simplement remercier les membres de cette commission pour le travail qu'on a fait depuis ce matin. D'ailleurs, tout indique qu'on en aura une autre spéciale — déjà, la collaboration est assurée. Au début de la semaine prochaine, même peut-être demain, il y aura possibilité d'échange de textes, là, pour que... C'est concernant la loi n° 89.

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

**M. Bordeleau:** Je veux juste, M. le Président, remercier les personnes qui accompagnaient le ministre et qui nous ont donné toutes les informations nécessaires au cours de l'étude du projet de loi n° 135.

**Le Président (M. Lachance):** Et en particulier Me Savard.

**M. Chevette:** Merci!

**Le Président (M. Lachance):** Alors, comme la commission s'est acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

*(Fin de la séance à 21 h 44)*