ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 1er décembre 2005 — Vol. 38 N° 55

Consultations particulières sur le projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives

—

Étude détaillée du projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives (1)

Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 1er décembre 2005 — Vol. 38 N° 55

Table des matières

Consultations particulières sur le projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives 1
- Remarques préliminaires 1
  - M. Michel Després 1
  - M. Serge Deslières 2
  - M. Janvier Grondin 3
- Auditions 4
  - Association du camionnage du Québec (ACQ) 4
  - Association du transport écolier du Québec (ATEQ) 11
- Remarques finales 17
  - M. Serge Deslières 17
  - M. Michel Després 18

Étude détaillée du projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives
- Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds
  - Titre 18
  - Champ d'application 18
  - Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds 38
  - Surveillance et contrôle des véhicules lourds
    - Pouvoirs de la société 48
    - Pouvoirs de la commission 55

Autres intervenants

M. Tony Tomassi, vice-président
M. Claude Pinard, président

M. Jean-Pierre Soucy
M. Norbert Morin

* M. Marc Cadieux, ACQ
* M. François Rouette, idem
* M. Marc Brouillette, idem
* M. Luc Lafrance, ATEQ
* M. Gaston Lemay, idem
* Mme Nathalie Dion, idem
* M. Pierre Mercier, ministère des Transports
* M. Pierre-Paul Vigneault, idem
* M. Guy Mailhot, Commission des transports du Québec
* Mme Lise Lambert, idem
* M. Alain Turcotte, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 1er décembre 2005 — Vol. 38 N° 55

Consultations particulières sur le projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives

—

Étude détaillée du projet de loi n° 129 — Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives

(Quinze heures quinze minutes)

Le Président (M. Tomassi): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires ou bien leurs sonneries.

Consultations particulières sur le projet de loi n° 129

Alors, le mandat de la commission est de procéder à des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 129, Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives, et la loi sur le... Non, ça, c'est une ligne de trop.

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

Le Secrétaire: Oui. Mme L'Écuyer (Pontiac) est remplacée par M. Blackburn (Roberval).

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup. Je vous rappelle l'ordre du jour. Nous allons avoir les remarques préliminaires du côté du gouvernement et du côté de l'opposition, par la suite l'Association du camionnage du Québec et par la suite l'Association du transport écolier du Québec.

Remarques préliminaires

Alors, je serais prêt à avoir les remarques préliminaires de M. le ministre.

M. Michel Després

M. Després: Merci, M. le Président, de me donner la parole. Tout d'abord, mes premiers mots seront pour remercier la présence des députés autant de l'opposition, ministériels, qui sont ici, aujourd'hui, en commission parlementaire, pour étudier ce projet de loi, M. le Président; deuxièmement, de saluer la bienvenue aux gens de l'Association du camionnage du Québec et de l'ATEQ, l'association des transporteurs écoliers du Québec, que nous entendrons, cet après-midi, sur le projet de loi.

Avant de les entendre, M. le Président, je ferais peut-être quelques remarques préliminaires sur le projet de loi n° 129 qui modifie la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Mes collègues se rappelleront que le gouvernement du Québec a adopté, en juin 1998, la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Cette loi, communément appelée loi 430, établissait un nouvel encadrement pour l'industrie du transport routier des personnes et des marchandises ainsi que des intermédiaires en services de transport. Les deux objectifs de cette loi visaient l'amélioration de la sécurité des usagers de la route ainsi que la protection de nos infrastructures routières. Depuis, l'encadrement de l'industrie du transport routier s'effectue par un processus qui est en trois volets.

D'abord, les propriétaires et exploitants des véhicules lourds doivent s'inscrire au registre de la Commission des transports du Québec. Un numéro d'inscription, le NIR, qu'on appelle, ainsi qu'une cote de sécurité leur sont attribués. Notons également que la Commission des transports du Québec établit une liste des intermédiaires en services de transport. Ensuite, M. le Président, la SAAQ gère le dossier de suivi et d'évaluation du... des utilisateurs de véhicules lourds, et finalement un mécanisme de sanction des exploitants dont le comportement est considéré comme délinquant est en place. Des pouvoirs d'appréciation et de sanction sont confiés à la Commission des transports.

Maintenant, la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds se doit d'être modifiée d'abord, M. le Président, parce que les modifications proposées à notre loi ont pour objet l'harmonisation des normes québécoises avec la loi et la réglementation fédérales sur les transports routiers ainsi que celles des autres administrations canadiennes. La mise en place des certificats d'aptitude à la sécurité harmonisés, reconnus par toutes les provinces et territoires nécessite des changements à la législation québécoise. En effet, à partir du 1er janvier 2006, seules les entreprises de transport dont les véhicules lourds seront immatriculés par la Société de l'assurance automobile du Québec auront l'obligation de s'inscrire à la Commission des transports du Québec. Le numéro d'inscription et la cote de sécurité alors attribués seront reconnus par toutes les administrations canadiennes. Au même titre, le Québec reconnaîtra la cote de sécurité octroyée par les autres administrations.

Le suivi du comportement des propriétaires et exploitants des véhicules lourds s'effectuera sur l'ensemble du territoire canadien. Le Québec recevra ainsi l'information sur le comportement des entreprises inscrites au Québec en provenance des autres administrations et acheminera à ces dernières les informations concernant le comportement des entreprises inscrites dans chacune des administrations. En l'absence d'entente de réciprocité entre le Canada et les États-Unis, le Québec continuera d'inscrire les entreprises possédant des véhicules immatriculés aux États-Unis. La Commission des transports

leur attribuera une cote de sécurité qui sera reconnue partout au Canada.

● *(15 h 20)* ●

Le Québec continuera donc à assurer le suivi de leur comportement conformément à la politique d'évaluation mise en place en 1999 à laquelle des ajustements seront apportés afin de tenir compte des modifications qui seront adoptées.

Lors de l'adoption de la loi n° 430, il fut prévu qu'une évaluation en serait faite après quelques années. Ainsi, et j'insiste, M. le Président, en juin 2001, le Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la loi fut déposé à l'Assemblée nationale. Ce rapport comportait des recommandations visant à améliorer l'efficacité et le contrôle, une des recommandations concernant la nécessité de clarifier la notion d'exploitant, qui fut adoptée à l'unanimité. Ce projet de loi modifie cette définition d'exploitant de véhicule lourd afin d'en faciliter l'identification lors de contrôles routiers. Des présomptions seront prévues à cet effet.

En vertu de cette nouvelle définition, la personne identifiée à titre d'exploitant ou de transporteur sur le plus récent document de transport, la fiche journalière ou le rapport de la ronde de sécurité conservé à bord du véhicule permettra de déterminer qui est l'exploitant du mouvement de transport. À défaut de présentation de la documentation appropriée par le conducteur à l'agent de la paix qui en fait la demande, le propriétaire du véhicule lourd motorisé sera présumé en être l'exploitant. Pour leur part, les intermédiaires en services de transport seront soumis aux mêmes exigences que les PEVL lors de leur inscription, par souci d'équité. Il est également prévu de remettre aux municipalités le montant des amendes émises en vertu de la loi, au même titre que celles émises en vertu du Code de sécurité routière.

Les diverses associations de l'industrie du transport tant au niveau des personnes que des marchandises se sont exprimées à l'occasion de rencontres à différentes tables de travail. La Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général et la table sur la révision de la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds en sont les principales. Plusieurs autres consultations se sont également tenues au cours des dernières années, toujours dans le but d'ajuster la réglementation. Les commentaires ainsi recueillis nous amènent tout d'abord à revoir la définition de véhicule lourd, à nous donner la possibilité de mettre en place et développer un système d'encadrement des conducteurs de véhicules lourds ainsi que l'opportunité d'instaurer un programme de reconnaissance de l'excellence des PEVL. La nouvelle définition de véhicule lourd permettra une harmonisation de l'ensemble des normes reconnues sur l'ensemble du territoire canadien.

Actuellement, les véhicules routiers de plus de 3 000 kg de masse nette sont considérés véhicules lourds. Le Québec est la seule administration en Amérique du Nord à utiliser cette notion. Ainsi, plusieurs camionnettes, fourgonnettes, en raison du type de moteur et de transmission dont elles sont équipées, excèdent la masse nette de 3 000 kg. Par conséquent, elles sont considérées comme des véhicules lourds. Elles sont alors visées par la loi ainsi que les diverses réglementations en vigueur. La modification de cette notion de masse nette permettra d'exclure certains de ces véhicules et d'en inclure d'autres. La modification proposée réfère au poids nominal brut du véhicule établi par les manufacturiers. Dorénavant, un véhicule sera considéré véhicule lourd lorsque le poids nominal brut du véhicule sera supérieur à 4 500 kg. Ce poids nominal brut est plus réaliste que la masse nette, puisqu'il tient compte de la capacité de charge du véhicule.

Le projet de loi prévoit également un pouvoir habilitant afin de prévoir et de mettre en place un système d'encadrement des conducteurs de véhicules lourds détenteurs d'un permis de conduire émis par la SAAQ. Ce dossier conducteurs de véhicules permettra d'intervenir rapidement auprès des conducteurs récalcitrants, dans un processus d'amélioration continue, ainsi que de reconnaître et de valoriser les meilleurs de la profession. De la même façon, un pouvoir habilitant a été prévu dans le but d'instaurer un programme de reconnaissance de l'excellence à l'intention des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, afin de reconnaître et d'encourager l'excellence.

Finalement, ce projet de loi modifie le Code de la sécurité routière afin d'établir de nouvelles normes de contrôle applicables aux véhicules lourds en ce qui concerne les rondes de sécurité. À cet égard, l'obligation pour le conducteur d'effectuer une vérification du véhicule lourd qu'il conduit, telle qu'exigée par la norme canadienne sur la ronde de sécurité élaborée par le conseil canadien des administrations en transport... a récemment été modifiée, et toutes les administrations gouvernementales canadiennes se sont entendues pour harmoniser leur réglementation à cette norme.

En terminant, M. le Président, je tiens à mentionner que des ajustements apportés par le projet de loi ont fait l'objet de travaux auxquels ont participé activement l'ensemble des acteurs de l'industrie du transport des personnes et des marchandises du Québec ainsi que les principaux partenaires gouvernementaux. Les modifications qui découlent de ces travaux ont aussi permis de tenir compte des nouvelles réalités qui façonnent le contexte dans lequel l'industrie du transport évolue présentement. Je tiens à rappeler que cette industrie est d'une grande importance pour l'économie du Québec, M. le Président. Je vous remercie.

Le Président (M. Tomassi): C'est moi qui vous remercie, M. le ministre. Alors, je cède la parole au député de Beauharnois et porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports.

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. En premier lieu, je voudrais saluer chacune des personnes qui sont ici présentes dans la salle, vous saluer particulièrement, le président de cette commission, cet après-midi.

Or, M. le Président, le domaine des transports est un domaine fascinant, est un domaine complexe, varié mais tellement fascinant, et à chaque jour, lorsqu'on soulève des questions sur une sphère ou l'autre du transport, on voit que c'est toujours très intéressant, la recherche de solutions est toujours fort intéressante. Et cet après-midi, bien sûr, avec l'audition des groupes qui

sont venus à notre invitation, comme ça, on va en apprendre plus et on va pouvoir, je pense, bonifier ce projet de loi parce que ce sont des gens qui ont beaucoup d'expérience, qui vont nous indiquer, par leur mémoire, nous indiquer là où il y a certaines améliorations à faire dans le projet de loi n° 129.

Bien sûr, ce projet de loi a comme objectif, et M. le ministre l'a souligné, ce projet de loi a un objectif, plusieurs objectifs, mais un d'harmonisation, d'harmonisation avec la loi qui a été adoptée, en 1998, par un gouvernement du Parti québécois, une harmonisation bien sûr avec la loi fédérale, la Loi sur les transports routiers... exactement ce nom-là, en janvier 2006, et bien sûr une réponse à différentes demandes de l'industrie. Je crois comprendre que certaines demandes sont apparues dans ce projet de loi n° 129, certaines demandes de l'industrie, mais que d'autres n'y sont pas. Je veux entendre particulièrement les gens de l'ATEQ et bien sûr les gens de l'industrie du camionnage à ce sujet-là, pourquoi certaines demandes ont été acceptées, apparaissent dans ce projet de loi, mais que d'autres ne sont pas présentes, ces demandes-là. On veut profiter de votre passage ici pour en savoir le plus possible concernant ces autres demandes qui ont été laissées de côté.

Nous voulons également savoir si le projet de loi va assez loin en matière de sécurité de véhicules lourds. C'est important. On parle beaucoup de bilan routier. L'industrie du camionnage qui, parenthèse, est une industrie très importante sur le plan économique, hein, on parle d'emplois directs de l'ordre de 110 000 emplois, tout près de 300 000 emplois, c'est important en termes de PIB, en termes économiques au niveau du Québec, plusieurs dizaines de... de dollars dont vous êtes responsable dans le bon sens du mot. Donc, c'est une industrie qui nous tient à coeur, dont nous sommes fiers, et nous voulons faire en sorte, comme parlementaires, comme législateurs, de faire en sorte que cette industrie ait tous les moyens de se développer tout en respectant bien sûr les normes et toute la question de la sécurité.

Le projet de loi met en oeuvre certaines recommandations du Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce document date de juin 2001 et comporte quatre axes: un, améliorer l'efficacité de la loi; deux, améliorer l'efficacité du contrôle, mieux soutenir la clientèle et améliorer les processus administratifs.

● *(15 h 30)* ●

Alors, je me reporte bien sûr à ce rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Encore une fois, à l'intérieur de ce document, il y avait une série de recommandations qu'on retrouve dans le projet de loi n° 129, mais d'autres recommandations n'y apparaissent pas, n'apparaissent pas dans ce projet de loi n° 129.

Alors, pourquoi, M. le ministre, de part et d'autre, là, certaines demandes de l'industrie qu'on ne voit pas apparaître dans la modification de la loi de 1998, et, deuxièmement, pourquoi, des recommandations dudit rapport, on en a pris certaines ou d'autres n'apparaissent pas dans ce projet de loi?

Également, ce qui nous a, M. le Président, ce qui nous a attiré notre attention, de ce rapport, à la page 33, on indique, et je vais citer le texte, là, je fais référence toujours à ce rapport, là: «C'est pourquoi il faut d'ores et déjà amorcer les étapes qui conduiront à une véritable évaluation de l'efficacité de la loi [de 1998], dont l'échéance pourrait être en juillet 2005, soit six ans après le début de l'application de la politique d'évaluation.» Je cite au texte: «Cette évaluation devrait être confiée à un tiers et effectuée en collaboration avec les organismes gouvernementaux concernés. En clair, la question principale à laquelle devra répondre une telle évaluation est la suivante: "Dans quelle mesure la loi et les mécanismes qui la soutiennent contribuent [...] à l'amélioration de la sécurité routière et à la protection du réseau routier?"»

Ma question est bien simple, M. le Président, au ministre. Au cours de nos échanges lors de l'étude détaillée de ce projet de loi, où est cette deuxième évaluation? Est-ce qu'elle a été faite? Quels en sont les résultats? Et pourquoi n'a-t-on pas profité de cette occasion pour, si le rapport existe... pourquoi... effet? Où il est, ce rapport? Bien sûr, nous avons demandé, comme opposition, la consultation des groupes, et encore une fois je veux remercier les deux groupes qui vont suivre parce que c'est avec beaucoup d'intérêt qu'on veut vous écouter. J'ai lu attentivement votre mémoire et les mémoires qui nous sont présentés, fort intéressants. Vous soulevez différentes questions, on voit que vous connaissez votre métier. Vous connaissez les questions desquelles vous parlez, alors ça va enrichir notre réflexion.

Et bien sûr, M. le ministre, nous allons tout faire pour tenir compte des observations et des précisions que les groupes... que nous écouterons au cours des prochaines minutes, des prochaines heures, afin de bonifier le projet de loi n° 129, et toujours, toujours en gardant en tête — je pense que nous l'avons tous en tête — ce double objectif: accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et bien sûr préserver l'intégrité de ces chemins. C'est, je pense, ce qui nous conduit dans notre réflexion, dans notre action de parlementaires, de législateurs, et j'espère qu'après ces heures et ces journées l'industrie du camionnage aura plus de moyens pour se développer et que ces deux objectifs dont je viens de citer seront renforcés. M. le Président, je vous remercie.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois, et je cède la parole maintenant pour ses remarques préliminaires au député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. M. le ministre, mes collègues, les associations, dans le cadre de cette consultation particulière qui s'ouvre sur le projet de loi n° 129, je tiens à dire d'entrée de jeu que nous avons devant nous un travail fort important, puisque celui-ci touche directement un aspect très préoccupant, soit la sécurité routière, sujet d'ailleurs qui est actuellement sur la table de la Commission des transports et de l'environnement.

De même, ce projet de loi touche un autre aspect non négociable par ses mesures, soit l'industrie du camionnage et du transport des passagers. Plus précisément, ce nouvel encadrement législatif a pour objet, entre autres, d'harmoniser les dispositions de la Loi

concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale sur les transports routiers et de sa réglementation. Ainsi, je considère qu'il y a certainement un besoin d'arrimer les diverses dispositions relatives au transport routier mais aussi de revoir certaines mesures de cette loi qui a maintenant sept ans. En effet, adoptée en juin 1998, la loi a établi un nouvel encadrement des activités des propriétaires et exploitants de camions lourds et autobus afin d'évaluer leur comportement au regard de la sécurité routière et de la protection du réseau routier. L'adoption de cette loi s'était avérée nécessaire en raison des carences de l'encadrement des transporteurs routiers constatées avant 1998.

Enfin, avant d'en arriver à l'adoption de ce projet de loi, nous allons entendre aujourd'hui des intervenants qui sont directement touchés par ce projet de loi. Par conséquent, je serai très attentif à leur présentation devant cette commission. Je n'aurai aucun doute que de les entendre nous permettra de bonifier le projet de loi n° 129 afin de s'assurer que les bases sur lesquelles il repose seront, d'abord et avant tout pour assurer une meilleure sécurité routière au Québec.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Vous êtes dans les temps.

Auditions

Alors, je vois que l'Association du camionnage a déjà pris place, alors j'inviterais M. Cadieux à présenter les gens qui l'accompagnent et à faire la présentation de son mémoire.

Association du camionnage du Québec (ACQ)

M. Cadieux (Marc): Merci, M. le Président. Alors, les personnes qui constituent notre délégation aujourd'hui sont, à mon extrême droite, M. Marc Brouillette, qui est président du conseil d'administration de notre association et aussi dirigeant de la société TransForce; Me François Rouette, de l'étude Cain, Lamarre; Me Julie Casaubon, qui est avocate à la permanence de notre association; et bien sûr moi-même, Marc Cadieux, à titre de président-directeur général de l'association.

M. le Président, d'entrée de jeu permettez-moi aussi de remercier les membres de la commission de nous accorder la présente audience et de saluer le député de Jean-Lesage et ministre des Transports, M. Michel Després, les membres du personnel de son cabinet ainsi que les professionnels et hauts fonctionnaires du ministère des Transports et des sociétés de son ministère présents ici, aujourd'hui.

L'Association du camionnage du Québec a été fondée en 1951. Elle est une organisation à adhésion volontaire qui compte plus de 700 membres répartis entre transporteurs publics, privés, locateurs de véhicules et fournisseurs de services et de produits à l'industrie du camionnage. Au fil des ans, dans le cadre de l'accomplissement de sa mission, l'association a su prendre place comme principale porte-parole du transport routier de marchandises auprès des différents paliers gouvernementaux, sociétés et agences d'État, des institutions de formation professionnelle, des requérants de services et du public en général. Notre membership utilise près de 30 500 véhicules motorisés qui effectuent environ 62 % du transport contre rémunération au Québec. Vouée à la défense des droits et des intérêts de ses membres, l'association a depuis longtemps choisi d'investir dans la diffusion de l'information relative à leurs activités, qu'elle soit à caractère économique, légal ou opérationnel, et dans la formation continue qu'incite l'environnement en perpétuelle mutation dans lequel ils évoluent.

L'association a, au cours des dernières années, plus particulièrement consacré de nombreux efforts à la promotion des normes d'éthique, de sécurité et d'efficacité devant gouverner l'industrie du camionnage, étant convaincue que la crédibilité de l'interprétation de son rôle de défenseur des droits et intérêts de ses membres serait proportionnelle à la valeur de sa contribution, d'une part, à l'amélioration de la performance générale de l'industrie, et, d'autre part, au développement de mesures d'encadrement cohérentes dans leurs visées et équitables dans leur mise en application.

Nous accordons, M. le Président, au projet de loi n° 129 toute l'importance qu'il convient de lui reconnaître compte tenu qu'il propose principalement des modifications à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, laquelle loi, à n'en pas douter, a tenu le rôle de pierre angulaire lors de l'édification du système d'encadrement des activités des propriétaires et exploitants de véhicules lourds par le biais duquel on conviait ces derniers à témoigner d'un engagement inconditionnel à l'égard de la sécurité routière et de la protection du réseau routier. Le ministère des Transports en particulier a reconnu d'emblée l'intérêt que l'Association du camionnage du Québec ne pourrait manquer de porter au projet de loi n° 129, en l'invitant à contribuer à la réflexion préalable à son élaboration via un mécanisme de consultation imprégné du souci de transparence, dont les dirigeants de ce ministère font preuve de façon constante. Nous tenons à les en remercier bien sincèrement.

● *(15 h 40)* ●

Nous vous présentons le présent mémoire et nos commentaires relativement au projet de loi n° 129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives, animés par un esprit de collaboration, étant convaincus que l'objectif de la démarche vise à l'amélioration du produit et que, dans les dernières phases du processus législatif, lui confèrent... avant que dernières phases lui confèrent son caractère final.

Il est essentiel, M. le Président, de souligner d'entrée de jeu que nous sommes d'avis que le projet de loi n° 129 a beaucoup plus de qualités qu'il n'a de défauts. Il est facile de percevoir qu'il est le fruit d'une analyse sérieuse menée par des gens compétents, instruits de la multiplicité de variables devant être prises en considération lorsqu'on se fixe à la fois comme objectifs non seulement de peaufiner l'instrument servant tant à accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et à préserver l'intégrité de ces chemins qu'à mesurer, par l'entremise d'un système d'encadrement, le comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, mais également d'ajouter audit instrument les pièces lui permettant de s'arrimer

aux principes et règles édictés par la Loi sur les transports routiers. Dès lors, M. le Président, on doit prendre pour acquis que l'Association du camionnage endosse les articles du projet de loi dont elle ne fait pas mention au sein de son présent mémoire, mais vous noterez également que toute référence à un article que nous ferons ci-après ne comporte pas nécessairement un énoncé d'insatisfaction à l'égard de celui-ci. En effet, il peut s'agir tout au plus d'une suggestion quant au libellé de tel et tel article afin de lui permettre d'atteindre pleinement ses fins ou pour éviter d'éventuels problèmes d'interprétation.

Cela dit, il y a certains éléments qui, parce qu'ils se trouvent au sein du projet de loi, nous préoccupent, alors que d'autres ont le même effet mais plutôt parce qu'ils ne s'y retrouvent pas. Il importe de comprendre que l'analyse du projet de loi à laquelle nous avons procédé s'est faite en tenant compte du contexte dans lequel interviennent les changements que ce projet de loi propose. En effet, l'impact que pourrait avoir l'adoption des dispositions auxquelles nous nous objectons ou, devrais-je ajouter, souhaiterions ardemment, M. le ministre, ne peut être mesuré avec justesse que si on est familiarisé avec une certaine réalité, dont le projet de loi n° 129 ne se fait certes pas, à ce moment-ci, l'écho total. En d'autres termes, le projet de loi n° 129 ne peut être étudié en vase clos, sans tenir compte de l'encadrement et des grands enjeux économiques interpellant notre industrie.

Afin d'être mieux à même d'apprécier nos commentaires, vous trouverez ci-après un énoncé des diverses circonstances dans lesquelles s'insère le projet de loi n° 129, dont nous avons tenu compte au moment de procéder à l'analyse de celui-ci. Je me réfère au mémoire afin de vous amener premièrement au paragraphe a, à la page 4, soit à l'égard des délais de traitement des constats d'infraction dans les divers districts judiciaires. Des notes de bas de page complètent notre énoncé; deuxièmement, au paragraphe b, le fait que la réglementation adoptée en vertu de la Loi sur les transports routiers réfère à l'obligation pour les autorités provinciales d'établir et de conserver un profil du transporteur routier dans lequel sont consignés les renseignements prévus à l'article 2 de la partie c de la norme 14 du Code canadien de sécurité; troisièmement, au paragraphe c, le fait d'abord que les propriétaires et exploitants de véhicules lourds aient à débattre des infractions qu'ils sont accusés d'avoir commises dans une multitude de districts judiciaires, parce que c'est le district judiciaire où se situe le lieu de l'interception et du contrôle de leurs véhicules qui a compétence pour entendre l'affaire en résultant, et ensuite le fait qu'une directive administrative émane de la Direction des affaires pénales du ministère de la Justice a réduit évidemment considérablement le pouvoir de négociation des substituts du Procureur général à l'égard de ces infractions.

Je fais appel à une procédure qui est venue à l'attention évidemment de l'industrie à l'effet que les procureurs, dans les différents districts judiciaires, ont eu des directives de ne plus négocier des dossiers ou de ne plus prendre d'ententes avec les avocats des transporteurs; quatrièmement, au paragraphe d, le fait que des données favorables aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds qui, depuis l'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, devraient être considérées dans l'analyse de leur comportement ne le sont toujours pas plus de sept ans après l'entrée en vigueur de ladite loi; et enfin, au paragraphe e, le fait que le système en place ne tient toujours pas compte des critères essentiels à une identification judicieuse de ceux dont le comportement présente un risque, tels l'exposition au contrôle, et les différents secteurs d'activité, et exposition au risque des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Le contexte résultant du cumul de ces circonstances que je viens d'énoncer rend pour nous quelque peu inacceptable... sans que soit prévue une modulation à l'égard de certaines des dispositions proposées par le projet de loi n° 129.

M. le Président, permettez-moi maintenant de céder la parole à Me François Rouette, qui vous entretiendra, de façon plus détaillée, des articles auxquels je viens de faire référence.

M. Rouette (François): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, le 26 mars 1987 avait été signée une entente fédérale-provinciale-territoriale sur la création d'un code canadien de sécurité. Ça, ça avait été fait dans l'année qui précédait l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports routiers — et ici, au Québec, la Loi sur le camionnage — qui entraînait la déréglementation économique du transport par camion. La préoccupation était très saine, on devait développer un système qui permettait de pouvoir faire en sorte que tout le monde soit perçu de la même manière, à travers le Canada, d'un océan à l'autre, pour citer quelque chose qui est bien connu, et effectivement s'assurer que tout le monde prenne les mesures nécessaires pour atteindre un niveau, en termes de sécurité routière, qui aurait été, à ce moment-là, inégalé, parce qu'il y avait, et on le reconnaît, un certain laxisme.

Au moment où l'Association du camionnage m'a fait l'honneur de me confier le mandat de m'adresser à vous et de rédiger le mémoire, ma préoccupation était la suivante: après tant d'années à travailler pour arriver à harmoniser, il ne faudrait peut-être pas manquer notre coup. Dans l'industrie du camionnage, on sait très bien que les résultats peuvent être désastreux si l'arrimage est mal fait, et c'est sous cet angle-là que j'ai regardé l'ensemble du projet de loi et que je me suis préoccupé de voir si effectivement, ce qu'on souhaitait et ce qu'on dénonçait vouloir faire, on y parvenait. Honnêtement et avec énormément de respect pour tous ceux qui y ont travaillé, j'ai l'impression qu'à certains endroits on n'est pas parvenu à atteindre les fins qui étaient visées.

Dans un premier temps, on peut se demander pourquoi on introduit une définition d'exploitant, ce qui est prévu par l'article 3, paragraphe 2°, une définition d'exploitant qui essentiellement existe pour des fins de contrôle, alors que, toute la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, c'est le véhicule d'encadrement. Ce n'est pas le véhicule de surveillance routière, c'est celui qui dit: Voici, vous faites quoi, vous, dans la vie? Ah, ça vous qualifie de propriétaire de véhicule lourd, ça vous qualifie d'exploitant de véhicule lourd, et à ce titre vous devez vous inscrire. Et, parce que vous êtes inscrit, la société va monter un dossier,

constituer un dossier sur vous, le profil du transporteur routier. La notion de contrôle, elle apparaît, dans cette loi-là, pour des raisons que je devine mais sur lesquelles je ne spéculerai pas devant vous, et d'après moi elle n'est pas à sa place, elle n'est pas dans la bonne loi. S'il y a quelque chose, elle devrait être dans le Code de la sécurité routière. Et j'ajouterai par rapport à ça: s'il doit y avoir une modification, le texte ne devrait pas être celui-là. D'après moi, de toutes les définitions qu'on aurait pu choisir, on a pris la pire.

L'autre problème, c'est que, l'article 5 qui est celui qui dorénavant prévoit qui devra s'inscrire. On impose effectivement comme inscription à tous ceux qui sont du Québec. Ça va très bien, c'est parfait, ça. C'est en harmonie avec ce qui va vouloir se faire. Par contre, on va reconnaître les certificats d'aptitude de sécurité émis par les autres autorités. La préoccupation est la suivante: Est-ce que leurs compétences, est-ce que leur système qui leur mérite d'avoir le certificat d'aptitude en sécurité est-il semblable au nôtre ou est-ce qu'il y a des différences majeures entre les deux?

● *(15 h 50)* ●

Si le système est plus avantageux, supposons, en Ontario, est-ce qu'on ne risque pas de se retrouver dans un désavantage concurrentiel? Ne nous trouvons-nous pas à pénaliser les entreprises québécoises?

Nous sommes en faveur de la sécurité routière. Au cours des sept dernières années, des sommes importantes ont été dépensées par l'industrie pour s'assurer de rehausser le niveau de compétence de l'industrie. On ne voudrait pas que ces efforts soient gaspillés. Un très grave problème — je vous fais grâce de mes commentaires sur l'article 13 et la disparition de l'article 19, ça s'arrime avec quelque chose d'autre; un très grave problème — on veut s'harmoniser avec une norme qui prévoit un système dans lequel le profil du transporteur routier prévoit des condamnations. Ici, au Québec, on fonctionne avec des constats d'infraction émis. Il y a des délais judiciaires abominables de l'ordre de 15 à 18 mois, ce qui fait que, pendant 15 à 18 mois, on va garder un constat d'infraction dans notre dossier. Les autres juridictions, et l'Ontario plus particulièrement, sont plus fidèles à la norme 14 en ne prévoyant que des condamnations.

Le point que je veux faire ici est simple: on n'harmonise pas si on ne change pas le système de contrôle du comportement pour le remplacer par les constats d'infraction émis par des condamnations.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, M. Rouette, je crois, maître. Alors, je céderais la parole à M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. J'ai eu l'occasion de prendre connaissance du mémoire des gens de l'Association du camionnage du Québec.

Avec un certain nombre de points qu'ils ont soulevés, je pense qu'ils n'ont peut-être pas eu tout le temps de pouvoir présenter, mais j'ai relevé un certain nombre de points, environ six points, que vous avez identifiés. Il y en a des plus majeurs, entre autres les deux premiers que vous étiez en train de discuter, d'abord en ce qui concerne la préoccupation concernant la présomption et la définition de la notion d'exploitant, notamment en ce qui a trait à l'identification du PEVL lors des moyens de contrôle. Sur ce point, ce qui m'a un petit peu surpris, parce que j'avais toujours demandé — vous savez, quand vous êtes le ministre, vous n'êtes pas toujours à l'affût de toutes les discussions nécessairement à toutes les tables, parce que je sais que vous participez à cette table-là — alors que l'ensemble des gens de l'industrie étaient, je dirais, d'accord avec la définition qu'on proposait dans la préparation de la loi, on nous arrive un petit peu à la dernière minute et on dit: Nous, le consensus, qu'il y avait dans l'ensemble de l'industrie, sur la définition n'existe plus à ce moment-ci, parce que vous avez une vision différente des choses.

Au fond, tous les autres secteurs, que ce soit... que ce soit le secteur forestier, que ce soit le secteur des autobus, eux, ils n'ont pas de... ça va pour eux. Au fond, dans la définition qu'on propose, et c'est là-dessus que j'aimerais vous entendre, au fond on dit, dans la loi, qu'il y a trois, trois: il y a le document de transport, c'est-à-dire la transaction commerciale qui peut servir d'identification, il y a le registre de conduite et le rapport de rondes de sécurité qui peuvent servir comme identification comme telle. Sinon, au fond, si vous n'avez pas ces instruments-là, la loi prévoit que c'est celui qui est le conducteur qui se retrouve à être l'exploitant.

On avait, M. le Président, tout de même un consensus dans l'ensemble de l'industrie avec cette proposition-là. Les gens de... du camionnage nous disent autre chose aujourd'hui. J'essaie de mieux comprendre. On va vous donner la chance de vous redonner la parole là-dessus. Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui — puis j'aurais presque le goût de vous dire, une fois qu'on a trouvé ce consensus-là, de vous renvoyer un peu, avec les gens de l'industrie, retrouver un consensus — alors qu'on a travaillé pendant des mois de temps avec vous, avec les autres, pour trouver ce consensus-là, et là aujourd'hui il faudrait un peu défaire ce consensus que nous avons préparé dans la loi.

J'aimerais vous entendre mieux expliquer votre position là-dessus. Je trouve ça un petit peu... je vous le dis a priori. On arrive à 11 h 55 puis on veut revoir cette définition-là. On le fait, je vous dirais, dans le bien de l'industrie quand on présente une loi comme ça. Je sais que les gens du ministère avec les gens de l'industrie ont travaillé très fort, et c'est bon pour les autres secteurs d'activité, mais là ça ne l'est pas pour l'Association du camionnage du Québec.

Donc, j'aimerais vous entendre là-dedans, que vous nous donniez plus d'explications, parce que ce n'est pas évident, là, pour nous qui présentons la loi aujourd'hui, quand l'ensemble de l'industrie, lui, est d'accord avec ça. Et je pense que ça fait partie de votre responsabilité qui vous incombe. Je pense qu'on avait un processus qui est tout de même assez clair en termes d'identification par les trois moyens qui sont identifiés dans la loi. Et, M. le Président, je permettrai au président de l'association, M. Cadieux, ou à celui qui décidera, de pouvoir répondre à cette question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, maître.

Une voix: Marc Brouillette va s'essayer d'abord.

Le Président (M. Tomassi): M. Brouillette.

Une voix: Merci, François.

Le Président (M. Tomassi): Il va voir comment le ministre va répondre.

M. Brouillette (Marc): Bien, disons que j'ai fait partie de tout le processus de consultation qui a eu lieu, de manière personnelle, à toutes ces rencontres-là et je tiens à affirmer au ministre qu'à toutes les rencontres qui ont eu lieu on s'est exposés en faux sur la définition d'exploitant telle qu'elle est indiquée là, et, oui, on était le seul groupe qui manifestait ce désaccord-là et pour plusieurs raisons: en premier, parce qu'on trouve que... bien, c'est sûr que principalement notre membership, à 80 %, fait du transport international, on est donc confrontés à une réalité qui souvent est autre de ce que peut être l'association des transporteurs écoliers et autres. On fait affaire dans plusieurs juridictions puis on voit des normes qui s'appliquent différemment.

Entre autres, à même la définition qu'on a dans les articles 42.1, si je ne me trompe pas, à 42.6, on fait un traitement différent entre les gens finalement qui vont être inscrits à la Commission des transports du Québec et ceux qui ne le seront pas, exemple, comme les gens qui vont nous venir de l'Ontario, des États-Unis, c'est-à-dire que chez eux on commence par regarder le certificat d'immatriculation pour voir qui est l'exploitant du véhicule, tandis qu'on veut appliquer un traitement différent aux transporteurs québécois, c'est-à-dire qu'on veut passer par une présomption de documents de transport, de registre des heures de service, de rondes de sécurité avant d'aller — ce qu'on appelle — en dernier ressort au certificat d'immatriculation. On comprend qu'il y a une certaine sorte de justification derrière ça, c'est-à-dire qu'on est la seule province où on a la notion de propriétaire, exploitant de véhicule lourd. Dans toutes les autres juridictions, on n'a que l'équivalent quand on parle d'un certificat d'aptitude, c'est-à-dire qu'on parle d'un exploitant de véhicule lourd. C'est sûr que ça amène des distinctions, mais, au Québec, on n'est pas prêts, autrement dit, à avoir un traitement différent parce qu'on est du Québec et puis parce qu'en principe, de par la loi, on est présumés avoir des documents qui sont autres avec nous, qui ne sont pas les documents, autrement dit, que tous nos compétiteurs vont avoir.

Autre point qui a fait aussi qu'on s'est opposés en faux à cette présomption-là, c'est qu'on sait pertinemment que tous les documents dont on fait référence, la plupart du temps, n'apporteront pas les mêmes noms d'exploitants au titre. Je prends l'exemple, on parle des documents de transport. Souvent, par document de transport, on va penser à document d'expédition. Il arrive très souvent dans le monde, où est-ce qu'on est aujourd'hui, du transport qu'un transporteur va avoir pris une expédition pour mener à bon terme et va l'avoir passée à un... pas un compétiteur, mais quelqu'un avec qui il fait affaire, et puis c'est cette autre personne qui va faire le mouvement de transport puis qui en fait est le réel exploitant. Mais ce n'est pas son nom qui est édicté au document d'expédition, ce qui nous amène à possiblement recevoir des infractions pour lesquelles on ne devrait pas avoir lieu de recevoir, selon les termes de la présomption qui est indiquée. Et, étant donné les grands délais juridiques qu'on a au Québec, qui sont très souvent de 15 et même au-dessus de 24 mois, on ne croit pas que c'est acceptable parce que notre dernier recours pour faire corriger ces inexactitudes-là est quand on se présente en cour pour contester l'infraction.

● *(16 heures)* ●

De plus, à maintes reprises, et ce, malgré qu'on nous présentait cette définition d'exploitant avec des documents y faisant référence, on a manifesté le fait que, de plus en plus, on s'en va vers des documents électroniques et que ces documents-là n'amèneront pas nécessairement la possibilité d'avoir les informations dont on fait référence à bord, immédiatement, lors d'une interception de contrôle, c'est pourquoi nous faisions référence au document de base, c'est-à-dire le certificat d'immatriculation. C'est de cette façon-là qu'à maintes reprises on a manifesté notre désaccord en vue de la nouvelle définition de ce qu'est un exploitant de véhicule lourd.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Brouillette. M. le ministre.

M. Després: Ça représente combien de mouvements de transport à partir du moment où vous faites une transaction, ou que vous obtenez un contrat, ou vous le sous-traitez, si je peux m'exprimer ainsi, à quelqu'un d'autre? C'est dans quelle proportion?

M. Brouillette (Marc): Vous voulez dire à combien de personnes que le mouvement...

M. Després: Oui, à combien de personnes ou à combien de transactions, là. Je ne sais pas si vous avez une donnée.

M. Brouillette (Marc): Bien, ça dépend. Ça dépend si on parle des mouvements internationaux, ou si c'est des mouvements en province, ou si c'est des mouvements de ce qu'on appelle le LTL, excusez pour l'anglicisme, de petits paquets. Puis ça peut être aussi bien qu'il n'y a qu'un intermédiaire, c'est-à-dire que la personne qui va prendre le voyage, elle va l'exécuter, comme on peut en avoir facilement cinq sur un cheminement.

M. Després: Mais vous avouerez que c'est tout de même très récemment que vous avez changé de position, parce que tout le travail qui s'était fait... bien, à témoin ici des gens de la Société de l'assurance automobile, de la Commission des transports du Québec, du ministère des Transports du Québec me disent que c'est tout récemment où vous avez plaidé une nouvelle définition. Vous l'avez fait, mais c'est excessivement récemment.

Dans toutes les discussions, dans tous les travaux qui se sont passés dans les dernières années, il y avait un consensus là-dessus. Là, on arrive maintenant au projet de loi, tout le monde a fait... je pense que tous les autres sont d'accord avec cette définition-là, et là vous arrivez avec une position qui est récente, qui est différente par rapport à ça. Quand vous avez abordé l'harmonisation avec les autres administrations puis les infractions, j'essayais puis j'ai une question qui m'est venue quand j'ai vu vos commentaires, en posant au fond: De quel ordre et il y a combien d'infractions au Québec, par année, qu'elles viennent du contrôle routier, qu'elles deviennent par le système policier? On me

disait 40 000 dans un cas, 15 000, donc environ 55 000 infractions. Il y en a environ 10 000 qui sont contestées, qui prennent un délai effectivement de 14 à 16 mois; il y en a environ 7 500 qui sont reconnus coupables, donc il reste un écart, entre celles qui sont contestées puis les coupables, de 2 500.

Donc, on parle environ de 4,5 % de cas qui peuvent se présenter ou être dans cette situation-là. Et de toute façon la loi actuelle permet, par ce qu'on appelle la politique d'évaluation, de décider, parce qu'il y a un comité là-dessus: il y a une politique, il y a un comité directeur auquel l'industrie se retrouve, qui peut déterminer ou changer les règles du jeu. Donc, on n'a pas besoin nécessairement de modifier la loi parce que la loi dit: On peut se baser sur celles qui sont émises ou celles qui sont effectivement contestées et que la loi prévoit qu'il y a une politique d'évaluation qui peut être revue en tout temps par ce comité des directeurs auquel l'industrie se retrouve. Et j'aurais le goût de vous dire, par rapport à ça, que vous pouvez toujours, parce que la loi ne dit pas, n'impose pas une façon ou l'autre, mais dit, par cette politique-là et ce comité directeur: peuvent se pencher là-dessus.

Ça fait que je vous dirais que, sur ce point de vue là, je vous renverrais un peu au processus de la loi qui dit un ou l'autre et qui permet, par cette table-là ou ce comité, de revoir effectivement le processus avec l'ensemble de l'industrie. Je n'ai pas à première vue, là, une approche où je me sens l'obligation comme législateur ou parlementaire, alors que la loi dit: C'est un ou l'autre. Puis en plus ça passe par une politique. Vous avez effectivement, l'ensemble des gens de l'industrie, un moyen pour voir, si vous voulez, changer cette façon de faire, alors que le législateur a laissé au fond toutes les portes ouvertes par rapport à ça. Je ne sais pas si vous avez des commentaires.

Le Président (M. Tomassi): M. Brouillette

M. Brouillette (Marc): Oui. Bien, j'aimerais commenter. Je suis content d'entendre qu'il y a une ouverture face à ça, parce qu'un des points qu'on avait entendu dire, c'est qu'on n'était pas ouverts à réviser les seuils. C'étaient des ouï-dire qu'on avait entendus. Et puis autre chose, M. le ministre, j'aimerais vous préciser que, même si on a un comité qui vise à réviser les seuils de la politique d'évaluation, ça fait un an maintenant qu'on ne s'est pas réunis pour discuter des seuils.

M. Després: À ce moment-là, je n'ai pas dit que j'étais en faveur, je dis tout simplement: la loi prévoit que — pour mettre ça clair; la loi prévoit que — ça peut être un ou l'autre, que c'est géré par le cadre de cette politique-là qui a un comité directeur. Donc, effectivement, on va s'assurer que ce comité-là siège, mais ce sera à cette table-là à décider.

Le ministre ne vous dit pas aujourd'hui qu'il est ouvert, il dit tout simplement: la loi prévoit que, puis il y a une politique pour gérer ça et qu'il y a un comité directeur qui peut effectivement se pencher là-dessus avec les gens de l'industrie. Donc, c'est ce que je vous dis. Moi, je n'ai aucun problème dans le cadre où ce comité peut se pencher là-dessus et regarder ça avec les gens de l'industrie. La loi a prévu l'un ou l'autre.

Je ne me positionne pas aujourd'hui, je vous dis tout simplement que vous avez effectivement le privilège de pouvoir le faire dans le cadre de cette politique.

Le Président (M. Tomassi): Me Rouette.

M. Rouette (François): ...avec respect, l'article 22, de la manière dont il est rédigé à l'heure actuelle, ne donne pas le choix de ne pas considérer les constats d'infraction. Sont notamment considérés les rapports et les constats d'infraction, les déclarations de culpabilité, les accidents dans lesquels il a été impliqué. C'est ce que prévoit la loi. Notre préoccupation est très claire: on veut harmoniser, on veut... comme il faut. Il faudrait, à ce moment-là, que notre profil du transporteur routier au Québec soit conforme à ce qui est prévu dans la norme 14. C'est ce qu'on dit.

Pour ce qui est de la présomption, moi, j'ai une question. On administre, à mon bureau d'avocats, 1 500 à 2 000 infractions par année. On est probablement le deuxième à en avoir le plus, là, après la SAAQ. Je ne vois pas tant que ça qu'ils ont si de misère que ça à identifier l'exploitant à l'heure actuelle. Il y a peut-être quelques personnes qui ont de la difficulté à trouver l'exploitant alors que ça lui est mis sur le nez, mais d'un autre côté la plupart y parviennent parce que, lorsqu'on plaide des causes ou lorsqu'on obtient des retraits d'infraction, ce n'est pas sur la base du fait qu'ils n'ont pas identifié l'exploitant comme il faut, c'est sur la base de la diligence raisonnable souvent. Et, lorsqu'on cite les chiffres de contestation, je vous dirai que tous les efforts qui ont été faits au cours des dernières années pour s'assurer d'être beaucoup meilleurs en matière de sécurité routière ont justement permis d'avoir des défenses de diligence raisonnable que les cours reconnaissent et que nous n'avions pas auparavant.

Alors, dans les circonstances, il est très difficile pour nous de faire face à une présomption qui pour moi est à peu près... Il y a quelque chose de pernicieux dans une présomption lorsqu'on parle en matière pénale. On inverse un système, qui est magnifiquement bien conçu, qui est celui qu'il appartient à la poursuite de prouver, hors de tout doute raisonnable, ce dont elle accuse le citoyen.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Rouette. Alors, je céderais la parole du côté de l'opposition et je serais prêt à reconnaître M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Alors, une série de questions. Vous me permettrez, là, parce que je veux aller au contenu de votre document. Mais j'ai mentionné, dans mes remarques préliminaires, qu'il y avait eu plusieurs demandes de l'industrie. Il y en a qui apparaissent là-dedans, il y en a d'autres qui n'apparaissent pas.

Rapidement, M. Cadieux, quels sont ces — parce que vous avez des discussions, des consultations, vous avez un comité, puis tout ça, pendant des mois et des mois et des mois — rapidement, quelles sont les principales demandes qui, à votre point de vue, n'apparaissent pas dans ce projet de loi n° 129?

Le Président (M. Tomassi): M. Cadieux.

M. Cadieux (Marc): J'ai assisté à la majorité des réunions, mais Marc Brouillette était à toutes les réunions. Donc, étant donné qu'il a mieux suivi encore les réunions de consultation, je préfère, pour ne pas en oublier et minimiser le temps d'intervention, je pense que Marc Brouillette serait plus en mesure, là, de vous faire le portrait parce qu'il est là, depuis le début.

Le Président (M. Tomassi): M. Brouillette.

M. Brouillette (Marc): La principale demande de l'industrie qui ne se retrouve pas dans ce projet de loi, c'est le contrôle à l'entrée, ce contrôle à l'entrée, c'est-à-dire avant l'émission d'un numéro de NIR par la Commission des transports, qui permet à un propriétaire-exploitant de véhicule lourd d'opérer un véhicule lourd sur les chemins publics au Québec.

Ce qu'on demandait au ministre ou au ministère, c'est l'établissement de tests d'aptitude, etc. On ne retrouve pas spécifiquement, dans ce projet de loi n° 129 là, cette prérogative. Et puis on a fait contre mauvaise fortune bon coeur. Étant donné qu'il y a une autre loi qui est présentement en vigueur, qui est la loi n° 135, qui prévoit certains pouvoirs vis-à-vis la gestion des nouveaux arrivants dans le domaine du transport en général, là, c'est-à-dire, après l'obtention d'un droit d'opérer à titre de propriétaire-exploitant de véhicule lourd, disons qu'on aurait aimé que le ministre ou le ministère aille plus de l'avant dans cette obligation-là, parce qu'on est persuadés que, si tous les gens qui opéraient démontraient a priori leurs compétences, on aurait beaucoup moins de problèmes du point de vue de la sécurité routière.

● *(16 h 10)* ●

M. Deslières: C'est les deux principales?

Une voix: Oui.

Une voix: M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Permettez, je vais revenir à votre document et je vous invite à la page 9, je crois. Vous nous parlez, là. Ça a attiré mon attention parce qu'à la base, là, et MM. Cadieux et Rouette en ont parlé beaucoup, on parle d'harmonisation, mais là j'ai comme l'impression, là, qu'on rate la cible.

Et j'attire votre attention sur votre texte où vous nous parlez des entreprises extraprovinciales de transport routier qui auront un statut qui peut faire en sorte de rendre les autres industries québécoises moins compétitives. C'est ça que vous nous dites, là. Ce projet de loi là, là, qui est devant nous, là, il peut bien avoir de bonnes intentions, mais on voit que sur un aspect très précis, par rapport aux entreprises de camionnage du Québec et les entreprises qui ont un statut extraprovincial, là il va y avoir une iniquité flagrante au fur et à mesure que... va se faire. Je veux vous entendre sur ça, là.

Une voix: Me Rouette.

M. Rouette (François): Merci. La réponse est fonction du contexte, c'est-à-dire que le projet de loi n° 129 comme tel lui-même ne crée pas l'iniquité concurrentielle qu'on redoute, mais c'est l'adoption d'un système, alors qu'on vit dans le contexte qu'on a défini précédemment, sans que le système d'encadrement, lui, soit modifié. Bon.

Je vous donne un exemple. Une entreprise de l'Ontario titulaire de son certificat d'aptitude intercepté ici, au Québec, parce que le système ontarien marche avec des condamnations, ça va aller dans 15 mois, 18 mois plus tard, dans son dossier, qu'on appelle le CVOR en Ontario. Pendant ce temps-là, l'accusation portée contre le transporteur québécois va s'en aller immédiatement dans son profil du transport routier, et, même s'il n'en est pas coupable, elle va y être pendant 15 à 18 mois. Une des réalités commerciales qu'on vit à l'heure actuelle, et c'est sans doute une démonstration de la valeur de l'encadrement de façon générale, c'est que les compagnies d'assurance regardent de très près le profil d'un transporteur, considèrent, dans l'analyse de risques, qu'effectivement il peut peut-être être plus dangereux, ce transporteur-là, et ça se traduit immédiatement par des hausses de prime substantielles dans un domaine où, à l'heure actuelle, il y a à peu près seulement trois souscripteurs pour le camionnage.

Or, le même transporteur ontarien qui nous fait concurrence, O.K., entre Montréal et Toronto, lui, va bénéficier d'un dossier qui en apparence va être parfaitement clair. Et, en Ontario, les délais judiciaires — parce que nous y pratiquons régulièrement, on a le droit d'accès à ses cours sans être membres du Barreau de l'Ontario — les délais sont de trois à sept mois. Alors, ils vont nous envoyer trois, quatre mois après une infraction, puis là, woups, ça va rentrer dans notre dossier.

Alors, on traite les Ontariens ici, en disant: Bien, écoutez, vous autres, ça va être les condamnations parce que c'est comme ça chez vous, mais, vous autres, les Québécois, ça va être les constats d'infraction émis, puis on va attendre voir si vous êtes coupables ou vous n'êtes pas coupables. Et donc ça va créer une pression, je pense, qui va se traduire par une iniquité concurrentielle, et on ne peut pas avoir ça présentement, là.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, à la page 16, vous nous faites une suggestion, et je vous lis au texte: «Pour éviter toute — on fait référence à l'article 22; toute — confusion quant à l'identité de l'exploitant de véhicules lourds à l'égard duquel un dossier est constitué par la Société d'assurance automobile du Québec, il y aurait sans doute lieu d'ajouter à l'article 22 les mots "inscrit au registre de la commission" pour le distinguer de l'exploitant de véhicules lourds qui, selon l'article 5 tel que modifié, n'a pas à s'inscrire au registre de la commission et à l'égard duquel on n'entend pas constituer de dossier.»

Élaborez, s'il vous plaît, ça m'intéresse particulièrement.

M. Rouette (François): D'accord. Si vous allez regarder l'article 5 tel qu'il doit être modifié, vous allez constater qu'effectivement on utilise toujours la même expression, c'est celle de l'exploitant de véhicule lourd mais qui est détenteur d'un certificat d'aptitude. Cet exploitant de véhicule lourd n'a pas à s'inscrire au registre, et le but visé, c'est justement que son profil soit en Ontario, supposons, parce que c'est sa province

d'origine. Donc, ça veut dire qu'on ne veut pas, à ce moment-là, constituer de dossier ici, au Québec, pour cette personne-là.

Or, l'article 22 nous parle effectivement que la société constitue, selon les données qu'elle détient, un dossier sur tout propriétaire-exploitant ou conducteur de véhicule lourd. Donc, le texte, puisqu'à 5 c'est quand même un exploitant de véhicule lourd mais qui n'a pas à s'inscrire au registre, par mesure de précaution, pour éviter un problème d'interprétation, on devrait dire ici: Tout exploitant inscrit au registre.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. Rouette. M. le député de Beauharnois.

Une voix: Est-ce que j'ai encore quelques minutes, monsieur?

Le Président (M. Tomassi): Écoutez, il vous reste, disons, sept minutes, et je sais que le député de Beauce-Nord voulait poser une question. Alors, à vous.

M. Deslières: Peut-être une dernière, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Oui, allez-y.

M. Deslières: Page 19, on parle de ronde de sécurité, et vous êtes très précis à ce sujet-là. Vous avez livré bataille. Donc, c'est rentré dans les... de votre industrie. Là, on dit: Oups... le choix, ce n'est pas nécessairement le conducteur, puis vous semblez en désaccord avec ce genre de pratique là. J'ai comme l'impression, là, puis vous me corrigerez, que c'est comme si vous preniez ça comme un recul.

M. Rouette (François): Écoutez, c'est une crainte qui a été manifestée. Ce n'est pas un recul.

Je vais vous le dire immédiatement, là, ce n'est pas un recul, et nous apprécions la démarche et le but visés. On a une mise en garde de la part de nos gens parce que ça a été une longue bataille, puis c'était un problème de culture, que les gens comprennent qu'ils se protégeaient tout autant qu'ils protégeaient les autres s'ils faisaient la ronde de sécurité. Ça a été imposé, ça a été rentré dans les conventions collectives, bon, etc., et on a craint sur le coup que la nouvelle possibilité de déléguer ça à un autre soit interprétée par certaines personnes qui voudraient se débarrasser de cette obligation comme étant un devoir de notre part de leur céder ce qu'ils demanderaient.

Mais j'insiste sur le fait que le premier alinéa dit: Le conducteur doit. C'est donc clair que la règle est au premier alinéa. Et tout ce qu'on demande, c'est — aux gens, quand ils vont faire connaître ça: Dites-le bien, là, que ça doit être volontaire, et personne ne peut nous forcer à ne pas exiger du conducteur qu'il le fasse.

Une voix: ...

Une voix: Oui, M. Brouillette.

M. Brouillette (Marc): Oui. J'aimerais juste rajouter à titre d'information additionnelle pour la question qui a été posée: on comprend bien que, dans certains marchés particuliers qu'on ne représente pas, si on pense aux ambulanciers, les véhicules d'urgence, ces choses-là, les compétences premières de ces gens-là, qui sont de sauver des vies et d'intervenir en cas de sinistre, etc., font en sorte que ces capacités-là ou ces qualités-là premières doivent surpasser le fait de pouvoir évaluer la condition mécanique du véhicule avant de quitter avec le véhicule, O.K., le lieu où est-ce que ce dernier-là est stationné, puis qu'on reconnaît la justesse de cette intervention-là.

Mais c'est que, dans notre domaine, où est-ce qu'on parle des tracteurs, semi-remorques, sur des distances des fois quand on parle d'interprovinciales, d'internationales, c'est qu'on ne voudrait pas que nos conducteurs se sentent libérés d'une obligation qui à prime abord leur revenait.

Une voix: M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Merci. Et je comprends bien, dans votre mémoire, qu'à l'article 13 vous voulez le maintien de l'article 13.

M. Rouette (François): L'article 13 est celui qui abroge l'article 19, et présentement nous croyons que l'abrogation est tributaire de la présomption, et, la présomption, on est contre. Alors, il faut donc retourner avec l'article 19 tel qu'il est là à l'heure actuelle.

Une voix: Merci.

Une voix: Merci. Alors, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Moi, j'aurais aimé vous entendre sur le phénomène, là, des «fifth wheels» comme on a présentement. Les gens s'achètent des gros pick-up, mettent une remorque en arrière puis ils font du transport. Est-ce que ces transporteurs-là, est-ce qu'ils ont des permis? Est-ce qu'ils ont besoin d'avoir des permis? Est-ce qu'ils sont légaux?

Parce qu'on a cru comprendre qu'il y a quelques années, quand on a modifié la loi, on obligeait des inspections, mettons, sur les camions, les six-roues. Les gens ont tous lâché ce domaine de camionnage là, ont acheté des pick-up avec des trailers. Comment c'est encadré, ça, légalement?

M. Brouillette (Marc): C'est effectivement le cas, là, ce que vous dites. C'est qu'il y a plusieurs personnes ou plusieurs entrepreneurs qui se sont retrouvés avec des véhicules qui étaient soumis à la Loi, là, des propriétaires-exploitants de véhicules lourds, qui, étant donné que ce n'était pas leur but premier de faire du transport, O.K. — je pense à ceux-là en particulier, là — c'était plutôt de rendre un service comme de faire du paysagement ou d'être entrepreneurs en maçonnerie, des choses comme ça, ils ont transformé leur équipement pour être soustraits de la loi. ● *(16 h 20)* ●

La loi est quand même applicable dans une certaine mesure, dans le sens qu'il y a un guide d'interprétation. On vous parle de masse totale. Bien, à l'heure actuelle, c'est la masse de 3 000 kilos qui fait référence.

On parle qu'on va passer de 3 000 kg à un poids nominal de 4 500 kg, mais on a, au travers de tout ça, un guide d'interprétation. C'est-à-dire que, si on a un véhicule, exemple, de 4 500 kg à l'avant qui est accouplé à une semi-remorque ou à une remorque — ça peut être une «fifth wheel» ou un autre système d'attache — est-ce que celle-là, elle dépasse le 3 000 ou le 4 500 qu'on retrouve dans la nouvelle loi?

Et on tient compte aussi de la longueur. C'est aussi une préoccupation de l'Association du camionnage. Parce qu'il y a des gens qui se servent de ce type d'équipement là pas pour rendre des services comme le paysagement, ces choses-là, mais pour faire effectivement du transport. On nous a dit que, nos préoccupations, au travers des gens touchés, on les retrouverait à travers le guide d'interprétation, le guide, là, des véhicules soumis à la réglementation qui va être édictée suite à la consécration de la loi. À l'heure actuelle, on fait référence à des remorques de 10 m, et, nous autres, on trouve que c'est beaucoup trop et on a manifestement, là, démontré notre intention d'intervenir à ce niveau-là pour faire en sorte que les dimensions de ces véhicules-là soient plus fermes parce qu'il y a les capacités de freinage qu'il faut tenir en compte, il y a les masses transportées, et ces choses-là. Ça fait qu'on a du travail à faire à ce niveau-là.

Le Président (M. Tomassi): Ça va?

Une voix: Ça va.

Le Président (M. Tomassi): Ça va?

Une voix: ...

Le Président (M. Tomassi): Écoutez, il reste deux minutes.

M. Després: Je poserais une courte...

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre.

M. Després: ...question parce qu'au fond, dans le rapport qui avait été fait en 2001, suite à la loi, dans le rapport, on marque à la page 32: «Améliorer l'efficacité du contrôle, apporter des ajustements à la loi afin de soutenir l'identification de l'exploitant.» Vous avez signé ça avec le reste des gens de l'industrie.

Au fond, vous venez nous dire: Celle qui est dans la loi ne fait pas votre affaire, même si vous avez participé par la suite à ce rapport-là, à un certain nombre de discussions, mais que le point de vue a changé dernièrement. Au fond, c'est quoi, votre définition? Tout le monde reconnaît que la définition de l'exploitant n'est pas correcte, il faut la modifier. Vous avez mis ça dans votre rapport, vous l'avez signé en 2001.

Je veux savoir: C'est quoi, votre proposition? On la laisse telle qu'elle est là ou vous avez une proposition à faire? Parce qu'on a un consensus dans l'industrie. C'est quoi, votre définition?

M. Brouillette (Marc): M. le ministre, je tiens à préciser que la définition actuelle qui est présentée dans le projet de loi nous a été soumise le 31 octobre de cette année, à une réunion qui a eu lieu un lundi, à Drummondville. Avant, on n'en avait jamais entendu parler. C'est la dernière consultation qu'on a eue sur la définition à proposer comme exploitant.

M. Després: Ma question, c'est: Qu'est-ce que vous proposez? De la laisser telle qu'elle est là...

M. Brouillette (Marc): À l'heure actuelle, ce qu'on...

M. Després: ...ou vous avez une proposition alors que les autres sont d'accord? C'est quoi que vous proposez?

M. Brouillette (Marc): À l'heure actuelle, ce qu'on n'aime pas, c'est la présomption qu'elle provoque ou qu'elle nous impute dans la façon de le faire compte tenu des délais judiciaires, compte tenu des difficultés qu'on a à faire corriger des constats d'infraction.

M. Després: J'ai compris votre argumentation. Vous proposez quoi? On laisse ça comme c'est là? C'est quoi que vous nous dites aujourd'hui? On laisse ça comme c'est là?

M. Brouillette (Marc): D'après ma mémoire, c'est ça qu'on demande.

M. Després: O.K.

Le Président (M. Tomassi): Merci. Alors, merci beaucoup aux gens de l'Association du camionnage du Québec, et j'inviterais l'Association du transport écolier du Québec à prendre place. Et je vais suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 23)

(Reprise à 16 h 27)

Le Président (M. Tomassi): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Et l'Association du transport écolier du Québec a pris place. Je vais attendre que les caucus se terminent. Ça va?

Alors, bienvenue, et j'inviterais le porte-parole à présenter les gens qui l'accompagnent. Et vous rappeler un peu les règles: vous allez avoir 15 minutes pour votre présentation, par la suite deux périodes de 15 minutes de chaque côté pour des questions vis-à-vis votre présentation. Alors, je vous cède la parole.

Association du transport écolier du Québec (ATEQ)

M. Lafrance (Luc): Alors, merci, M. le Président, de nous accueillir à votre commission. M. le ministre, MM. les députés, merci de nous accueillir et de nous entendre sur les préoccupations de l'industrie du transport scolaire.

Mon nom est Luc Lafrance. Je suis directeur général de l'Association du transport écolier du Québec. J'ai avec moi, à ma gauche, le président de l'Association

du transport écolier, M. Gaston Lemay, et Mme Nathalie Dion, qui est conseillère en réglementation à l'Association du transport écolier.

Alors, pour l'instant, je vais laisser la parole au président, M. Lemay.

Une voix: ...

M. Lemay (Gaston): Merci beaucoup, M. le Président. M. le ministre, MM. les députés, dans un premier temps, je vais vous présenter notre association; ensuite, je redonnerai la parole à M. Lafrance pour rentrer plus dans les détails et je vous reviendrai à la fin pour la conclusion.

L'Association du transport écolier du Québec est une association patronale créée en 1962 qui a pour mission de défendre les intérêts de ses membres et de l'industrie du transport scolaire, de promouvoir un transport de qualité et sécuritaire ainsi que d'offrir différents types de services à ses membres. Elle regroupe aujourd'hui près de 700 transporteurs scolaires qui représentent 90 % de l'industrie du transport scolaire au Québec. Ces transporteurs emploient plus de 8 000 conducteurs et conductrices, et notre industrie représente un chiffre d'affaires de plus de 500 millions de dollars par année. De plus, l'association participe, à titre de référence en transport scolaire, à plusieurs comités de... mis en place notamment par le ministère des Transports.

● *(16 h 30)* ●

M. le Président, on n'est pas ici, aujourd'hui, pour contester le projet de loi n° 129 ou d'argumenter sur les différents articles de ce projet de loi là, nous nous adressons à vous aujourd'hui, dans le but de vous informer qu'à notre avis le projet de loi n° 129 n'est pas complet. En effet, un élément de sécurité très important pour notre industrie n'a pas été retenu, bien que nous l'ayons demandé tout au long du processus d'élaboration du projet de loi n° 129. Cette revendication de la part de l'industrie du transport scolaire remonte même aux travaux qui ont été menés lors de la mise en place de la loi n° 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, il s'agit du rôle joué par les commissions scolaires dans l'organisation du transport et de la sécurité des élèves.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, en 1998, notre industrie a investi beaucoup de temps et d'argent afin de répondre aux objectifs de cette loi qui sont d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau. Nous pensons maintenant qu'après sept années d'application il est plus que temps de responsabiliser les tiers qui ont un rôle important à jouer dans la sécurité des opérations du transporteur, c'est-à-dire du propriétaire et de l'exploitant du véhicule lourd. Dans le domaine du transport scolaire, les tiers les plus importants sont les commissions scolaires. À maintes reprises, depuis 1998, nous avons fait valoir, auprès du ministère des Transports, de la Commission des transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec, qu'il fallait responsabiliser les commissions scolaires pour atteindre les objectifs de la loi n° 430. La présente modification de la loi n° 430 et d'autres dispositions législatives auraient été l'occasion de les responsabiliser. M. Lafrance.

M. Lafrance (Luc): Alors, si vous permettez, entrer un petit peu plus dans le vif du sujet.

Un des objectifs de la loi n° 430 est d'améliorer la sécurité routière. Tout comme l'industrie du camionnage, l'industrie du transport scolaire a besoin de responsabiliser ses tiers, c'est-à-dire les commissions scolaires. Pour répondre en partie à ce problème, le ministère a créé pour le camionnage le registre des intermédiaires et le Forum du camionnage. Il est maintenant... de s'occuper également du transport des écoliers. Nous sommes convaincus qu'à la lecture de ce document vous serez à même de constater les impacts que les commissions scolaires ont sur la sécurité routière.

Par ailleurs, en juin 2001, le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec et la SAAQ ont déposé un Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Dans ce rapport, il est clairement établi, à la section 4.1, bilan et recommandations, c'est-à-dire améliorer l'efficacité de la loi, de mettre en oeuvre des moyens afin de sensibiliser et de responsabiliser les tiers. On entend ici les intermédiaires en services de transport, requérants de services, commissions scolaires, etc., en regard de leur rôle. À la suite de cet énoncé, en mars 2003, un groupe de travail ministère des Transports, Société d'assurance auto Québec et Commission des transports du Québec nous a rencontrés afin d'identifier ces acteurs, préciser leur rôle et discuter des moyens qui pourraient être mis en oeuvre pour les responsabiliser davantage. À cette occasion, nous avons démontré, en déposant le contrat type qui lie le transporteur et les commissions scolaires, jusqu'à quel point cette dernière intervient dans les opérations et l'exécution des mouvements de transport.

Ce contrat est produit par la Fédération des commissions scolaires du Québec et utilisé par toutes les commissions scolaires qui le modifient légèrement, selon leurs besoins. Nous joignons à ce document une copie du compte rendu de la rencontre, un extrait du Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ainsi que des extraits du contrat type émis par la Fédération des commissions scolaires du Québec.

Malgré tous nos efforts et les reconnaissances du ministère qu'il fallait responsabiliser les tiers, dont les commissions scolaires, aucune mesure concrète n'a été prise par le ministère à ce stade-ci. La Loi sur l'instruction publique délègue l'organisation du transport scolaire aux commissions scolaires, c'est donc ces dernières qui organisent et élaborent les parcours, qui décident du nombre et du lieu des points d'embarquement ainsi que du nombre d'élèves transportés dans chaque autobus. La commission scolaire joue donc un rôle important dans les opérations de transport.

Voici quelques exemples qui démontrent que la commission scolaire intervient dans les opérations et exécutions des mouvements de transport. Premièrement, la commission scolaire fait les parcours. Elle décide donc du trajet, de l'horaire, du nombre et de l'endroit des arrêts. Entre autres, c'est elle qui détermine si l'arrêt fait partie d'une zone dangereuse pour la sécurité des élèves. L'horaire souvent très serré entre les parcours du primaire et celui du secondaire oblige le conducteur à se dépêcher, ce qui peut l'amener à commettre des excès de

vitesse. Il faut également considérer que le contrat du transport précise que le transporteur a une pénalité si le conducteur arrive en retard.

En cas de tempête, les commissions scolaires décident si le transporteur exécute le transport. Récemment, un groupe de transporteurs a décidé de ne pas sortir, car il trouvait que les conditions climatiques étaient trop dangereuses pour la sécurité des élèves. C'était l'hiver dernier. Ces derniers ont reçu une facture de 56 000 $ de la part de la commission scolaire pour avoir refusé de sortir.

La commission scolaire décide seule du nombre d'élèves à transporter. Au Québec, beaucoup d'autobus scolaires sont surchargés. Le problème est réel et préoccupant pour la sécurité des élèves, même s'il n'y a pas beaucoup d'infractions émises. Pour que le système de compartimentation fasse son travail de protection en cas d'impact, il est primordial que l'enfant soit assis de sorte que son corps soit complètement derrière le dossier de la banquette qui le précède. Le devis technique d'un autobus scolaire mentionne que la capacité d'accueil est de 72 passagers par autobus, ce qui représente trois élèves par banquette, mais, lorsque l'on transporte des élèves du secondaire et même sur la fin du primaire, il devient difficile d'assurer la sécurité des trois élèves assis de façon sécuritaire.

Le contrat liant la commission scolaire au transporteur indique clairement que le transporteur doit embarquer les élèves désignés par la commission scolaire et qu'il ne peut en décider autrement, sous peine de pénalité prévue au contrat. Ce qui est encore plus consternant, lorsqu'il y a trop de passagers, c'est que les infractions sont données aux conducteurs, qui n'ont aucun pouvoir ou contrôle sur la situation, et les points sont inscrits au dossier du PEVL qui, lui, est tenu de respecter les termes de son contrat, tandis que la commission scolaire n'a rien du tout.

Chaque commission scolaire établit plusieurs politiques concernant le transport des élèves, dont une sur le transport de bagages à l'intérieur de l'autobus scolaire. Dans cette politique, c'est la commission scolaire qui décide qu'est-ce que l'élève a le droit d'apporter à bord de l'autobus. Certaines d'entre elles permettent des bagages assez gros qui ne sont pas des bagages à main tels que la définition du bagage à main, et d'autres vont jusqu'à dicter des méthodes d'arrimage précaires qui ne respectent pas l'article 519.8 du Code de la sécurité routière. La plupart des autobus scolaires ne sont pas réellement équipés d'appareils adéquats pour arrimer ces gros bagages. Encore une fois, c'est le conducteur qui reçoit l'infraction et le PEVL qui voit des points s'inscrire à son dossier pour une politique de la commission scolaire qui, elle, n'a rien du tout.

L'association considère donc que les commissions scolaires ont un rôle important à jouer en matière de sécurité du transport et en matière de sécurité du réseau routier, au Québec, et c'est à ce titre qu'elles doivent être responsabilisées au même titre que les autres tiers ou requérants de services définis dans la loi n° 430. Une simple démarche de sensibilisation auprès des commissions scolaires nous semble insuffisante.

M. Lemay (Gaston): Nous demandons donc que le gouvernement du Québec, en l'occurrence le ministère des Transports, de profiter de ce projet de loi pour mettre immédiatement des mesures en place pour responsabiliser les commissions scolaires. Ces mesures pourraient être, entre autres, de modifier le Code de la sécurité routière pour faire en sorte qu'une commission scolaire ne puisse inciter un transporteur ou un conducteur à commettre une infraction; de modifier la loi n° 430 afin de donner un statut d'intermédiaire, de tiers ou de requérant de services de façon à leur imputer la responsabilité des gestes ou des interventions qu'elles posent en matière de sécurité routière.

Les reconnaître à titre d'intermédiaires obligerait les commissions scolaires à s'inscrire auprès de la Commission des transports et à s'engager à respecter les lois et règlements en matière de sécurité en transport routier. Il ne faudrait surtout pas attendre de se retrouver devant une situation dramatique — on parle de dramatique, un exemple, l'accident de la côte des Éboulements — afin de prendre des mesures pour assurer la sécurité des élèves que nous transportons. Les transporteurs scolaires du Québec de même que l'Association du transport écolier du Québec ont toujours eu à coeur la sécurité des élèves qu'ils transportent. Au fil des années, ils se sont pris en main à tel point que tous reconnaissent l'excellence de ce moyen de transport qui, selon Transports Canada, est le moyen de transport terrestre le plus sécuritaire qui soit. Merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup. Alors, je céderai la parole du côté ministériel. M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. J'aimerais remercier le président et son directeur général pour la présentation. Je suis justement allé voilà pas longtemps, M. le président, devant l'APAQ, où j'ai eu l'occasion de parler de la sécurité, entre autres le transport donné en exemple, le transport écolier. Et j'aimerais un peu que vous m'expliquiez, parce qu'effectivement, bien souvent, on parle du nombre d'étudiants dans les autobus. Comme on dit, il est plus facile d'en mettre trois par banc, quand ils sont au primaire. Ils rentrent un peu mieux dans le banc que quand ils sont rendus au secondaire puis qu'ils vont tous jouer au football ou au hockey avec leurs équipements. Donc, c'est toujours un petit peu une problématique.

● *(16 h 40)* ●

Comment vous réussissez effectivement, parce que la commission scolaire qui octroie les contrats vous donne un certain nombre de conditions que vous devez respecter, mais ce que vous nous dites aujourd'hui, c'est de responsabiliser les commissions scolaires et l'influence qu'elles ont sur la sécurité des mouvements dans le transport écolier, notamment ce que je vous disais, sur le nombre d'élèves dans les autobus et les délais qui sont souvent courts, qui font que vous avez des pénalités, entre autres, si vous arrivez en retard.

Au moment où on se parle, dans le type de contrat que vous avez avec les commissions scolaires, est-ce qu'on identifie carrément le nombre de jeunes ou si c'est par, je vous dirais, vous n'avez pas un mot à dire, vous négociez dans le cadre de vos contrats ou quand vous jugez qu'effectivement il y a trop de jeunes ou trop de jeunes footballeurs dans votre autobus, ce qui fait que

le troisième perdant est rendu dans le milieu de l'allée, avec son sac de football, ce qui fait que l'allée centrale est occupée par l'équipement et le troisième est bien souvent rendu dans l'allée. Comment les choses se passent?

Naturellement, il y a tout un aspect de coûts aussi, hein, pour les commissions scolaires, tout dépendant du nombre d'étudiants qu'on peut rentrer par autobus. J'aimerais que vous me donniez concrètement des cas parce que ce qui nous préoccupe, c'est l'aspect de la sécurité, effectivement. On sait que les budgets ne sont pas toujours évidents. Donc, toujours de concilier. Mais la sécurité se doit de passer naturellement un peu avant tout. Mais j'aimerais que vous m'expliquiez comment ça se passe. Vous êtes comme obligés? On vous impose carrément le nombre d'étudiants sur les autobus? Est-ce que vous négociez certaines situations qui peuvent être rendues, dans certains cas, difficiles dans le cadre de respecter la loi, entre autres, sur la sécurité routière?

Le Président (M. Tomassi): M. Lemay.

M. Lemay (Gaston): M. le Président. Effectivement, les commissions scolaires, lorsqu'on débute notre année scolaire, on a nos contrats et nos devis. On a le nombre d'élèves, les endroits qu'on doit arrêter, puis nos heures de parcours, puis notre clientèle qu'on doit transporter. On ne peut pas dire: J'en ai 48, j'arrête là, là. S'ils me disent: Tu en as 54, il faut que j'embarque les 54.

Il faut dire aussi, sur ce côté-là, que ce ne sont pas nécessairement toutes les commissions scolaires qui ne respectent pas le nombre de places. Lorsqu'on parle de véhicules, qu'on dit: C'est un 72 passagers, vous le savez, moi, ça fait 33 ans que je conduis des autobus, puis je les conduis encore: des élèves du primaire au niveau du troisième cycle, trois par siège, ça déborde dans l'allée. Au niveau du secondaire, deux par siège, c'est en masse. Ça fait que, quand on en a 54 au niveau du secondaire, c'est certain qu'il y a des fesses dans l'allée. Alors, il faut se dire que, si on a un impact, que la personne, si elle n'est pas protégée par le dossier, elle va s'en venir en avant ou elle va frapper quelqu'un d'autre en s'en venant. C'est sur ce côté-là qu'il y a un danger. On parle de nombre de passagers. On parle aussi, dans notre demande de responsabilisation, de parcours, d'horaires qui sont serrés, qui obligent des fois à faire des imprudences ou de la vitesse. On demande à nos chauffeurs de ne pas le faire, mais on a toujours une pression, puis il faut donner un bon service. Après ça, on parle aussi de zones dangereuses.

Mais, pour revenir à votre question, concernant le nombre de passagers, c'est la commission scolaire qui nous le dicte. C'est certain qu'on peut leur dire: Ça n'a pas de bon sens, mais ça prend du temps. Je peux vous dire qu'en début d'année on avait un cas; ça a pris six semaines avant que l'autobus qui en avait trop tombe à un nombre régulier.

Une voix: M. le ministre.

M. Després: La problématique est surtout en début d'année où effectivement, comme on dit, on part les nouveaux parcours avec le nombre d'étudiants. C'est là où on peut voir très rapidement où les ajustements peuvent se faire, entre autres, avec les commissions scolaires.

Au niveau du primaire, est-ce que le nombre de 54 est souvent plus élevé ou si c'est le plafond, quand vous me parliez de 54?

M. Lemay (Gaston): Non, mais ça, c'est tout dépendant des commissions scolaires. Ça dépend un petit peu des régions. En milieu rural, le problème existe peut-être moins qu'en milieu urbain ou qu'en ville. Vous savez que, la démographie, il y a certaines régions que l'autobus scolaire fait beaucoup de kilométrages mais qu'il y a moins de monde dedans, mais il y en a des endroits qu'elle en fait pas long mais que ça déborde par les fenêtres — une expression. C'est difficile de vous dire comment c'est.

Mais au niveau des commissions scolaires, on parle de début d'année, mais il y en a, des commissions scolaires, qui vont le régler en début d'année, il y a des commissions scolaires qui vont le garder toute l'année. Vous le disiez tout à l'heure, ça amène des coûts, mais les coûts pour la sécurité, nous, on croit que ce n'est pas important. La sécurité est plus importante que le coût.

M. Després: C'est pour ça que je vous dis qu'effectivement, la sécurité, difficile d'y donner un prix. Il n'y a pas de prix pour la sécurité. Je vous dirais que j'ai trouvé votre idée intéressante. Éventuellement, on aura à effectivement toucher au Code de la sécurité routière. Je pense qu'il faudrait regarder plus dans la révision de la loi sur le Code de sécurité routière, de voir qu'est-ce qu'il est possible de faire, de s'asseoir. Je ne vous dis pas que c'est évident.

Je pense qu'il y a tout le côté éducatif des commissions scolaires, qu'il faudrait voir comment aborder les choses, mais je pense qu'on peut vous faire une ouverture mais beaucoup plus dans ce que vous demandez dans les modifications à venir. Et ça viendra prochainement. Nous avons des modifications à faire éventuellement, dans le Code de la sécurité routière, pour un bon nombre de raisons qui intéresseraient éventuellement mon critique, le député de Beauharnois. On en parle souvent, c'est important, la sécurité routière. Et on a un bilan routier au Québec, on veut toujours le rendre plus performant, et il faut se donner effectivement les moyens pour ça.

Donc, oui, il y a des choses intéressantes, mais, je vous dirais, plus dans le cadre de la révision sur le Code de la sécurité routière. M. le Président, je ne sais pas si mon collègue — il reste du temps; je ne sais pas si mon collègue — a des questions.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Bienvenue à la commission. Tantôt, vous avez fait état évidemment du nombre d'élèves puis du début d'année qui est toujours un petit peu difficile, il y a un certain arrimage à faire.

À quel moment la commission scolaire vous confirme-t-elle le nombre d'élèves?

M. Lemay (Gaston): La commission scolaire donne les parcours aux transporteurs dans le mois d'août, là. Une semaine ou deux avant que ça commence, on

sait déjà le nombre d'élèves qu'on va avoir, mais il y a toujours des réajustements à faire parce qu'il y a des changements d'adresse, puis il y a des gardes partagées. Puis c'est ce qui vient un peu des fois causer problème, c'est qu'on sait qu'aujourd'hui il y a des enfants qui ont plus qu'une résidence. Donc, une semaine, ils sont à une place; une semaine, ils ne le sont pas. Une semaine, l'autobus peut en avoir 55 et, la semaine d'après, il peut en avoir 47. Mais, au moment où on en a 55, on est à problèmes. C'est de quoi qui est assez difficile, là.

M. Soucy: O.K. Parce qu'on sait qu'au niveau des commissions scolaires les subventions sont établies à une date qui est fixe, qui est le 30 septembre. Alors, je pensais que, vis-à-vis des confirmations, elles pouvaient être postérieures au 30 septembre, mais ce n'est pas le cas. Vous le savez en début d'année, puis là bien sur chaque parcours vous vous ajustez en fonction des problématiques particulières.

M. Lemay (Gaston): Comme je vous disais tout à l'heure, ce ne sont pas toutes les commissions scolaires. Il y en a qui sont très avant-gardistes là-dessus. Elles respectent le 48 sachant que tu n'es pas en loi si tu en a plus. Mais par contre il y en a qui sont plus légères sur ce côté-là.

M. Soucy: Dans le mémoire que vous avez déposé, vous nous proposez de modifier la loi n° 430 pour donner un statut d'intermédiaire, ou de tiers, ou de requérant de services. Vous vous adresser aux commissions scolaires, là.

Est-ce que vous avez vérifié, à l'intérieur de la loi, à quel endroit on pourrait introduire une mesure comme celle-là? Est-ce qu'il y a un travail juridique qui a déjà été fait ou si vous avez lancé votre demande un petit peu, là, en vrac, si j'ose dire?

M. Lafrance (Luc): Bien, je vous dirais, là-dessus, comme on l'a dit dans le mémoire, ça fait déjà depuis que la loi n° 430 est en place, c'est-à-dire depuis 1998, 1999, qu'on travaille, en collaboration avec les gens du ministère des Transports, sur l'évolution de la loi, et l'arrimage avec les autres lois, et les façons de faire. Et, nous, ça fait depuis ce temps-là qu'on parle de responsabiliser les commissions scolaires. C'est sûr que, bon, à titre d'intermédiaires — est-ce que c'est le terme exact ou ça pourrait être un autre terme? — l'objectif que, nous, nous avons, c'est de responsabiliser les commissions scolaires.

Comme on disait tout à l'heure, ce n'est pas toutes les commissions scolaires qui, je dirais, sont, entre guillemets, délinquantes. Il y en a certaines qui ont réagi rapidement, positivement, et ont fait en sorte qu'on ne se retrouve pas à des situations, je dirais, de surcharge. Mais par contre il y en a d'autres. Comme, dans l'industrie du transport scolaire, on a des transporteurs qui sont plus à problèmes que d'autres, bien il y a des commissions scolaires qui sont plus à problèmes que d'autres.

Donc, pour nous, qu'ils fassent face à la même responsabilité que nous avons, nous, comme opérateurs ou comme dispenseurs de services. Pour nous, ça devrait être un automatisme qu'eux aussi soient interpellés par la Commission des transports, soient interpellés par la SAAQ ou encore par le ministère pour rendre des comptes lorsqu'ils sont en infraction. Alors, où ça pourrait se situer dans la loi, là? Je laisse les juristes du ministère faire leur travail de ce côté-là.

M. Soucy: O.K. Alors, je vais vous poser une question d'une façon différente. Vous avez rencontré, j'imagine, depuis 1998, à quelques reprises les gens du ministère des Transports. Vous leur avez fait part de votre demande, mais quelle sorte de réponse vous avez?

Qu'est-ce qui fait qu'on n'a pas satisfait votre demande encore? Quels sont les éléments qui chatouillent, j'imagine, les gens du ministère, qui empêchent d'avancer jusque-là?

M. Lafrance (Luc): Moi, je dirais, je pense qu'ils ont reconnu l'importance qu'il fallait responsabiliser les commissions scolaires, je pense. Ça, c'est acquis. Maintenant, c'est sur la façon de le faire qu'on ne vient pas à bout d'arriver à une conclusion sur laquelle, nous, on est toujours en attente.

● *(16 h 50)* ●

Oui, on a eu des réponses des gens du ministère à l'effet que légalement on ne peut pas inscrire les commissions scolaires, leur définition, leur rôle ne correspond pas à la définition d'«intermédiaire» de la loi n° 430. Alors, c'est pour ça qu'on est ici, aujourd'hui, à dire: Bien, on rouvre la loi n° 430 avec le projet de loi n° 129, alors pourquoi ne pas en profiter pour redéfinir, avoir une définition qui correspond davantage aux commissions scolaires et les responsabiliser?

M. Soucy: Dans le cadre de vos discussions, est-ce que ça vous arrive aussi d'en discuter avec la Fédération des commissions scolaires pour savoir ce qu'elles en pensent?

M. Lafrance (Luc): Oui, bien on en parle régulièrement, on a des excellents contacts avec la Fédération des commissions scolaires. Les transporteurs sur le territoire, eux ont d'excellents contacts aussi avec les commissions scolaires. Et, comme je vous disais, ce n'est pas toutes les commissions scolaires qui sont problématiques, c'est un pourcentage, peut-être, j'oserais dire, peut-être 10 % des commissions scolaires qui sont plus problématiques que d'autres, mais je pense que pour l'ensemble les commissions scolaires, le fait d'être responsabilisées ou encadrées dans le cadre de la loi n° 430, si elles sont déjà correctes ou sont prêtes à prendre les mesures pour corriger la situation, ça ne les dérangera pas de se voir encadrer dans la loi n° 430. Je ne pense pas que ce soit problématique pour elles.

M. Soucy: O.K. Alors, si je comprends bien, vous souhaitez une modification à la loi pour 10 % des commissions scolaires qui sont délinquantes.

M. Lafrance (Luc): Bien, je vous dirais que la loi n° 430, autant pour l'industrie du scolaire que du camionnage, elle est là pour l'exception qui est délinquante et non la généralité qui n'est pas délinquante.

M. Soucy: Excellente réponse. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Ça va? Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Lemay, M. Lafrance, Mme Dion, bienvenue à cette commission. Moi, je vais vous dire, à la lecture de votre mémoire, là, c'est un peu troublant, là. C'est un peu troublant, là, parce que vous avez clairement fait la démonstration très, très claire que les commissions scolaires sont partie prenante du transport, partie prenante de la sécurité publique en tant qu'institutions publiques, et je vois des éléments, là, qu'il va falloir, M. le ministre, régler le plus rapidement possible.

Je suis content de voir que M. le ministre a montré de l'ouverture à modifier soit le Code la sécurité routière ou soit de modifier la loi n° 430 parce que, là, je pense qu'il y a un problème, comme on dit, hein, il y a un problème, il y a un vide juridique énorme, là, puis on ne peut pas, je pense, se satisfaire de ça aujourd'hui, là. Il va falloir regarder ça, moi, je pense, le plus rapidement possible, parce que, là, dans le fond on pénalise les conducteurs ou les transporteurs pour des choses dont ils n'ont pas la totale responsabilité. C'est ça que vous êtes en train de nous dire, hein?

On parle de nombre d'élèves, d'étudiants, d'étudiantes, mais je ne peux pas croire qu'une commission scolaire va dire au conducteur ou au transporteur, dire: Bien, écoute, c'est 72, mais là il y en a 73, 74, bien amène-les. C'est ça que vous êtes en train de nous dire ici, là, ce soir. Allez-y.

M. Lafrance (Luc): Aussi simple que ça, effectivement. Et ce n'est pas juste une question de nombre d'élèves. On accroche beaucoup sur le nombre d'élèves...

Une voix: Non, non, je vais revenir sur d'autre chose.

M. Lafrance (Luc): ...mais sur les zones dangereuses, ces choses-là aussi on est à la merci de la définition qu'en fait la commission scolaire.

M. Deslières: Mais là, pour tirer ça au clair, là, que ce soit pour les bagages, le nombre d'élèves, on sort en temps de tempête, on ne sort pas, c'est la commission scolaire qui décide, je pense il y a un transporteur qui a décidé une journée de ne pas sortir parce que son évaluation disait: Non, non, c'est dangereux, c'est la sécurité publique; la commission scolaire, elle en a jugé autrement. Petite question: Est-ce que c'est en cour, cette situation-là? Vous avez un compte de 60 000, 56 000. Est-ce que c'est en cour, ça?

M. Lafrance (Luc): Je dirais, ils étaient plusieurs transporteurs scolaires lorsque c'est arrivé l'année dernière, et cet automne il y a eu une entente, là, ils n'ont pas eu besoin de se rendre en cour, mais le processus est enclenché. Mais ils ont réussi à régler hors cour.

M. Deslières: Oui, mais vous me dites clairement, là, qu'il y a des gens chez vous qui ont eu des constats d'infraction, qui, malgré le fait qu'ils ont dit: Non, on ne te rendra pas, tout ça, ils ont été obligés par le contrat et ils se sont fait prendre. Que ce soient les bagages, que ce soit le nombre d'élèves, peu importe, ils ont eu des infractions, c'est eux autres qui ont payé, ils ont eu des points de démérite.

M. Lafrance (Luc): Tout à fait. C'est ça. Le transporteur et le conducteur se trouvent un peu entre l'arbre et l'écorce. Il y a un contrat qui l'oblige à respecter le devis, le nombre d'élèves, les points d'embarquement, les points de débarquement, les heures d'arrivée et les heures de départ et, de l'autre côté, il y a le Règlement sur le transport des élèves, l'article 427 et 428...

Mme Dion (Nathalie): 426 du code...

M. Lafrance (Luc): ...426 du code et 427...

Mme Dion (Nathalie): ...et 46, 47 du règlement.

M. Lafrance (Luc): ...et 46, 47 du règlement et auxquels ils doivent respecter. Alors, ils sont un peu coincés entre l'arbre et l'écorce, comme je le disais.

M. Deslières: Et dans le fond ce que vous nous suggérez, puis les questions de mon collègue ont porté sur ça, mais je veux revenir. Dans le fond, la solution puis vos demandes répétées depuis plusieurs années, différentes... différentes instances avec les gens du ministère des Transports, dire: Écoutez, le chemin qu'on veut prendre, c'est la modification de 430, et on fait en sorte de donner un statut d'intermédiaire, de tiers, peu importe, de requérant — on ne jouera pas dans le juridique, là — à ces commissions scolaires pour qu'elles soient interpellées via la sécurité publique, la sécurité routière.

M. Lafrance (Luc): Oui, effectivement, on voudrait les voir inscrits dans le cadre de la loi n° 430 ou le projet de loi n° 129 sur lequel on discute ici, aujourd'hui, pour une raison bien simple, parce que, dans le Code de la sécurité routière, ce sera une amende, un montant d'argent qu'ils devront défrayer pour payer l'amende qui leur sera émise. Mais, au même titre qu'un des objectifs de la loi n° 430 et tout le système de points des PEVL, ce n'est pas juste d'avoir, je dirais, un moyen coercitif financier, mais aussi un moyen coercitif sur leurs droits ou leurs privilèges de circuler, les transporteurs lourds, bien, alors, au même titre, pourquoi les commissions scolaires n'iraient pas rendre des comptes devant une instance, qui s'appellerait la Commission de transports ou la SAAQ, sur leur, je dirais, entre guillemets, leur délinquance?

Le Président (M. Tomassi): ...le député de Beauharnois.

M. Deslières: Une autre question, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

M. Deslières: Est-ce que j'ai compris que, suite à votre demande, M. le ministre avait montré une ouverture face à nos travaux, face à nos travaux qui vont débuter ce soir?

M. Després: Pas dans le cadre du projet de loi. Écoutez, il va falloir y penser comme il faut parce que, là, s'il faut faire parader les commissions scolaires devant la Commission des transports du Québec... Je vous dis que, dans l'objectif qui est visé, que le gouvernement révisera éventuellement le Code de la sécurité routière. On en a parlé à certaines occasions. Il y aura des modifications à faire.

Je disais que, dans le cadre de la révision de la loi sur le Code de la sécurité routière, il y avait de l'ouverture, pas dans le cadre du projet de loi n° 430.

M. Deslières: Ça va. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauce-Nord, ça vous va?

M. Grondin: Juste une petite question.

Le Président (M. Tomassi): Allez-y.

M. Grondin: Si jamais on va dans ce sens et puis qu'on permet, mettons, on permet juste deux élèves par siège, en autobus, avez-vous déjà imaginé les coûts supplémentaires que ça va causer aux commissions scolaires?

M. Lafrance (Luc): Je vous dirais que bon, souvent, le chiffre qui est lancé, on en a qui nous lancent par la tête que ça coûterait 40 millions de plus au gouvernement du Québec, mais je ne crois pas vraiment que ce soit de cet ordre de grandeur là. Première des choses, il y a un phénomène démographique important au niveau scolaire, qu'on voit, où il y a une diminution. Au cours des 10, 12 prochaines années, il va y avoir une diminution importante du nombre d'élèves, d'une part; d'autre part — et je pense que je vais vous citer un exemple — c'est la commission scolaire du Lac-Saint-Jean qui, suite à une infraction qui a été émise à un chauffeur et à un transporteur à l'effet qu'il y avait trop d'enfants dans un autobus, se sont assis avec leur transporteur, ils ont revu l'ensemble des circuits et ils ont réglé le problème pour à peine 100 000 $ sur un budget d'à peu près 2 millions de la commission scolaire en transport scolaire.

Donc, quand il y a une certaine bonne volonté de la commission scolaire de vouloir vraiment régler le problème, c'est faisable de le faire, mais je pense que pour certaines il faut les responsabiliser pour qu'ils viennent à bout de s'asseoir avec les transporteurs et régler le problème.

M. Grondin: Quand il y a des élèves turbulents dans l'autobus, est-ce que c'est le chauffeur ou c'est la commission scolaire qui s'en occupe?

M. Lafrance (Luc): Ça, ça dépend. Peut-être laisser le président, qui était transporteur lui-même.

M. Lemay (Gaston): En principe les deux. C'est le chauffeur qui est poigné avec, mais ça dépend. Encore là, c'est une question de commission scolaire. Vous me posez une question qui est peut-être en dehors de la chose, mais c'est que les commissions scolaires qui appuient les conducteurs et les transporteurs ont des systèmes de réprimande envers ces élèves-là.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Une question pour moi, M. le Président, une couple de questions. Est-ce qu'il y a d'autres associations qui vous appuient via votre demande, là?

M. Lafrance (Luc): ...que, oui, l'autre association de propriétaires d'autobus du Québec, l'APAQ, qui ont aussi des transporteurs scolaires dans leur organisation, qui, eux aussi, font à peu près les mêmes récriminations en ce qui concerne la problématique de la surcapacité des autobus.

Le Président (M. Tomassi): Ça va?

Une voix: Ça va pour moi, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci beaucoup, M. Lemay, M. Lafrance et Mme Dion, de votre présentation. Et je suspends les travaux quelques instants pour les remarques finales Ou vous voulez les faire tout de suite?

Une voix: ...

Le Président (M. Tomassi): Je suspends quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 heures)

(Reprise à 17 h 2)

Le Président (M. Tomassi): À l'ordre, s'il vous plaît! J'inviterais peut-être les gens dans la salle, s'ils ont des choses à se dire, importantes, à peut-être sortir à l'extérieur.

Remarques finales

Alors, j'inviterais, pour les remarques finales, M. le député de Beauharnois.

M. Serge Deslières

M. Deslières: ...M. le Président. Oui, brièvement, vous me voyez ravi. Ça a été un exercice utile et agréable. Nous avons appris des choses fort utiles. L'opposition, dans les prochaines minutes, va aller en réunion de travail. On va sûrement, sûrement tenir compte des observations que nous avons entendues des groupes qui se sont présentés au cours des dernières minutes.

Encore une fois, lorsqu'on écoute les gens — ça a été fort intéressant; et, lorsqu'on écoute les gens — on bonifie notre travail de parlementaire... pour être par le fait de meilleur qualité, de plus grande qualité. Exercice réussi, M. le Président. Je suis très content, très fier. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Beauharnois. M. le ministre.

M. Michel Després

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Un court commentaire pour remercier tout d'abord les gens de l'Association du camionnage du Québec et de l'ATEQ qui sont venus effectivement, devant nous. Il est toujours très heureux, et la démocratie s'exprime ainsi, M. le Président, de pouvoir entendre les gens lorsqu'ils demandent à être entendus, et nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt tous les commentaires qui ont été faits.

Nous pourrons ce soir commencer à étudier le projet de loi article par article, qui est un projet de loi qui est important pour l'ensemble de l'industrie. Comme vous le savez, on a dit que ce projet de loi est basé sur l'harmonisation, sur les demandes de l'industrie et sur naturellement le rapport de 2001. Nous aurons l'occasion avec les députés d'argumenter toutes les démarches, les raisons du projet de loi qu'on dépose. Il y a un certain nombre de papillons aussi, d'amendements qui seront déposés au projet de loi.

Donc, nous prendrons le temps voulu, avec le député de Beauharnois, le député de Saint-Maurice, le député de Beauce, d'étudier article par article et on va avoir une belle soirée en perspective, on en aura une demain soir. Et nous prendrons le temps qu'il faut, M. le Président, pour étudier ce projet de loi. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le ministre. Sur ça, je suspends les travaux jusqu'à 20 heures alors que la commission débutera l'étude détaillée du projet de loi ici même, dans la salle Papineau.

(Suspension de la séance à 17 h 5)

(Reprise à 20 h 19)

Le Président (M. Tomassi): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires.

Alors, la commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 129, Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives.

Est-ce que nous avons des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Blackburn (Roberval) remplace Mme L'Écuyer (Pontiac).

● *(20 h 20)* ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la secrétaire. Comme nous avons fait tantôt les remarques préliminaires, je suggère qu'on puisse passer à l'étude détaillée du projet de loi article par article.

Étude détaillée du projet de loi n° 129

Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Titre

Alors, j'inviterais M. le ministre à prendre en considération l'article 1 du projet de loi et je cède la parole à M. le ministre.

M. Després: Merci beaucoup, M. le Président. Souhaiter la bienvenue à tout le monde à cette étude article par article de ce projet de loi.

L'article 1, M. le Président: Le titre de la Loi — attendez un petit peu. On va lire l'article, article par article, M. le Président; le titre de la Loi — concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds est remplacé par le suivant:

«Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.»

Au fond, c'est le changement de nom de la loi tout simplement. Je ne sais pas si le député a des...

Le Président (M. Tomassi): J'ai oublié de vous le suggérer, M. le ministre. Comme c'est le titre du projet de loi, de la loi qui change, on serait peut-être mieux de le suspendre et le prendre à la fin, une fois qu'on va avoir fini l'étude du projet de loi. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Després: Je n'ai pas d'objection. Si le député veut par contre l'adopter immédiatement, puisqu'il n'en voit pas, de problème, on peut le faire aussi.

Une voix: On va prendre la suggestion du président. On reviendra tantôt.

M. Després: Pas de problème. Ça commence bien.

M. Deslières: Ça va vite, ça va vite, là.

M. Després: Ça va un peu trop vite, on va prendre une gorgée d'eau.

Une voix: Il n'y a pas vraiment de sujet à parler sur le titre du projet de loi.

M. Deslières: Non, mais je pense que c'est une suggestion sage, M. le Président. Numéro 2.

M. Després: En autant que le président n'en prend pas une habitude sur chaque article...

Le Président (M. Tomassi): On verra.

M. Després: ...ça va bien aller. Je connais votre neutralité comme président. Je ne suis pas inquiet pour l'instant.

Champ d'application

L'article 2: L'article 1 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «et aux exploitants» par «, aux exploitants et aux conducteurs» et par le remplacement, dans cet alinéa, des mots «ce réseau» par les mots «ces chemins».

En réalité, M. le Président, on ajoute les mots «aux exploitants et aux conducteurs» dans l'article comme tel; et les mots qui sont remplacés, de «l'intégrité par ce réseau» par les mots «l'intégrité de ces chemins», puisqu'il n'existe pas de réseau de chemins publics. C'est la meilleure explication que je pourrais donner aux députés.

Le Président (M. Tomassi): Ça va, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: Oui, M. le Président. Mais le mot «réseau» a toujours existé, là. Dans la loi, on utilisait le mot «réseau».

M. Després: Oui. Oui, pouvez-vous donner une explication en vous identifiant?

Le Président (M. Tomassi): Est-ce que j'ai le consentement? Oui. Peut-être vous identifier.

M. Mercier (Pierre): Pierre Mercier du ministère des Transports du Québec. De fait, on remplace à plusieurs endroits dedans.

M. Pinard: ...qu'est-ce que M. Mercier fait au ministère des Transports exactement? Quelle division? À quel endroit?

M. Després: Depuis combien d'années vous êtes au ministère des Transports?

M. Pinard: Sans rentrer dans sa vie matrimoniale, là.

M. Després: Je reconnais la vocation du notaire.

M. Pinard: Est-ce que c'est le responsable du bitume?

Une voix: Plus maintenant.

M. Després: J'ai l'impression que vous le connaissez mieux que moi.

Une voix: Prenez donc le temps de nous donner un petit peu de votre expérience, vous, là, là.

M. Mercier (Pierre): Mon C.V. Je suis chef du Service des politiques économiques à la Direction de la sécurité du transport routier des marchandises.

Ce que j'allais vous dire, c'est qu'on remplace, à beaucoup d'endroits dedans le projet de loi, les mots «ce réseau» par «ces chemins» un peu pour se conformer au Code de la sécurité routière qui traite de chemins publics. Le Code de la sécurité routière s'applique sur les chemins publics et non pas sur un réseau public. Ça fait qu'on vient faire une concordance entre le code et la loi comme telle. Ça va revenir plusieurs fois dans le projet de loi.

Le Président (M. Tomassi): Ça va? M. le député de Beauharnois?

Une voix: ...

Le Président (M. Tomassi): Alors, je vais mettre aux voix l'article 2. Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Després: L'article 3. L'article se lit ainsi: L'article 2 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 1° du premier alinéa et après le mot «véhicule», des mots «délivré au Québec».

Donc, c'est l'ajout des mots «délivré au Québec». Au fond, ça vient modifier, ça vient préciser que seuls les propriétaires de véhicules lourds immatriculés au Québec seront visés par cette loi.

Toutefois, je voudrais spécifier que les transporteurs américains continueront, que c'est le Québec qui continuera d'assurer la gestion du dossier s'ils décident de s'enregistrer au Québec, parce qu'ils pourront s'enregistrer soit au Québec ou soit en Ontario, ce sera leur choix. Mais, à partir du moment qu'ils sont enregistrés dans une administration, vous allez voir, dans le projet de loi, qu'on se transmet, d'une administration à l'autre, au fond l'information.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Seulement au Québec et en Ontario? Pas dans les autres?

M. Després: Il avait été prévu initialement qu'il y ait trois provinces qui allaient accepter d'enregistrer les gens qui viennent des États-Unis, il y avait, je crois, la Colombie-Britannique qui avait été prévue, l'Ontario et le Québec. Ce qu'on me dit, c'est que maintenant il y a l'Ontario, le Québec où on va pouvoir s'enregistrer, comme tel.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois.

M. Després: Peut-être que M. Mercier peut rajouter. Il me semble avoir une information complémentaire pour le député de Beauharnois.

Le Président (M. Tomassi): M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): De fait, je pense, ça a été offert à toutes les provinces, mais il y a seulement le Québec et l'Ontario qui ont consenti à inscrire les Américains comme tels sur leur territoire. C'est les deux seules provinces actuellement qui le font puis c'est les deux seules qui vont continuer à le faire dans le futur.

Le Président (M. Tomassi): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Mais est-ce que ça ne cause pas une série de problèmes, là?

M. Mercier (Pierre): C'est sûr qu'il faut déterminer une façon de faire, puis ça, ça va être discuté dans les comités fédéral-provinciaux prochainement.

De fait, il y a plusieurs alternatives: en fonction du kilométrage parcouru; les entreprises. On pourrait diviser le Canada en deux, à partir de la rivière Outaouais, ou des choses du genre. Ça reste à définir clairement, qu'est-ce qui va se faire au juste là-dessus.

M. Deslières: Et ça, c'est prévu pour quand?

M. Mercier (Pierre): Bien, c'est des discussions qui se font d'une façon continuelle, entre les provinces,

pour déterminer ça. Entre-temps puis d'ici au mois de juin 2006, le Québec va continuer à inscrire tous les Américains qui viennent sur son territoire, puis l'Ontario, la même chose, sur son territoire, là, là, parce qu'il faut déterminer une position alternative en attendant.

Le Président (M. Tomassi): Ça va, M. le député de Beauharnois? Ça va? Alors, je vais mettre aux voix l'article 3. Est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Tomassi): Adopté. Article 4.

Une voix: ...

M. Després: Non, non, non, c'est parce qu'il y a un premièrement puis un deuxièmement.

Une voix: C'est parce qu'il y a un premièrement et un deuxièmement.

M. Després: C'est le premièrement qui est adopté, il n'y a pas de problème.

M. Deslières: On adoptera l'article à la fin.

Le Président (M. Tomassi): Parfait, on adoptera l'article à la fin.

M. Després: Je vois que le député de Beauharnois suit très bien l'article 3.

2° — toujours à l'article 3; 2° — par le remplacement du paragraphe 2° du premier alinéa par le suivant:

«sont des exploitants de véhicules lourds les personnes qui contrôlent l'exploitation [de] véhicule lourd.»

M. le Président, c'est tout le débat que nous avons eu ce matin sur la définition d'un véhicule lourd, qui remplace. Au fond, on remplace la définition d'un exploitant de véhicule lourd pour référer spécifiquement aux personnes qui contrôlent l'exploitation de véhicules lourds. Cette modification au fond s'accompagne aussi de dispositions qui sont introduites un peu plus loin dans le projet de loi, à l'article 23, pour établir au fond certaines présomptions destinées à établir entre les personnes qui offrent des services de transport et les véhicules lourds utilisés pour exécuter des contrats de transport.

● *(20 h 30)* ●

Cette approche permettrait de favoriser au fond l'imputabilité des personnes qui exercent un contrôle sur l'exploitation des véhicules lourds, et naturellement cet article, l'article 3.2 de ce projet de loi, entrerait en vigueur ultérieurement, à une date à fixer par le gouvernement, pour permettre de développer un guide d'application.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bien, vous avez fait référence, là, on vient d'entendre cet après-midi l'Association du camionnage où on nous disait — bon, ces gens-là ont été consultés lors du briefing — les gens de chez vous, de votre personnel, nous disait que ces gens-là avaient été consultés, que l'ensemble des associations était en accord, était d'accord avec cette définition-là, mais on a vu l'association, M. le ministre, réagir assez fortement, parce que ça fait quelques pages dans leur mémoire, à la page 6 et 7, où ils se sont dit carrément contre cette définition-là. Ils se sont prononcés contre.

Donc, lorsqu'on nous a parlé ou on a dit: Les gens dans leur ensemble étaient d'accord avec cette définition-là, cette nouvelle définition-là, il faut comprendre que, là, la commission du camionnage s'est inscrite en faux, et là ça va nous prendre en tout cas un échange, des informations pour aller au fond de la question. Ça semblait leur causer énormément de problèmes. Je pense que même dans votre dernière intervention, M. le ministre...

M. Després: C'est plus dans les pratiques.

Le Président (M. Tomassi): M. le ministre.

M. Després: Je vous dirais que ce que j'ai retenu de l'association de la... du Québec, c'est plus dans la pratique commerciale qu'ils semblaient avoir un problème et non sur le fond comme tel. Je vais vous dire, ce n'est pas un débat et, malgré ce que l'Association du camionnage du Québec en a dit, autant les gens de la Commission des transports que du ministère, que de la SAAQ, ce n'est pas seulement le 31 octobre. Vous pouvez vérifier ce qui a été dit. Il y a eu des discussions à la table de l'industrie, depuis déjà un bon bout de temps — on me dit déjà depuis près de un an — et il y avait effectivement un consensus. L'Association du camionnage a manifesté que ce n'était pas nécessairement la meilleure solution mais qu'au fond elle serait toujours capable de vivre avec cette solution. Je ne vous cacherai pas que, bon, ils ont décidé effectivement de faire connaître un peu plus tard, à la fin de l'automne, au fond de remanifester le fait qu'ils n'étaient pas totalement à l'aise mais qu'ils faisaient partie du consensus à l'époque.

Et de vous dire qu'en date du mois de novembre, le Service de police de la ville de Montréal, l'Association des directeurs de police du Québec, l'association des policiers municipaux, la Sûreté du Québec, l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, l'Association des intermédiaires en transport du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'association des transporteurs écoliers du Québec, l'Association du camionnage du Québec — retirons-le parce qu'ils viennent de se manifester — l'association nationale des camionneurs inc., l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec, l'association des constructeurs routiers et grands travaux du Québec, la conférence des industries forestières du Québec, le Club automobile du Québec, le Comité, celui-là, Comité d'adaptation de la main-d'oeuvre, la CSD, la CSN, métallos, FTQ, association professionnelle de dépannage du Québec et naturellement ceux qui ont été impliqués dans cette démarche, qui sont la Commission des transports, la SAAQ, le ministère de la Justice du Québec et le ministère des Transports du Québec, qui ont contribué à préparer ce projet de loi.

Donc, de vous dire qu'il y avait tout de même, vous comprendrez, un large consensus. Et, quand vous

allez chercher un consensus comme celui-là auprès de toute l'industrie, je comprends, ils ont droit effectivement de faire valoir leurs points de vue, mais on a la question à se demander entre un point de vue qui nous a été présenté par l'Association du camionnage, un large consensus que je viens de vous énumérer. Je pense que vous connaissez, pour un bon nombre en tout cas, les groupes que je vous ai identifiés. Je vais vous dire, je me pose sérieusement la question.

Et on avait reconnu, dans le rapport d'une loi que vous avez adoptée en 1998, un rapport qui a été déposé sous votre gouvernement, ici, en 2001, à la page — je cherche, on l'avait identifiée tout à l'heure, c'est dans l'autre document, dans celui-là, dans le document qui s'intitule *Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, effectivement déposé, en juin 2001, au ministre des Transports, où on avait identifié carrément qu'il y avait à cette époque-là... On n'avait pas défini, fait la définition à cette époque-là — à la page 32 — mais on avait déjà identifié en 2001, dans ce rapport, que, pour améliorer l'efficacité du contrôle — en haut, la première page — d'«apporter des ajustements à la loi afin de soutenir l'identification de l'exploitant». On n'avait pas défini à cette époque-là, mais on avait déjà identifié, suite à l'application à la loi, qu'il fallait le faire. Et vous retrouvez, à la page 37, tous ceux qui ont effectivement endossé ce rapport, dont l'Association du camionnage du Québec.

Depuis ce temps-là, au fond ça fait près de trois ans, entre 2001-2004, que tout ce monde-là a été associé à cette démarche, a discuté. Ça fait tellement longtemps qu'on en discute que même les gens qui étaient à la table, aujourd'hui, n'étaient pas là à l'époque, mais ils ont participé tout de même, probablement au moins la dernière année, à ce processus avec le même président, avec le même président du conseil d'administration, président-directeur général, avec tous les groupes que je viens de vous énumérer ici, avec un consensus pour dire: Ce n'est peut-être pas la solution idéale, mais ça fait un consensus dans une définition que nous avons trouvée. Au fond, ce que tout ce monde-là a dit autant dans le rapport que dans la définition qu'on y retrouve dans la loi, aujourd'hui: Voici ce qui va améliorer la situation, qui ferait consensus autant avec le ministère que les organismes. Mais ce n'est pas le ministère et les organismes qui sont le plus important, ce qui est important, c'est les clientèles qu'on dessert, et toutes ces clientèles-là nous disent qu'ils sont à l'aise avec ça.

Donc, je vous dirais que c'est un peu embêtant, rendus à ce soir. Je comprends qu'effectivement ce n'est peut-être pas la situation parfaite, mais je vous dirais qu'à 95 %, 99 % les gens ont endossé cette démarche-là. On serait à 100 % si la position n'avait pas été modifiée, de l'Association du camionnage. Ça fait que, pour ceux qui ont fait partie de cette démarche autant du rapport que dans les trois dernières années qu'on a travaillé, autant sur votre gouvernement que sur notre gouvernement, cette démarche-là, là on dirait: Au fond — et, je vous rappellerai, j'ai posé la question; au fond — si vous n'êtes pas d'accord avec définition-là, avez-vous une autre définition à m'offrir ou êtes-vous capables d'aller chercher un consensus? Parce qu'on m'a dit que ce n'était pas une démarche, là, qui s'est réalisée dans l'espace d'une semaine, ça, là, là, on se comprend bien, hein, c'est suite à l'application d'une loi qui est là depuis 1998, d'un rapport déposé il y a quatre ans puis d'un travail qui s'est fait alentour, avec les gens de l'industrie, depuis un certain temps.

Et là on arrive, on dépose la loi. Puis là on va arriver puis on ne nous a pas offert d'autre chose, on nous a dit: Non, on veut rester au fond avec le statu quo de la loi. Je vais vous dire, je suis obligé de m'interroger très sérieusement, en me disant: C'est quoi, là, qu'il est mieux de faire? Est-ce qu'on retire à tous ceux qui sont venus endosser cette démarche, qui ont fait partie de cette démarche d'industrie, pas que le gouvernement est venu imposer, là, on se comprend bien. Mais je reconnais l'Association du camionnage du Québec, qui est une organisation qui est importante, mais je suis prêt avec vous qu'on échange là-dessus parce que je voulais tout de même prendre le temps, M. le Président, de bien expliquer aux députés, autant ministériels que les députés de l'opposition, la démarche, comment ça a fonctionné et, je vous dirais, les gens qui ont appuyé ce processus. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le ministre. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mais, M. le ministre, il reste quand même, là, que ces gens-là — je ne veux pas mettre votre parole en doute ni celle des gens qui vous accompagnent, là; mais ces gens-là — sont venus nous dire: Mais non, on vous l'a dit, depuis le début des consultations, qu'on n'était pas d'accord avec cette définition-là. Ils vous l'ont dit deux ou trois fois, ce n'est pas juste depuis le 21 octobre, là.

Ils ont clairement indiqué que, depuis le début, on dit: Non, pas d'accord avec ce genre de définition là, et ils ont été très fermes sur ça, là. Je me rappelle des propos de monsieur l'avocat. Je ne me souviens pas de son nom.

Une voix: ...

M. Deslières: ...

(Consultation)

M. Després: ...mais, écoutez, ce n'est pas une question de chercher. Je vais vous dire, je vais demander à M. Mercier de témoigner parce que je n'étais pas moi-même à ces rencontres, pas plus que vous. Puis ce n'est pas essayer de chercher, là, qui dit vrai ou qui dit faux, je vous dis que, dans cette démarche-là, on est face à une situation où on a un large consensus avec des groupes qui sont aussi très importants, que je vous ai énumérés, là.

● *(20 h 40)* ●

Je demanderais peut-être à M. Mercier, qui, lui, a assisté à toute cette démarche depuis des années. Et ce n'est pas une question de discréditer l'Association du camionnage. Je sais qu'ils ont manifesté, mais je voudrais peut-être, historiquement, permettre à M. Mercier d'expliquer, de quelqu'un qui l'a vécu de l'interne, comment les choses se sont passées et comment on est arrivé à ce consensus que je vous dis, qui est très, très

large, et qu'il est un petit peu embêtant, rendus à aujourd'hui, de dire: Est-ce que je laisse tomber tous ceux avec eux-mêmes qui étaient signataires du rapport de 2001, qui demandaient des modifications mais qui nous disent aujourd'hui: «J'aime mieux ne pas en avoir, rester avec le statu quo», et tous ceux qui ont endossé cette définition dans laquelle on se retrouve aujourd'hui?

Vous savez, je retiens au moins une chose: Peu importe, vous savez, ce n'est pas facile de faire l'unanimité, hein? Il y a toujours des choses qui peuvent être perfectibles, qui peuvent être écrites différemment, puis probablement que, si ce soir on s'installait, tout le monde, ici, pour vouloir écrire une définition, on aurait tous, dans une façon un peu différente, peut-être en se donnant un objectif, on l'écrirait d'une façon différente. C'est pour ça que je vous dis: ce n'est pas quelque chose qui est une démarche qui est arrivée au bout d'une semaine ou au bout d'un mois.

Ça fait que je permettrais à M. Mercier peut-être juste de rendre un témoignage sans chercher, on va se le dire, là, savoir, là, qui dit vrai ou qui dit faux mais de bien saisir l'ampleur de la démarche puis de l'importance du consensus qui est alentour de ça.

Le Président (M. Tomassi): M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): Ça va me permettre en même temps de vous faire part d'une partie de mon C.V.

De fait, lors de l'entrée en vigueur de la loi, en 1998, je n'étais pas à ce dossier-là. Je suis entré dans le dossier, en 1999, pour faire de la formation et de l'information auprès des différents acteurs. Lorsque le rapport a été mis en oeuvre, avant de le publier, à partir de 2000, je faisais partie du groupe de travail qui a fait ce rapport-là, puis on a fait des interrogatoires auprès de l'industrie, un peu partout, bien toutes les personnes qui apparaissent à ce rapport-là.

Une des recommandations du rapport, comme le disait M. le ministre Després, c'était de modifier cette notion d'exploitant. Après juin 2001, on a formé une table de travail justement pour modifier cette notion d'exploitant là, qui s'était avouée inefficace tant au point de vue du contrôle routier qu'au point de vue des exploitants, eux autres mêmes qui se reconnaissaient mal dans la définition actuelle. Ça fait que ça, c'est un consensus, qu'on avait un problème d'identifier l'exploitant.

Ces tables de travail là, on en a eu beaucoup à travers la province pour rencontrer ces différentes associations-là, définir des nouvelles notions, ainsi de suite, pour finalement arriver à l'année 2003 où est-ce qu'on avait décidé de fonctionner de façon sectorielle: transport en vrac, transport général, transport de personnes, ainsi de suite, pour arriver à se définir une nouvelle définition. Puis la liste des personnes que M. Després nommait tout à l'heure, c'était en novembre 2003. On est finalement arrivés à un consensus à Montréal, à Place Dupuis, l'hôtel des Gouverneurs de Place Dupuis. Toutes ces personnes-là étaient là.

Une voix: ...

M. Mercier (Pierre): Les gens de l'Association du camionnage aussi, mais, comme on le disait tout à l'heure, les gens de l'Association du camionnage, ce n'étaient pas les mêmes individus, ce n'était pas Marc Brouillette qui était président de l'association, ce n'étaient les personnes qu'on a rencontrées cet après-midi. Mais, moi, je peux vous dire que toutes les personnes qui étaient là ont fait consensus pour avoir une nouvelle définition de l'exploitant qui soit le plus simple possible, avec des présomptions. Les écrits qu'on a aujourd'hui n'étaient pas complétés, mais on avait la façon de faire.

Ensuite, on a continué à travailler, vendre ça, puis là bien, entre-temps, bien il fallait écrire la loi pour d'autres parties de la loi, puis on en est arrivés, au début de 2005, à nos premières ébauches de loi puis d'échanges avec les partenaires. Puis, quand le monsieur aujourd'hui a admis, a dit, c'est-à-dire, qu'il n'avait pas vu les textes avant le 31 octobre, c'est un peu — je ne sais pas si on a le droit de dire ça ici; mais c'est un peu — loin de la vérité. De fait, on a présenté à l'industrie au cours du mois de septembre, à trois reprises, ces différentes définitions là qu'on voulait mettre dans la loi.

M. Deslières: ...qui étaient ici, là?

M. Mercier (Pierre): À ceux qui étaient ici puis ceux mêmes qui ont répondu, qui n'étaient pas ici, qui ont répondu qu'ils étaient d'accord avec cette nouvelle définition là. Le 31 octobre, ça a été notre dernière rencontre avant finalement le dépôt du projet de loi qui a été déposé le 9 novembre.

Ça fait que pour moi c'était toute une surprise d'entendre ça, puis mes confrères aussi, consoeurs en arrière aussi. On a eu un certain problème à admettre que tout le monde ait erré dans ça, là. On avait un bon consensus en 2003. Peut-être que les textes n'étaient peut-être pas complètement écrits, mais, cet automne, septembre, octobre, on a présenté des textes. Il y avait toujours des petites choses qui pouvaient être améliorées, mais, de là à dire qu'ils étaient complètement en désaccord, on n'a jamais senti ça.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Pour réagir à vos propos, M. Mercier, regardez, là, ils ne réagissent pas à peu près, là, cette association-là — page 7, là, troisième paragraphe: «En ce sens, c'est une bonne chose que l'article 3 paragraphe 2e du projet de loi n° 129 n'entre pas en vigueur le 1er janvier 2006. La nouvelle définition proposée n'est pas à sa place dans la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Elle appartient à une autre loi ayant un autre objet et visant d'autres fins!»

Ils n'y vont pas à peu près, là. On ne peut pas dire qu'ils sont nuancés puis qu'il y a un mot, puis tout ça, là, là, ils disent carrément, là: Non, non, non, ce n'est pas ici, là, on n'est pas dans le bon champ, là, on n'est pas dans la bonne loi, là. Je prends le texte, je prends votre propos, la façon que ça s'est déroulé, puis encore une fois j'essaie d'apporter des éclaircissements. Mais on n'est pas dans les nuances, là, on est carrément: Non, non, non, ça pour nous c'est inacceptable, ça ne va pas ici. C'est toute la question de présomption, tout ça qui est en jeu, là. Et là vous me dites: Ils les ont vus, ils

étaient pas mal d'accord. Que penser? Que penser, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Després: Mais, je vais vous dire, monsieur, je ne veux pas non plus porter... je voulais tout simplement porter au fait au député. Je pense qu'il faudra débattre de l'article. Je voulais vous faire exprimer un peu l'état de surprise dans lequel on était. Ce qu'il faut revenir, c'est qu'il y a une chose qui est évidente: j'aimerais ça savoir, de la part du député de l'opposition, si, lui, aujourd'hui, s'il a quelque chose à proposer qui va aller faire un consensus avec ce que j'ai ici puis les gens qui étaient à la table.

Moi, ce que je vous dis, c'est qu'une loi qui a été adoptée sous votre gouvernement, avec un rapport qui a été déposé, où tout le monde a reconnu qu'il fallait revoir la définition...

Une voix: ...

M. Després: ...hein, de revoir la définition, un travail qui s'est fait, qui fait qu'en novembre 2003, même y inclus les gens qui étaient ici étaient d'accord. Ils ont changé d'idée. Tout le monde a le droit de faire ça, ne remettons pas ça en question. Ils ont changé d'idée, c'est correct. Ils ont changé d'idée. Moi, je vous dis tout simplement: on est devant la situation où on va s'entendre. Probablement que, si je faisais la statistique, il y a 95 % des gens qui sont d'accord avec la nouvelle définition. Je leur ai demandé s'ils avaient d'autre chose à me proposer qui pourrait peut-être faire un consensus. Au fond, ce qu'on me dit, c'est: Non, laissez ça comme c'est là.

Donc, on se ramasse devant cette situation-là, pour vous dire, très embêtante, très embêtante, parce que, moi, je trouve ça un petit peu difficile de dire à tous ceux qui ont été en accord avec ça, de dire: Bien, écoutez, mais c'est parce qu'il y a quelqu'un qui est venu aujourd'hui, et eux ont retiré leur appui à ces définitions-là auxquelles ils avaient donné. Ils ont le droit de le faire, c'est tout à fait légitime, pour toutes sortes de raisons ou d'analyses différentes qu'ils font aujourd'hui. Je vais vous dire, je pose la question au député de l'opposition pour savoir comment, lui, en plaidant — j'ai bien compris, là, qu'il plaidait pour l'Association du camionnage... Je veux juste comprendre s'il a quelque chose à nous proposer qu'il pense qui va faire consensus qu'on est allés chercher dans un travail de longue haleine, et c'est pour ça que je vous dis: Ce n'est pas évident.

Moi, j'ai l'intention de proposer cet article-là, mais, si le député a une proposition, pas de retirer et de revenir au statu quo, parce qu'on fait ça justement pour améliorer la loi puis d'aller chercher la plus grande majorité des gens qui endossent cette loi-là... Parce qu'au-delà de la liste que je vous ai énumérée, là, j'ai des lettres, ici, le président de l'Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions du Québec et métallos de la FTQ: «Nous tenons à vous mentionner que nous allons participer à l'ensemble des discussions pour mettre en place ce projet. Nous en sommes d'accord, avec ce dernier.» Et je peux vous en sortir d'autres, j'en ai d'autres.

Je vous dis juste, je vous lance: Au fond, c'est plutôt habituellement les députés de l'opposition qui posent des questions au ministre. Et, pour faire avancer le débat, je lui demande ce qu'il a aujourd'hui à nous proposer autre que de dire que ça reste dans une situation de statu quo.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

● *(20 h 50)* ●

M. Deslières: M. le Président, M. le ministre, moi, je veux juste m'assurer, là, parce que vous nous avez parlé de consensus. Là, à la fin de l'après-midi, oups, on a vu qu'il y a une pierre...

Une voix: ...

M. Deslières: ... — oui, c'est ça; il y a une pierre — qu'on a retournée, là. Moi, je veux juste m'assurer. Dans la liste, là, que vous me dites, là, ils sont d'accord avec ce texte-là, là, ils sont d'accord, là. Ils sont d'accord comme l'Association du camionnage était supposée d'être d'accord avec ça, là.

Là, après-midi, ils se sont revirés, ils ont dit: Non, on n'est absolument pas d'accord, là. Puis, dans leur texte, ils n'y vont pas de main de morte — excusez-moi l'expression — ils n'y vont pas de main morte. Est-ce que vous m'assurez que les associations sur votre liste, que vous avez citées, elles sont pleinement en accord avec le texte? Qu'elles soient d'accord avec l'ensemble de la loi, l'ensemble des différents articles, c'est une autre affaire. Là, on parle de la définition à l'article 3, paragraphe 2°.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. Je peux suspendre quelques instants. Je vais suspendre quelques instants.

(Consultation)

M. Després: ...tous écrit, ce que je veux vous dire, c'est que les gens que je vous ai mentionnés ont fait partie de cette démarche, ont vu les textes, et ceux qui sont les principaux impliqués, entre autres les centrales syndicales, ont donné leur accord à cet article, au projet de loi comme tel. Je vous ai donné un exemple parce qu'il y en a qui nous ont réécrit.

Parce que vous comprendrez que vous avez demandé des invitations, vous avez demandé qu'il y ait des auditions, consultations particulières. Si vous remarquez, entre la liste que vous avez déposée et la liste de ceux qui sont venus, il y en a plusieurs qui ne sont pas venus. Donc, il y en a qui ont fait savoir tout simplement, par téléphone, qu'ils avaient déjà été consultés, qu'ils étaient très d'accord avec ça, qu'ils n'avaient pas besoin de se faire entendre; d'autres qui ont envoyé des e-mails directement, comme la FTQ, l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec: «Le projet de loi n° 129 devra cependant être suivi.» Attendez un peu, excusez. «Tout au cours des derniers mois, nous avons participé à tout le processus de consultation et de discussions sur le projet de loi en référence, et dans l'ensemble celui-ci répond à nos préoccupations.»

Écoutez, moi, je vous dis qu'on a fait l'invitation de la liste telle quelle. Il y en a deux qui sont venus. La démarche a été faite auprès de ces groupes-là. Comme je vous dis, là, ce n'est un travail d'aujourd'hui, là. En novembre 2003, tout le monde l'était. Aujourd'hui, on a le droit, en n'importe quel temps, de changer de point de vue. L'Association du camionnage a changé de point de vue. Écoutez, il n'y a pas personne d'autre qui s'est manifesté pour ne pas être en désaccord avec l'article du projet de loi, c'est pour ça que je vous dis: le consensus, je considère que ça ne fait peut-être pas l'unanimité maintenant. J'aurais dû utiliser le terme, qu'on avait «unanimité». Là, je dirais: Sûrement qu'on a le consensus, si vous me posez la question, un large consensus, pas l'unanimité. Il y a déjà eu unanimité, il y a un large consensus.

Je vous dis: Alors que tout le monde a reconnu, dans un rapport déposé sous votre gouvernement, qu'il fallait revoir la définition, je pense très honnêtement qu'il y a un large consensus, à moins que vous me fassiez la démonstration. Il n'y a pas personne d'autre qui s'est manifesté. Les gens sont très bien au courant de ce qu'il y a dans la loi parce que ça n'a pas été écrit strictement entre le ministère de la Justice puis le ministère du Travail ou la Commission des transports ou la Société de l'assurance automobile. Ça s'est fait au vu et au su de toutes les clientèles comme telles.

Donc, c'est pour ça que je vous dis, quand vous me parlez du mot «consensus», oui, il y a un large consensus. Il n'y a pas unanimité, il y a déjà eu unanimité. Il y a une brèche, mais c'est pour ça que je vous dis: On fait quoi? On relève tous ceux qui ont donné, qui ont participé, qui font partie aussi de l'industrie? Je vais vous dire, c'est un petit peu embêtant. Si j'avais une proposition à me faire soumettre ou une proposition sur laquelle l'ensemble de l'industrie serait d'accord... Comprenez-vous? Le débat, il s'est fait, là, parce que tout le monde a participé à l'entour de la table. Je vais vous dire, retirer ça, revenir à la situation du statu quo, alors que c'est connu depuis déjà très longtemps, je vais vous dire, ce n'est évident. Mais ce que je sens, ce qu'on me dit, la façon qu'on s'est manifesté, oui, je suis capable de vous répondre: On a un très large consensus mais pas l'unanimité, très large consensus.

Quand vous faites des lois, ce n'est pas évident, là, d'avoir l'unanimité. Tant mieux quand on l'a, mais disons que de façon générale, entre vous puis moi, vous connaissez comment ça fonctionne, s'il y avait beaucoup de monde qui ne serait pas à l'aise avec le projet de loi, on aurait eu du monde. Je suis certain que vous avez reçu beaucoup d'appels. On aurait eu beaucoup de monde en commission parlementaire, et l'exercice serait beaucoup plus difficile. Mais je comprends effectivement qu'on a le droit d'avoir un autre point de vue, mais je vous répète que ce n'est pas évident.

Parce que, quand on dépose un rapport comme celui-là, là, moi, je l'ai fait comme ministre au ministère du Travail parce que la loi nous oblige, après un certain nombre d'années, puis ça a été une bonne façon, dans les lois — c'est votre gouvernement qui a instauré ça — de revoir bien souvent, au bout d'un certain nombre d'années, nos lois pour voir si l'application est adéquate puis s'il y a des choses à modifier. Et ça nous permet de faire ça. Donc, c'est pour faire évoluer nos lois.

Le Président (M. Pinard): Sur le même sujet, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Oui. Merci, M. le Président. Moi, je regarde ça puis je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de différence. Le texte est amendé, mais je voudrais comprendre, là.

Dans les commentaires que vous émettez, vous marquez: Cette approche devrait favoriser l'imputabilité des personnes qui exercent un contrôle effectif sur l'exploitation des véhicules lourds. Devrait favoriser l'imputabilité des personnes, c'est quoi? C'est-u les chauffeurs? C'est-u les exploitants? C'est-u l'exploitation? C'est quoi?

Le Président (M. Pinard): ...ni plus ni moins que reprendre en autres termes la définition. Alors, M. le ministre, vous permettez que M. Mercier intervienne? M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): Merci. Quand on parle d'imputabilité, c'est justement la base un peu de la définition de véhicule lourd, c'est d'aller imputer au bon exploitant qui contrôle le véhicule lourd les infractions, ou les accidents, ou tout ce qui peut se passer sur la route. Puis c'est un peu pour ça qu'on y allait avec une nouvelle définition de «véhicule lourd» puis avec des présomptions qui vont apparaître un peu plus tard, puis c'est la façon la plus simple qu'on a trouvée de le faire pour que ce soit le plus compréhensible possible lorsqu'on va voir les présomptions.

M. Grondin: Dans tout ça, là, ça inclut les camionneurs artisans?

M. Mercier (Pierre): Ce que ça inclut surtout, puis c'est peut-être pour ça que je voulais revenir sur les différents routiers, ça inclut surtout lorsqu'on a un tracteur avec une semi-remorque. Parce qu'il peut y avoir plus qu'un propriétaire sur ce mouvement de transport là, il y a un propriétaire d'une semi-remorque puis il y a un propriétaire d'un tracteur. À ce moment-là, ça devient un peu plus compliqué d'établir qui est l'exploitant. Lorsqu'on a seulement un véhicule en présence, normalement c'est plus facile parce qu'il y a moins d'intervenants.

Puis c'est pour ça que ceux qui représentent les routiers, les associations de routiers, là — ce sont les métallos, la CSN, la CSD, les Teamsters — c'est tous des gens qui ont participé à ces différentes présentations là. Puis, si je peux revenir à la rencontre du 31 octobre, parce qu'il y a un de mes confrères qui me rappelait que M. Brouillette, qui était contre cet après-midi cette nouvelle notion d'exploitant là, le 31 octobre, c'est une des premières fois qu'il nous a dit qu'il était contre cette notion-là. Mais, quand il a exprimé ça autour de l'assemblée qui était devant nous, qui comprenait une bonne partie des associations qu'il y a là, là on devait 20, 25 personnes, toutes les personnes autour de la table, puis y inclus les représentants des routiers, ont dit à ce M. Brouillette-là qu'ils étaient contre le fait de changer cette nouvelle notion d'exploitant là avec les présomptions telles qu'on les présentait. Puis c'est que ces gens-là ne se sont pas présentés aujourd'hui pour vous donner leur opinion, mais ils nous l'ont dit.

Le Président (M. Pinard): ...on n'entrera pas, là, dans des considérations semblables. Alors, j'aimerais maintenant que le député de Montmagny-L'Islet s'adresse.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, M. le Président. On recherche, je crois, la personne responsable. Suite à la question du député de Beauce-Nord, je crois qu'on recherche la personne responsable. Avec cet article, est-ce qu'on y parvient?

Une voix: M. le ministre.

• *(21 heures)* •

M. Després: Bien, écoutez, il y a trois façons de pouvoir reconnaître ou d'identification de présomption. M. Mercier, prenez donc la parole carrément, en expliquant.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...la réponse.

M. Després: ...je fais juste chercher à quel endroit je le retrouve. Je crois que c'est à l'article 23.

Une voix: 54.

M. Després: 54. M. Mercier, allez-y donc.

M. Mercier (Pierre): Bien, les façons qu'on a élaborées pour établir la présomption, l'article 42.3: «Une personne qui est identifiée comme exploitant ou comme transporteur sur le plus récent document de transport, sur la fiche journalière ou sur le rapport de ronde de sécurité concernant le voyage remis à un agent de la paix par le conducteur lors d'un contrôle routier est présumée contrôler l'exploitation du véhicule lourd motorisé soumis à ce contrôle.»

Ça fait que ce qu'on dit dans cet article-là, 42.3, lors d'un mouvement de transport, ça va être le document de transport qui va servir à nous déterminer qui est l'exploitant du mouvement de transport. Puis ça, lorsqu'on a eu l'assentiment des représentants des routiers, pour eux autres c'était le document qui définissait mieux cet exploitant, cette personne qui contrôle le mouvement de transport. À défaut d'avoir ces documents-là, il y a un autre article, 42.6, qui vient dire qu'en l'absence de ces documents ça va être le propriétaire du véhicule motorisé qui va être considéré comme étant l'exploitant. Puis, ce propriétaire du véhicule motorisé là, bien, lorsqu'on a deux véhicules dans un ensemble de véhicules, c'est toujours le tracteur, donc le propriétaire du tracteur qui serait considéré comme l'exploitant.

Le Président (M. Pinard): Si vous permettez, à titre de président, là, c'est que, voyez-vous, moi, je n'ai jamais eu l'occasion, dans ma vie, d'être un conducteur de tracteur, là, et de travailler dans l'industrie du transport non plus, malheureusement. Ça me manque. Mais j'aimerais connaître, j'aimerais qu'on me définisse d'une façon plus simple un peu, là. Là, vous parlez à quelqu'un qui est complètement en dehors, là, de ça mais qui se doit ce soir de voter sur chaque article de ce projet de loi là.

Vous avez dit: Il y a une présomption, là, que celui qui a des papiers, là, mais des papiers, là, c'est quelle sorte de papiers, ça? Supposons. Prenons un exemple, là, prenons un exemple, là: la flotte, là, s'appelle Claude Pinard inc., là. Bon. Ça, c'est des tracteurs puis c'est des fardiers, ça, O.K.? Bon. Moi, je vous engage, M. Mercier, pour conduire un de mes tracteurs. Et puis là je prends, par exemple, un contrat avec la compagnie Alcan de Shawinigan pour transporter des billots d'aluminium, là, des billes d'aluminium, et puis là ils vont transporter ça, un exemple, là, le contrat que j'ai, c'est de partir de Shawinigan puis aller livrer ça, un exemple, à Chicago. Bon. L'exploitant, là, c'est-u mon chauffeur? C'est-u M. Mercier ou si c'est Claude Pinard inc.?

Voulez-vous expliquer ça aux membres? Je pense qu'une fois que ça, ça va être clair, là, ça va être plus facile pour nous autres, là, de vous suivre, là, parce que, vous, vous passez votre vie entière dans le transport.

M. Després: M. Pinard, je vous écoute, j'ai l'impression que j'ai été «tapé».

Le Président (M. Pinard): Ah oui?

M. Després: Oui, j'ai l'impression que j'ai été «tapé». Je dis toujours aux gens: Donnez-moi donc des exemples parce que c'est plus facile à comprendre. Ça fait que votre question est excellente parce que j'ai fait l'exercice, mais je vais laisser M. Mercier vous donner l'explication, donner des exemples, parce qu'effectivement on a prévu, au sens de la loi, qu'il y a un certain nombre de choses qui peuvent identifier l'exploitant. À défaut d'avoir ces papiers-là, à ce moment-là, c'est celui qui est le conducteur qui devient l'exploitant. Mais je vais laisser M. Mercier vous donner un exemple concret pour répondre à votre question, de votre exemple.

Le Président (M. Pinard): Vous aussi, vous parlez de papiers, M. le ministre, là. M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): De fait, ce n'est jamais aussi simple que ça parce qu'il y a plusieurs cas qui peuvent se présenter, mais essayons de simplifier le plus possible.

Je vais prendre juste deux cas: un routier qui possède son tracteur, qui travaille pour l'entreprise Pinard qui transporte pour l'Alcan. Il peut y avoir deux sortes de liens entre le routier puis l'entreprise Pinard. Le premier lien, on appelle ça un lien d'exclusivité, c'est-à-dire que le routier transporte toujours pour les entreprises Pinard. Dans ce cas-là, étant donné que c'est un lien très, très fort d'exclusivité, l'exploitation du mouvement de transport est toujours à l'entreprise Pinard comme telle, parce que c'est lui qui régit tous les mouvements de transport, qui dit à quelle heure tu vas partir, et ainsi de suite.

Dans l'autre cas, qui arrive moins souvent, puis c'est lui qui est probablement plus problématique, le routier qui possède son camion, dans ce cas-là, il n'y a pas de lien d'exclusivité. Il travaille, de temps à autre, pour M. Pinard; de temps à autre, pour M. Deslières, et ainsi de suite. Lui, il est plus volage un peu, il est plus indépendant, dans le fond.

Le Président (M. Pinard): Il est moins fidèle.

M. Mercier (Pierre): Oui, si on peut dire.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Non, mais on parle de «volage», alors je reviens avec «fidèle».

M. Mercier (Pierre): Il est indépendant. Dans ce cas-là, il se peut qu'il soit...

Le Président (M. Pinard): Attention avec vos actes que vous allez poser, là.

M. Mercier (Pierre): ...il se peut que ce soit lui, l'exploitant, parce qu'il prend lui-même ses contrats de transport. En fait, il sous-contracte à M. Pinard le transport de l'Alcan vers Chicago. Dans ce cas-là, il y a un lien. C'est plus une petite compagnie de transport qu'un routier qui agirait en exclusivité, c'est ce qui fait qu'en sorte que, lorsque les contrôleurs routiers doivent identifier l'exploitant, c'est toujours un peu plus compliqué que juste lire quelle entreprise il y a sur la porte, quel contrat, et ainsi de suite, parce qu'ils ont souvent aussi des contrats de transport à bord qui peuvent identifier le mauvais exploitant. Ça se voit, malheureusement, parce que souvent on appelle ces petits aussi des exploités dans notre langage, parce qu'ils se font un peu exploiter.

Ça fait que c'est tout ça un peu que la nouvelle définition avec les présomptions essaie de venir régler.

Le Président (M. Pinard): Mais, quand vous parlez de papiers, là — excusez-moi, vous permettez? — lorsque vous parlez de documents, de papiers, est-ce que ça veut dire, par exemple, que M. Mercier qui est propriétaire de son propre tracteur, de son propre fardier, qui contracte en sous-traitance avec l'Alcan, par exemple, pour aller porter l'aluminium à Chicago, est-ce qu'à ce moment-là, vous, comme chauffeur, vous devez avoir des documents que vous allez démontrer?

Donc, c'est le contrat qui vous lie avec la compagnie Alcan comme quoi vous avez une run à faire?

M. Mercier (Pierre): Puis c'est pour ça que je reviens à mes deux exemples. Dans le cas où est-ce qu'il y aurait exclusivité entre Pierre Mercier puis M. Pinard...

Le Président (M. Pinard): Oui, là, c'est mes papiers à moi.

M. Mercier (Pierre): ...c'est vous qui avez contracté avec Alcan, puis, dans les papiers qu'il va y avoir à bord du véhicule, ça va être marqué: Exploitant: Claude Pinard...

Le Président (M. Pinard): Inc.

M. Mercier (Pierre): ...inc. Dans le cas où on aurait un routier un peu plus volage, lui, il aurait contracté directement. Il aurait sous-contracté finalement ce voyage de transport là, puis c'est son nom qui apparaîtrait comme exploitant dans ce mouvement-là. Ça fait que les routiers ont accepté que ce soit fait comme ça.

Dans les cas où est-ce qu'ils ont une exclusivité, ce ne sont pas eux autres qui sont responsables, donc ce n'est pas eux autres qui sont exploitants. La responsabilité revient à l'entreprise qui les a engagés. Dans les autres cas, ce serait...

Le Président (M. Pinard): Avec tous les problèmes que ça pourrait amener dans le cas où, par exemple, votre entreprise à vous fait une livraison à Chicago, mais, en plus d'avoir certaines billes d'aluminium, aurait également quelques boîtes de sucreries avec quelques rouleaux de papier de toilette, et ainsi de suite, là.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous pourriez avoir trois, quatre commandes dans votre fardier et puis, à ce moment-là, vous pouvez contracter pour vous, mais vous pouvez aussi contracter pour un autre exploitant. Bon. Alors, c'est beau. Si j'ai compris, tout le monde a compris. À moins que le député de Portneuf ait une question à poser.

M. Soucy: J'en avais une... que ça m'intimide un peu. Moi, M. le Président, lorsqu'on propose des modifications législatives, il y a toujours des raisons qui sous-tendent à ces modifications-là. On fait ces changements-là pourquoi? Ce que j'écoute, c'est comme si on faisait une chasse aux sorcières.

On cherche quelqu'un pour quelle raison? J'aimerais savoir pourquoi on change la loi. Qu'est-ce qui a fait qu'on en arrive là, pour que je puisse mieux comprendre le reste du processus? Autant poser la question à l'article 2 que de la poser à l'article 40, là.

Alors, pourquoi on fait ces changements-là? Qu'est-ce qu'on cherche puis pourquoi on le cherche?

● *(21 h 10)* ●

Le Président (M. Pinard): M. le ministre. Qu'est-ce qu'on cherche?

M. Després: Au fond, c'est fort simple, c'est lorsqu'il y a un contrôle routier, puis qu'on émet une contravention, puis qu'on veut savoir à qui elle va. Donc, en définissant tel qu'on le fait dans la loi, ça nous permet de savoir à qui on doit facturer, si vous voulez, ou à qui va la contravention.

M. Soucy: Parce que le chauffeur, lui, n'a pas de responsabilité autre que de rester sur le chemin.

M. Després: M. Mercier? Oui?

Une voix: ...

M. Després: Et vous pouvez lui donner des exemples au fond simples aussi au député entre les situations qu'on avait avant, qui ont amené tout le monde de l'industrie à demander une définition. Il y a dû y avoir un certain nombre d'exemples que vous pouvez peut-être nous donner.

Et au fond ce que j'ai compris, c'est qu'à partir de la nouvelle définition on va pouvoir corriger cette identification, ce qu'on ne pouvait pas faire avant, alors que, quand on disait, M. le député de Portneuf, qu'on jouait à la chasse aux sorcières, c'est justement, c'est que les définitions actuelles, ce que j'en comprends, M. Mercier,

c'est qu'on a beaucoup de difficultés à identifier effectivement quel est l'exploitant. Et l'idée, c'est qu'avec cette nouvelle définition et la présomption qu'on retrouve à l'article 23 ça nous permet beaucoup plus facilement d'identifier à qui s'adresse cette infraction.

Le Président (M. Pinard): M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): Ce que je peux faire, à partir de la définition actuelle puis des deux exemples qu'on avait tout à l'heure, essayer de définir qui est l'exploitant en lisant cette définition-là. Dans le texte actuel, c'est marqué:

«2° sont des exploitants de véhicules lourds, les personnes qui offrent des services de transport de personnes ou de biens...»

Dans les deux cas qu'on mentionnait tout à l'heure, ce n'est pas encore évident, là, qui offre des services de transport ou de biens. Est-ce que c'est M. Pinard ou est-ce que c'est moi qui offre des services de transport ou de biens? Ce n'est pas évident, là, ça nous en prend un peu plus pour essayer de déterminer ça.

«Des services de dépannage — bien, ça, on ne fait pas de dépannage — ou qui exploitent un véhicule lourd pour leurs propres besoins». Ce n'est pas ça qu'on fait parce qu'on transporte des marchandises d'une autre personne.

«Qu'elles en soient propriétaires ou l'utilisent en vertu d'un contrat de location — on voit encore la difficulté — que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur.»

Ça fait que ça devient quelque chose qui est lourd pour aller définir clairement qui est responsable de ce mouvement de transport là. C'est un peu pour ça qu'on arrive avec une définition fort simple mais qui est accompagnée de présomptions un peu plus loin dans les textes.

M. Soucy: Alors, j'ai un exemple, M. le Président. Je ne peux pas allonger inutilement, là, mais je veux bien comprendre.

M. Després: C'est important, M. le Président, que les députés posent toutes les questions, qu'on prenne le temps de le faire.

M. Soucy: Alors, on a un propriétaire qui conduit le tracteur. Ce qui est en arrière, il a pris ça ailleurs. Mais, dans sa tâche, le conducteur du tracteur doit faire le tour de son véhicule avant de partir, vérifier, exemple, si tous les feux sont allumés. Il se rend compte, dans la remorque, qu'il y a un feu qui n'opère pas...

Le Président (M. Pinard): ...

M. Soucy: ...en arrière de la remorque. Elle n'est pas à lui. Il part pareil. C'est la faute à qui? Au gars qui ne change pas l'ampoule ou quand il est parti? Dans les faits, on va régler ça comment?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre...

M. Soucy: Qui va être responsable de quoi?

Le Président (M. Pinard): ...M. le ministre.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Je veux que M. le ministre... pas le M. le ministre qui est responsable.

M. Després: Non, effectivement. C'est comme un député qui s'adresse à l'Assemblée nationale, il faut toujours passer par la présidence. Je vous comprends très bien, M. le Président, de passer par le ministre ce soir, dans le cadre du projet de loi, et je vous en remercie. Si vous n'avez pas d'objection...

Le Président (M. Pinard): ...d'infraction.

M. Després: ...comme M. Mercier a eu à vivre toutes les étapes entre la définition actuelle et la nouvelle définition, je pense qu'il est le mieux placé pour répondre à ces exemples ou à ces questions, si vous n'avez pas d'objection, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Parfait. M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): Je ne suis peut-être pas le mieux placé, mais j'ai de mes confrères qui pourront m'aider si je m'enfarge. Mais, dans le cas d'une vérification avant départ, le propriétaire du tracteur qui est routier, qui tire une remorque qui ne lui appartient pas, c'est sûr qu'il fait la ronde autour du tracteur et de la remorque. S'il voit une défectuosité sur son tracteur, bien c'est sûr qu'il en est responsable, et ça va être à lui à le faire réparer. S'il voit une défectuosité sur la remorque, il n'est pas responsable, mais il va être responsable de le dire à celui qui est propriétaire de la remorque.

Le Président (M. Pinard): Mais, s'il part avec, il est responsable.

M. Mercier (Pierre): Il ne peut pas partir avec si c'est une infraction majeure, mais, si c'est une infraction mineure, il va pouvoir partir, mais il va avoir le devoir d'informer le propriétaire de la remorque de la défectuosité comme telle.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que ça vous convient, M. le député Portneuf?

Une voix: Parfaitement.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord. Toujours sur le même sujet?

M. Grondin: Toujours sur le même sujet, une petite question qui me tracasse.

Le Président (M. Pinard): Allez-y.

M. Grondin: Dans le moment présent, là, les compagnies de transport, elles marchent avec des systèmes de pointage. Si le camion qui est, je ne sais pas moi... On va prendre les autobus comme les autobus Orléans, là. C'est des transporteurs lourds, ils sont considérés comme transporteurs lourds.

Si le chauffeur prend un ticket à cause qu'il va trop vite, c'est le chauffeur qui a le ticket. Est-ce que

l'exploitation Orléans a un billet d'infraction qui baisse son pointage? Parce qu'un peu, après-midi, ils nous parlaient de ça, ils disaient qu'ici, au Québec, ça prend un 15 mois avant qu'on ait le règlement du ticket, mais, pendant ce 15 mois là, l'infraction figure au dossier de la compagnie ou de l'exploitant, si j'ai bien compris qu'est-ce qu'ils voulaient nous dire.

Mais, en modifiant la loi aujourd'hui, est-ce qu'on met les points seulement sur le conducteur ou s'il va y avoir encore des points qui vont aller à l'exploitation? Est-ce que vous comprenez ce que je veux vous dire?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Mercier.

M. Grondin: On va passer direct par vous.

M. Mercier (Pierre): Oui. De fait, ce qui se passe actuellement, c'est qu'il y a des infractions qui sont pour les conducteurs, il y en a d'autres qui sont pour les exploitants, d'autres qui sont pour les propriétaires. Mais, dans un mouvement de transport, aussitôt qu'un conducteur a une infraction, l'entreprise qui l'engage ou qui exploite le camion va perdre des points à son système, à son...

Le Président (M. Pinard): ...

Une voix: ...

Une voix: À son dossier.

M. Mercier (Pierre): ...à son dossier de propriétaire-exploitant de véhicule lourd. Il y a peut-être plusieurs types d'amendes.

On peut vous donner peut-être des exemples. Une infraction de vitesse, c'est sûr que c'est le chauffeur qui est responsable. Ce n'est pas l'entreprise qui conduit à ce moment-là, donc c'est le conducteur qui reçoit l'infraction, mais l'entreprise est responsable au point de vue des points. Ça lui permet d'être... Justement, lorsqu'on parlait de responsabiliser l'entreprise, lorsqu'un chauffeur fait trop d'excès de vitesse, elle se doit d'avoir des politiques pour expliquer à ses chauffeurs de ralentir, et ainsi de suite, puis d'avoir des sanctions contre ses chauffeurs qui excéderaient la vitesse.

Dans le cas d'un autre exemple où est-ce qu'on aurait une infraction de surcharge, le chauffeur n'est pas responsable de la surcharge comme telle, c'est l'entreprise qui a chargé le camion comme tel. Donc, c'est l'entreprise qui va avoir l'infraction, puis elle va perdre aussi les points. Si on revient à notre exemple de tout à l'heure, de la compagnie Pinard qui a engagé la compagnie Mercier pour tirer sa remorque, puis il y aurait une surcharge, là aussi, on voit toute l'importance de bien déterminer l'exploitant. Si c'est moi, l'exploitant, c'est moi qui va avoir l'amende puis c'est moi qui va avoir les points de démérite à mon dossier. Si c'est M. Pinard, le...

Une voix: ...

M. Mercier (Pierre): Oui, en plus.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Mais surtout quand vous parlez de surcharge.

M. Mercier (Pierre): Dans ce cas-là, tout à l'heure, lorsqu'on disait que...

M. Deslières: ...période de dégel.

Le Président (M. Pinard): O.K. Dans ce cas-là, M. Mercier, vous disiez donc?

M. Mercier (Pierre): Lorsque le routier est en exclusivité pour l'entreprise Pinard, c'est sûr qu'il n'est pas responsable de la charge comme telle parce qu'il a pris le chargement qui était probablement fermé, puis il est parti avec ça, puis il ne sait pas au juste. Il sait ce qu'il y a dans son véhicule, mais il ne sait pas comment c'est chargé, et ainsi de suite, puis il n'y a pas de donnée non plus sur la remorque plus qu'il faut.

Mais, dans le cas où il est indépendant puis il fait ses propres voyages, bien, là, il devient responsable de tout ça, il devient responsable des charges aussi. Ça fait que l'importance de bien déterminer le responsable du mouvement de transport est là aussi.

Le Président (M. Pinard): Alors, on a fait, je pense, un tour complet de cette problématique-là. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur la définition ou si vous êtes prêts à...

● *(21 h 20)* ●

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Une question pour le ministre. Concernant cet article et ce paragraphe, on nous indique que l'article 3 ne sera pas mis en... le 1er janvier 2006, et d'autres articles. Quelles en sont les raisons? Qu'en est la raison?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Deslières: M. Mercier. Je passe par vous, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): À moins que M. le ministre désire que ce soit M. Mercier.

(Consultation)

M. Després: C'est parce qu'il est prévu — page 87...

Une voix: ...

M. Després: ...bien, vous savez, vous l'avez bien étudié — à la page, on me dit, 87 ou...

Une voix: ...

M. Després: ...oui, peut-être qu'on a les mêmes pages, mais au fond il était prévu de faire un guide. Donc, pour laisser le temps de faire ce guide-là, il était prévu que l'article 3 vienne en vigueur, la définition de

l'exploitant, en juillet 2006; la définition de véhicule lourd viendrait au 1er janvier — c'est marqué 2007, donc je suppose que vous vouliez dire le 1er janvier... pour s'assurer qu'effectivement le guide ait le temps d'être préparé et de s'assurer qu'autant pour le contrôle routier que pour les gens de l'industrie tout le monde ait le temps de s'ajuster à l'application de cette nouvelle définition, que le guide soit émis, que tout le monde ait eu le temps de bien s'en saisir, que tout le monde s'ajuste aux nouvelles procédures.

Donc, c'est, dans le cas, comme je dis, de la définition d'exploitant, en juillet 2006 et, pour la définition de véhicule lourd, au 1er janvier 2007.

M. Deslières: ...M. le Président. Juste prendre la balle au bond. M. le ministre, vous avez fait référence au Rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui était prévu dans la loi, hein? On devait évaluer la loi de 1998, et là vous avez le résultat de cette évaluation-là.

Mais, dans ce rapport, M. le ministre, j'attire votre attention à la page 33 où on nous indique que, pour l'évaluer correctement, ou entièrement, ou complètement, parce qu'on était en 2001, je crois, 2001, on demandait un délai plus grand, c'est-à-dire sur une base de six ans.

Donc, on parlait d'un échéancier de juillet 2005... plus détaillé en termes d'évaluation. Je prends quelques moments, là, on a le temps, ça va très bien, ça va très bien en termes de discussion et d'atmosphère. M. le ministre, est-ce qu'il existe, ce rapport, ce deuxième rapport dans le fond, puisque vous nous avez dit bien sûr que la loi de 1998 avait été adoptée sous notre régime et qu'on avait même prévu une évaluation de cette loi, une évaluation qui a sorti en 2001, en juin 2001, oui, et que, dans ce rapport de juin 2001, on évoque la possibilité d'un autre rapport, et la date qui était visée, c'était juillet 2005?

M. Després: ...vous dire, M. le Président, quand on lit effectivement la page 33, c'est bien marqué: dont l'échéance. Ce n'est pas une échéance qui est imposée, l'échéance pourrait être en juillet 2005. Et, comme — ce que j'essaie de vous expliquer, je reviens au processus de départ; comme — la loi, vous l'avez bien dit — 1998, rapport en 2001 — qu'il y a eu depuis ce temps-là, que la table de l'industrie a travaillé au fond à faire, je vous dirais, entre les rapports, on arrive justement avec une loi qui nous permettait justement avec le travail qui s'est fait depuis l'approbation en novembre 2003.

On a travaillé en 2003 et en 2005 à la préparation depuis le début de l'année, comme disait M. Mercier, à la préparation de cette loi-là où tout le monde de l'industrie a travaillé à trois choses: à des demandes de l'industrie, à l'harmonisation comme telle avec la loi fédérale et le troisième point — l'harmonisation...

Une voix: Demandes.

M. Després: ...demandes de l'industrie; ça, je l'ai dit, l'harmonisation avec le fédéral — et effectivement suite aux recommandations du rapport.

Donc, dans les faits, je vous dirais que le travail avec lequel on aboutit aujourd'hui est un peu cette continuité-là, là. On est assez d'actualité en termes de modifications qu'on veut faire au sens de la loi, et ça disait bien: Pourrait être adopté en juillet 2005, donc c'était une suggestion.

Dans les faits, il pourrait y avoir un autre rapport qui pourrait être livrable éventuellement par effectivement le ministère, la SAAQ, la Commission des transports, mais je vous dirais que l'aboutissement comme tel de l'application de la loi, du rapport d'harmonisation, des demandes de l'industrie fait qu'on a fait ce travail-là dans les trois dernières années pour aboutir au fond avec le dépôt de la loi. Donc, je vous dirais, si vous me dites: Est-ce qu'il y a des choses encore qui doivent être actualisées dans une loi, on peut difficilement actualiser, je dirais, dans les demandes qui sont sur la table, autant du rapport, parce que, ce rapport-là, on l'a actualisé dans les faits, là. Dans les demandes, dans ce qu'on fait de par la loi, on a déjà tenu compte d'un certain nombre de choses qui sont dans le rapport. Elles ont été discutées avec l'industrie.

Donc, au lieu d'arriver avec un deuxième rapport, on arrive justement pour, je vous dirais, mettre à jour l'application de cette loi qui a déjà été adoptée, 430, et elle tient compte de trois volets au fond: de l'industrie, du rapport et de ce que la loi fédérale nous demande. Donc, on pourrait toujours dire: Il y a un autre rapport, ça veut dire qu'on n'adopte pas la loi. Je vous dirais qu'on fait largement consensus, parce que, comme je vous dis, je ne sais pas combien d'appels vous avez eus sur ce projet de loi là, vous connaissant, habituellement qui suivez très bien vos dossiers, vous avez fait un certain nombre de vérifications, vous ou les gens qui vous entourent, et je ne pense pas qu'il y a beaucoup, beaucoup de choses, comme on dit, qui ne se reflètent pas, qui ne font pas consensus au sens de la loi, parce que ce qu'on a cherché constamment.

Et d'ailleurs, dans le rapport de l'Association du camionnage, à la page 2, on dit très bien: «Le ministère des Transports, en particulier — troisième paragraphe — a reconnu d'emblée l'intérêt que l'Association du camionnage du Québec ne pourrait manquer de porter au projet de loi n° 129, en l'invitant à contribuer à la réflexion préalable à son élaboration via un mécanisme de consultation imprégné du souci de transparence dont les dirigeants de ce ministère font preuve de façon constante.»

Donc, ça s'est fait au vu et au su de tout le monde. Donc, je vous dis: Si on avait beaucoup de problématiques avec le projet de loi, on aurait beaucoup plus de manifestations que ça, ou de demandes que vous auriez pour se faire entendre, ou bien d'interventions. Ça fait que c'est pour ça que je vous dis: Au fond, il disait: Pourrait être déposé en juillet 2005. On arrive avec un projet de loi dans les faits qui répond à tout ça, aux trois principes du rapport, puis d'un rapport qui a été rediscuté, on se comprend bien, là, et mis à jour avec les gens de l'industrie, qui se reflète dans la loi par leurs demandes aussi, par le rapport et par l'harmonisation qu'on doit faire de la loi fédérale.

Alors, peut-être de rajouter qu'effectivement ça n'empêche pas qu'il pourrait y avoir — parce qu'il y a un comité qui se penche, effectivement — éventuellement à déposer un rapport qui implique le ministère, la SAAQ et la Commission des transports du Québec. Mais, si vous avez d'autres choses qui devraient se manifester,

j'aimerais ça le savoir parce que, comme je vous dis, il y a beaucoup de monde d'impliqué, là, dans ce processus-là et qui est très transparent.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Non, non, j'accepte les explications du ministre parce que vous avez fait référence à ça. Je ne dis pas, bien au contraire, qu'il n'y a pas eu de travail puis que les gens n'ont pas travaillé, bien au contraire, sauf qu'on faisait référence, dans le premier rapport, à un rapport pour juillet...

Une voix: ...

M. Deslières: ...2005. Pourrait, pourrait; le conditionnel est exact. Et ma question, je pense qu'elle était pertinente, tout ça.

Vous faites référence à trois éléments, qui ont conduit à la présentation de la loi n° 129, concernant les recommandations qui sont contenues dans le rapport. Il y en a exactement 18, recommandations, dans les quatre axes, là.

Combien est-ce qu'il y en a, de recommandations qui ont été prises et ajoutées au projet de loi, là, sur les 18, les quatre axes?

● *(21 h 30)* ●

M. Després: Écoutez, je les ai une après l'autre. Je n'ai pas le nombre. Vous me posez la question sur le nombre. Il faudrait que je les compte. On peut toujours les compter ou on peut toujours les passer une après l'autre, si vous voulez, aussi.

Une voix: ...

M. Després: Pas de problème. Dans le rapport, la première, qui était celle d'inclure les intermédiaires en services de transport, elle est intégrée au projet de loi. C'est ici qu'il faut que je me réfère, M. Mercier?

Une voix: Oui.

M. Després: Oui. En ce qui concerne «responsabiliser les tiers en transport général, transport scolaire», dans les deux cas, qui est la deuxième recommandation, c'est non.

«Analyser la problématique soulevée par l'industrie en regard de la location d'autobus et de minibus», c'est oui; la nouvelle notion d'«exploitation», je vous réponds oui, en très large consensus, vous comprendrez; modifier la loi pour retourner aux municipalités les amendes qui y sont prévues, c'est oui; analyser la possibilité d'implanter un guichet unique d'information à l'intention des PEVL...

Une voix: Ça, ça n'a pas besoin d'être dans la loi.

M. Després: ...on me dit que ça n'a pas besoin d'être dans la loi parce qu'il est déjà en fonction sur le site Internet de la Commission des transports du Québec. Donc, c'est une condition qui est remplie pas de par la loi mais de par la mission de la Commission des transports.

Dans «favoriser l'élaboration d'outils de gestion adaptés à une clientèle diversifiée afin de l'aider à atteindre les objectifs de la loi», certains outils sont déjà disponibles, tels le dossier de PEVL et le dossier de conducteur. Donc, pas besoin d'être inscrit dans la loi.

«Mettre en place la cote de satisfaction "non inspecté" — je ne lirai pas le reste au complet», c'est oui.

«Ajouter l'article 37 de la loi afin de prévoir une participation optionnelle de la SAAQ aux audiences de la commission», c'est oui.

«Poursuivre la révision de la politique d'évaluation en visant l'arrimage optimal entre le politique, le contrôle et le processus de sanction.» On me dit que la politique sera révisée. C'est un processus qui est continu dans les faits, et la politique pourrait être révisée, elle va tenir compte de la nouvelle loi.

«Élaborer un outil afin d'établir auprès des conducteurs professionnels présentant un risque», c'est oui.

«Sensibiliser les municipalités qui ne feront pas parvenir immédiatement à la SAAQ les constats d'infraction émis.» On me dit que les municipalités ont été sensibilisées à ce problème, et maintenant la SAAQ reçoit les informations de façon beaucoup plus expéditive.

«Former les policiers à l'égard de la loi et de son application.» En ce qui concerne la formation des corps policiers, il faut considérer deux aspects: premièrement, les policiers sont réticents face à l'application de certains articles, notamment en ce qui a trait à l'identification de l'exploitant sur route; et, dans un deuxième temps, le fait de retourner les montants aux... serait sûrement un incitatif à l'application de la loi sur les routes municipales.

«Élargir l'application de l'article 519.67.1.» Je vous dirais que c'est dans le Code de la sécurité routière qu'on retrouvera cette modification.

«Analyser les approches possibles afin de parvenir aux PEVL l'information essentielle pour gérer leur performance.» Non. Par contre, des travaux ont été... afin de... l'état du dossier des conducteurs, notamment en ce qui a trait à l'obtention de certaines informations concernant les conducteurs.

Le prochain, «prévoir à la loi une disposition permettant à la SAAQ d'empêcher qu'une personne ne puisse contourner la loi», c'est oui.

«Analyser les avenues possibles afin que le formulaire d'inscription, la documentation puissent mieux tenir compte des besoins.» Bien, la Commission de transports est à réviser les formulaires d'inscription qui concernent les PEVL et les intermédiaires. Donc, ça se fait.

«Réduire sensiblement le délai de traitement des dossiers à la Commission de transports.» Depuis l'instauration du guichet unique, les délais de traitement de dossiers sont beaucoup plus courts.

«Analyser les approches possibles afin de fournir aux PEVL l'information essentielle pour gérer leur performance en regard des objectifs de la loi.» L'instauration du guichet unique a amélioré au fond l'échange d'information. Donc, il y a eu des actions.

Et, en ce qui concerne les demandes de l'industrie, «modifier la définition de "véhicule lourd"», je vous réponds oui, très large consensus.

«Encadrer les conducteurs de véhicules lourds», c'est oui.

«Développer un programme de reconnaissance de l'excellence», oui.

«Intégrer le suivi des intermédiaires de transport», je vous réponds oui.

«Prévoir un test de connaissances», c'est non.

«L'abolition de l'article 19 de la loi de 1998», c'est oui.

Ça fait que vous voyez que, je dirais, de façon très, très large, les demandes sont appliquées dans le rapport ou il y a eu des instruments administratifs pour s'assurer de l'application, des suites dans le rapport.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): À ce stade-ci, est-ce qu'on est prêts à adopter?

M. Deslières: Non, il faut poursuivre, monsieur, il faut poursuivre, troisième, quatrième, cinquième.

Une voix: Troisième, M. le Président.

M. Soucy: On avait adopté, M. le Président, le premier alinéa.

M. Deslières: Non, on n'avait pas adopté.

M. Soucy: Le premier alinéa?

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): On les passe.

M. Després: Non, mais je ne veux pas faire un cas de procédure, je veux juste vérifier. On n'avait pas adopté, Mme la secrétaire?

Une voix: ...

M. Després: O.K. En réalité, on s'est effectivement fait dire: Il y a un deuxième alinéa. O.K.

Le Président (M. Pinard): Alors, on discute l'alinéa a puis ensuite de ça on adoptera les alinéas.

M. Després: O.K. 3° par le remplacement des sous-paragraphes de a à c du paragraphe 3°:

«les véhicules routiers, au sens du Code de la sécurité routière, dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus et les ensembles de véhicules routiers au sens de ce code dont le poids nominal brut combiné totalise 4 500 kg ou plus.»

Donc, le paragraphe modifie la définition du véhicule lourd avec son poids nominal brut, comme dans les autres législations au Canada et aux États-Unis. Il y avait effectivement des commentaires. Entre autres, est-ce que c'est l'Association du camionnage du Québec qui a fait les commentaires là-dessus? Non?

M. Mercier (Pierre): Ils ont fait des commentaires en ce sens que c'était sur le 10 m.

Une voix: C'était sur le 10 m.

Une voix: C'était dans le règlement, ça.

M. Després: Et ce qu'on est prêts à faire, c'est de revoir. Je pense qu'on s'est engagés, M. Mercier, à revoir le 10 m quand on regardera le règlement.

Les commentaires étaient à l'effet qu'en termes de poids, de changer le poids net par le poids brut, c'est ça, il n'y avait pas de problématique. Où était la problématique, c'était sur la longueur du 10 m où on a eu des commentaires comme de quoi c'était beaucoup trop long comme tel, parce que, le poids, il faut s'assurer que, si on a pick-up qui tire une...

Une voix: ...

M. Després: Une quoi?

Une voix: Une remorque.

M. Després: ...une remorque, on considère le poids de chacune, ce n'est pas le poids total — de chacun. Mais on limitait en ayant une limite de 10 m, et ça, là-dessus vous avez des photos, je crois, aux pages 8, 9, 10...

Une voix: ...

M. Després: ...7, 8, excusez-moi. 7, 8 pour vous, apparemment c'est 8, 9 pour nous.

Vous avez des exemples entre le contexte actuel et la solution qui est proposée. Comme je vous disais, on reconnaît maintenant le poids qui est le poids brut et non le poids net, qui passe de 3 000 à 4 500 kg, et je vous dirais que, si vous regardez les photos à la page 8, vous allez voir trois exemples où effectivement ça peut respecter la limite de la définition, la limite du poids permis. Mais je vous dirais qu'il y a eu des commentaires ou des remarques par rapport à la longueur où, dans la situation de la photo qui est en haut, à votre droite, et celle qui est en bas... seront, par les modifications d'un règlement, M. Mercier, seront interdites, dû à la longueur du 10 m.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Regardez, M. le ministre, là, cet article-là me semble excessivement technique, là, mais je pense que c'est important, là. On parlait, dans la loi actuelle, là, de masse nette. Là, vous me parlez de capacité de charge, et on fait référence au poids nominal brut. Vous allez m'éclaircir ça, je suis sûr, là. Je ne vous demanderai pas ça, M. le ministre, je vais demander ça à M. Mercier. Quelques exemples.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. Mercier, s'il vous plaît.

M. Deslières: C'est en référence au document que vous nous avez remis, là.

Le Président (M. Pinard): Bien, on pourrait peut-être, là, pour vous suivre comme il faut, on pourrait peut-être aller immédiatement aux photos parce qu'une photo vaut mille mots.

Une voix: Une photo vaut mille mots, vous avez raison.

M. Mercier (Pierre): Je vous ramène aux photos. Puis, en haut des photos, en haut des photos du camion d'Hydro-Québec puis du petit camion, il y a le contexte actuel puis la solution proposée. Je vous ramène à ça.

M. Deslières: ...c'est les mêmes documents, hein, que vous nous avez fournis, là?

Une voix: Oui, c'est les mêmes documents.

Une voix: Mêmes photos.

Une voix: Allez, monsieur.

• *(21 h 40)* •

M. Mercier (Pierre): Le contexte actuel, pourquoi je vous ramène à ça, c'est parce qu'on a la loi, mais il y a aussi le règlement d'application qui vient compléter la loi. Puis il est important de bien saisir tout ça parce que, dans la loi actuelle comme dans la loi proposée, on n'a pas tout à fait la même notion qu'on vient changer par règlement.

Puis je m'explique. Dans la loi actuelle, on dit: Les véhicules routiers, les ensembles de véhicules routiers dont la masse nette est supérieure à 3 000 kilos, mais cette loi-là a été amendée par un règlement d'application dont on a le pouvoir dans cette loi-là. Puis le règlement d'application, lui, vient dire: Dans le cas des ensembles de véhicules routiers — les ensembles de véhicules routiers, c'est une camionnette avec une remorque ou un trailer — incluant une remorque de moins de 10 m — puis c'est là qu'on a cette notion de 10 m là — ils ne sont pas considérés comme véhicules lourds si la masse nette de chacun des véhicules lourds ne dépasse pas 3 000 kilos. Donc, on prend chaque véhicule. Pour que ce soit considéré comme un véhicule lourd, il faut que chacun des véhicules de l'ensemble dépasse le 3 000 kilos.

Le Président (M. Pinard): Alors, là...

M. Mercier (Pierre): Puis on reviendra tout à l'heure, dans les exemples, pour vous expliquer un peu comment ça fonctionne.

Le Président (M. Pinard): O.K.

M. Mercier (Pierre): Dans la solution proposée, on change le contexte. Au lieu de parler de masse nette, on va parler de poids nominal brut. Ça, c'est la capacité de charge du véhicule établie par le fabricant. Dans la porte du véhicule, il y a une plaque qui dit quelle est la capacité de charge du véhicule, puis ça, c'est universel, il y a ça dans tous les véhicules qu'on retrouve sur le chemin.

Encore là, lorsqu'on dit: Dans la solution proposée, on parle de véhicules routiers et ensemble de véhicules routiers dont le poids nominal brut est supérieur à 4 500 kilos. Là, j'ai mis le règlement. Il n'est pas fait encore, puis c'est pour ça qu'il va falloir prendre quelques mois avant d'adopter tout ça, parce qu'il va falloir écrire aussi le règlement qui va s'harmoniser avec la loi. Ce que j'ai mis, moi, sans que ce soit adopté, c'est juste un exemple. Puis, si on mettait les mêmes règles qu'actuellement dans le règlement, on se retrouverait avec: dans le cas des ensembles de véhicules routiers, incluant une remorque de moins de 10 m, ils ne sont pas considérés comme véhicules lourds si le poids nominal brut de chacun des véhicules lourds ne dépasse pas 4 500.

Donc, la camionnette en bas de 4 500 puis la remorque en bas de 4 500 de PNBV, il n'est pas considéré comme véhicule lourd.

Quand on va voir les exemples avec ces deux notions là, le premier véhicule, le véhicule d'Hydro-Québec, c'est un petit véhicule d'équipement de plus de 3 000 kilos. En fait, il pèse 3 122 kilos. Donc, dans la loi actuelle, il est considéré comme véhicule lourd, selon la définition. Dans la nouvelle loi, comme il a un poids nominal brut de 4 354 kilos, il a une capacité en bas de 4 500, il ne serait plus considéré comme véhicule lourd.

M. Deslières: Donc...

M. Mercier (Pierre): Il serait exclu. Ce genre de véhicule là, on n'aurait pas besoin de faire une vérification avant départ, fiche journalière, arrêter aux balances, et ainsi de suite.

M. Deslières: M. le ministre porte beaucoup d'intérêt à l'Hydro-Québec ce temps-ci, là.

M. Després: À date, j'ai une bonne moyenne, deux en deux.

Une voix: ...de l'énergie.

Le Président (M. Pinard): Ça, ça ressemble à un Dodge Caravan ou un Plymouth Voyager, là, ce que les citoyens ont régulièrement. On en voit énormément sur la route, là.

M. Mercier (Pierre): C'est parce qu'il a été modifié un peu. Ils y ont rajouté des radars sur le dessus pour détecter les pannes. C'est pour ça qu'il est un peu plus pesant que la moyenne, mais on est peut-être loin un peu d'un véhicule lourd comme tel.

Le Président (M. Pinard): ...pour détecter les pannes?

M. Mercier (Pierre): Dans l'autre véhicule de droite, on a un petit véhicule de livraison de moins de 3 000 kilos actuellement qui est exclu, qui sera inclus. La masse nette est de 2 903 kilos; son poids nominal brut, 5 443 kilos. C'est 5,4 tonnes, ça. Ça dépasse 4 500 kilos. C'est un tout petit cube, mais il transporte assez pesant pour qu'on puisse l'obliger à s'inscrire. Ce genre de véhicule là peut être dangereux aussi au point de vue freinage puis au point de vue, si on surcharge, au point de vue essieu, ainsi de suite.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Ça veut dire que, si vous incluez ces petits cubes là, alors toutes les compagnies de location qui louent des petits camions pour déménagement, ça va prendre absolument des licences de classe 1 pour les conduire s'ils sont considérés comme poids lourds. À

l'heure actuelle, une classe 3 peut aller louer un camion et s'en aller avec.

M. Mercier (Pierre): Non, ce n'est pas tout à fait ça que ça veut dire.

De façon générale et aussi dans le règlement d'application que je vous parlais tout à l'heure, il y a beaucoup d'exemptions qui sont données. Entre autres, pour les propriétaires de petits véhicules qui dépasseraient les limites pour être considérés comme véhicules lourds, ils ne sont pas obligés de s'inscrire à la loi. Dans le cas des permis de conduire que ça prend pour conduire un véhicule lourd, actuellement la norme, c'est 4 500, masse nette, pour pouvoir conduire un véhicule de promenade ou un petit camion avec une classe 5 de permis de conduire. Ça, ce n'est pas changé encore. C'est dans le Code de la sécurité routière comme tel que ça devrait... Si c'est changé, ça va être dans le code que ce serait fait.

M. Grondin: À l'heure actuelle, vous dites qu'une classe 5?

M. Mercier (Pierre): Classe 5 peut conduire jusqu'à 4 500 kilos de masse nette.

Une voix: Et moins.

M. Grondin: Mais, si, moi, je pars avec une classe 5, je vais louer un camion chez, je ne sais pas, moi...

Le Président (M. Pinard): ...

M. Grondin: ...chez Pinard et puis que je mets mon ménage de maison, alors est-ce que je suis encore considéré comme 4 500 kilos et moins? En mettant du chargement dedans, je viens de monter. Si je me fais arrêter par les polices, ils vont vérifier, dans la porte, le poids du camion, le chargement qu'il y a dedans, puis: Go, mon petit gars, tu paies.

M. Mercier (Pierre): Il y a deux...

Le Président (M. Pinard): Ce n'est pas la charge maximale?

M. Mercier (Pierre): Il y a peut-être deux choses dans votre question. Il y a une question sur les permis de conduire qui sont gérés encore par la masse nette. Donc, aller jusqu'à 4 500 kilos de masse nette et moins, on peut conduire ces véhicules-là avec une classe 5.

Puis l'autre chose, là, c'est le petit véhicule lourd comme tel, le petit camion qu'on a ici, en présence. Si ce n'est pas un camion, il n'y a aucun problème, vous n'avez pas à vous inscrire à la loi. Si c'est considéré comme camion, vous pouvez être exempté de la loi si vous le faites pour votre propre usage en tant que citoyen, ce n'est pas fait d'une façon commerciale. Il y a un article au règlement d'application, qui est prévu pour tous ceux qui utilisent des véhicules lourds puis qui le font d'une façon non commerciale, ils sont exclus de l'application de la loi comme telle.

Le Président (M. Pinard): Vous êtes sûr de ça?

M. Mercier (Pierre): Oui, oui.

Le Président (M. Pinard): O.K., parce que, vous savez...

M. Mercier (Pierre): Entre autres, les motorisés, les «fifth wheels» qui sont tirés par des petits camions, et ainsi de suite, ça dépasse 3 000 kilos de masse nette ou 4 500 de poids nominal brut, là, mais c'est écrit, ça, dans le règlement d'application actuel.

Je vais trouver l'article. C'est 1, 2°: «Les personnes physiques qui agissent autrement que dans l'exploitation d'une entreprise ayant une activité économique organisée, qu'elle [en] soit ou non à caractère commercial, consistant dans la production ou la réalisation de biens, leur administration ou leur aliénation, ou dans la prestation de services» sont exemptées de l'inscription au Registre des propriétaires, exploitants de véhicules lourds.

Une voix: Ça va.

Le Président (M. Pinard): M. le député, ça vous convient?

Une voix: Ça va.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, une petite question. Ça me semble un 350, ça, sur la photo de droite, là.

Une voix: Oui, exactement.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): La catégorie plus haute, c'est quoi?

M. Mercier (Pierre): 450, qu'on me dit là-bas.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Puis la charge d'un 450, c'est quoi?

M. Mercier (Pierre): Ça, bien, je vais vous dire, ça varie souvent en fonction de: Est-ce qu'on a affaire à un quatre-roues motrices, à un diesel, un moteur à essence? Il y a des variantes beaucoup entre ces différents camions là, puis c'est une des bonnes raisons pour lesquelles on ne peut pas mettre ça en application tout de suite le 1er janvier. Ça fait au-delà d'une année qu'on travaille là-dessus, puis on se doit de rencontrer différentes associations qui soit louent ce genre de véhicules là, qui les utilisent, qui les fabriquent pour s'assurer que tout est correct.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Montmagny-L'Islet, je pense qu'on va approfondir davantage.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui, mais là, avec les explications que M. Mercier vient de me donner, je serais peut-être enclin à attendre, avec ce qu'ils vont faire la recherche, parce que ça me semble petit à mon avis dans le commun des mortels qu'on

connaît. Mais, s'ils vont regarder, moi, je suis prêt à acheter ce qu'il me dit, là.

● *(21 h 50)* ●

Le Président (M. Pinard): Vous savez, M. le député, on est peut-être mieux de poser les questions tout de suite, parce que rarement que les règlements nous reviennent, à la commission.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Malheureusement, malheureusement, et, je le dis, malheureusement. Parce qu'on passe des lois et souvent, au niveau de la réglementation, on va à l'encontre de ce que le législateur voulait. Mais là on perd le contrôle. Dès qu'on a adopté la loi, on perd le contrôle, et vous savez qui détient le contrôle...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est qu'un 450...

Le Président (M. Pinard): ...M. le député de Montmagny, ce n'est pas le ministre, les fonctionnaires.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...à mon avis — ce n'est pas moi le spécialiste — mais là c'est un 350. Je sais que par chez nous les commerçants de meubles, etc., se servent de ces petits camions là, ils ne vont pas souvent à la charge. Mais, à poids nominal brut, quantité maximale, donc je ne sais pas si un 450, là... là, ce serait peut-être plus justifiable. Mais c'est une interrogation que j'ai tout simplement.

Le Président (M. Pinard): O.K. Autres questions?

M. Després: ...mentionner un commentaire qu'au fond on ne pourrait pas changer le 4 500 parce que c'est une norme...

Le Président (M. Pinard): Nord-américaine.

M. Després: ...nord-américaine. Donc, ça causerait beaucoup de problématiques.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Moi, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): ...ici, mon permis me permet taxis et véhicules automobiles de moins de 4 500 kilos.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous êtes correct, là, vous, là, vous allez pouvoir déménager vos enfants.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est fait, je suis grand-père, il est trop tard.

M. Deslières: ...

Le Président (M. Pinard): ... quelquefois.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): C'est classe 4A, 4B...

Le Président (M. Pinard): M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): On vient de m'informer. Concernant les 350, 350, c'est Ford. Puis les 4 500, c'est du Chevrolet, GM.

Une voix: ...

Une voix: O.K. Bien, ce qu'on me dit, c'est que...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, là, pour fins d'enregistrement, c'est parce que monsieur n'a pas de micro encore. On va se pencher sur la question.

Mais est-ce qu'on pourrait, là, faire le suivi comme il faut, là, pour que ce soit bel et bien enregistré? M. Mercier.

M. Mercier (Pierre): Je vais répéter. Ce qu'on me dit, c'est qu'actuellement les véhicules de type 350 par rapport aux véhicules ou aux camions de 250, 150, à partir de 350, ce sont déjà des véhicules considérés comme véhicules lourds parce qu'ils dépassent déjà la masse nette de 3 000 kilos. Donc, ces véhicules-là sont déjà considérés comme véhicules lourds. Les 3 500, de la même façon, sont déjà considérés comme véhicules lourds. Ils ont évolué au cours des dernière années. Il y a quelques années, ces véhicules-là avaient des masses nettes plus basses. Ils ont évolué. Ils se sont appesantis, il y a plus d'équipements, puis aujourd'hui ils pèsent plus que la masse nette de 3 000 kilos.

Ça fait que, ceci étant dit, ça fait en sorte que bien souvent cette marge-là est déjà atteinte même avec la masse nette. L'avantage d'aller au poids nominal brut, comme le disait tout à l'heure M. le ministre, c'est qu'on s'harmonise aussi avec l'ensemble des autres provinces puis des États américains. Du côté américain, c'est la norme de 10 000 livres qui correspond à 4 553 kilos de façon générale.

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

M. Morin (Montmagny-L'Islet): M. le Président, avec les informations que M. Mercier m'a données, moi, ça me satisfait.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, est-ce qu'on continue avec les photos de la page 8?

M. Mercier (Pierre): Les autres photos qu'on a en haut, à votre gauche: l'ensemble des véhicules, incluant une remorque de moins de 10 m, actuellement exclu, qui demeurera exclu. On parle du Systech, d'une remorque fermée tirée par un petit camion. La masse nette de la camionnette est de 2 845 kilos, donc en bas de 3 000 kilos dont on parlait tout à l'heure. La masse nette de la remorque est de 1 500 kilos, donc en bas du 3 000 kilos dont on parlait tout à l'heure. C'est pour ça qu'aujourd'hui ce véhicule-là, la camionnette qui tire cette petite remorque-là, est exclu.

Avec la nouvelle définition, le poids nominal brut de la camionnette est de 4 274. On est à la limite, mais c'est en bas du 4 500 kilos prescrit. Puis le poids

nominal brut de la remorque est de 3 200, en bas du 4 500 kilos aussi prescrit. Donc, ça demeure un véhicule qui peut être utilisé sans être visé par la loi comme telle.

Si je continue, dans le haut de la page, à votre droite, un ensemble de véhicules dont la remorque a une capacité de plus de 4 500. Actuellement, il est exclu, puis qui sera inclus. Il est exclu parce que la camionnette, un GMC 2500, a une masse nette de 2 750 kilos. La remorque qui mesure 6,15 m, elle a une masse nette de mille.... 95 kilos. Donc, les deux véhicules étant exclus, étant en bas de 3 000 kilos, l'ensemble du véhicule est exclus actuellement. Le poids nominal brut de la remorque est de 4 728 kilos, donc ça dépasse le 4 500 kilos, 4,5 tonnes. On devrait donc, avec nos nouvelles normes, inclure ce genre d'agencement de véhicules là.

Puis le dernier véhicule, celui qu'on a en bas, bien il est un peu plus parlant par l'image qu'on a là, c'est un ensemble de véhicules dont la remorque a une capacité de plus de 4 500 kilos, actuellement exclu, qui sera inclus. Puis ça, j'en ai vu encore dernièrement, tout près des édifices du bureau du ministère des Transports, qui avaient d'ailleurs de la misère à tourner en bas de l'édifice, mais ça existe, puis on en voit beaucoup, de ce genre de véhicules là. La camionnette GMC 2500, une masse nette de 2 750 kilos; la remorque, 9,23 m, puis là on s'aperçoit que les manufacturiers bien développent des produits qui sont à la limite de ce que le règlement permet, avec une masse nette de 2 545 kilos. Actuellement, c'est permis d'utiliser ce genre de véhicule là puis sans être considéré comme véhicule lourd. Avec la nouvelle définition, bien ce genre de véhicule là serait considéré comme véhicule lourd ayant un poids nominal brut, pour la remorque, de 7 090 kilos, donc 7 tonnes qui pourraient être transportées par ce véhicule-là.

Pourquoi on considère d'inclure ce genre de véhicules là aussi? Une des raisons majeures, c'est une raison de sécurité. Dans le fond, le véhicule qu'on voit en bas de la page puis qui tire ce genre de remorque là qui aurait une charge de 7 tonnes, bien il est facilement pensable que ça va être difficile d'arrêter avec ce genre de véhicule là: les freins pourraient être brûlés facilement; la suspension aussi pourrait avoir certains problèmes; les pneus pourraient souffrir aussi, puis ainsi de suite. Ça fait qu'on a un véhicule qui est à la limite finalement de sa capacité, là, pour pouvoir fonctionner sur les routes.

Ça fait que c'est une raison aussi de sécurité en plus de s'harmoniser avec les autres entités nord-américaines.

Le Président (M. Pinard): Merci, monsieur. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Question. Je l'avais posée cet après-midi aux gens qui sont venus nous rencontrer. Vous savez qu'aujourd'hui il y a plusieurs personnes qui — bien, plusieurs; qui — font du transport avec des véhicules semblables, mais, quand ils vont être considérés comme véhicules lourds, est-ce qu'il y a un permis spécial qu'ils vont être obligés d'avoir pour transporter les biens ou si n'importe qui... Parce qu'aujourd'hui, là, n'importe qui qui a un pick-up puis un trailer de même fait du transport. Est-ce qu'il a besoin d'un permis ou s'il se promène de même, puis go?

M. Mercier (Pierre): Quand ils vont être inclus dans la nouvelle loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, ils vont devoir premièrement s'inscrire. En s'inscrivant, ils vont devoir compléter le formulaire d'inscription dans lequel on a beaucoup d'engagements de la part de l'entreprise qui a à s'inscrire, entre autres, sur l'état mécanique de ses véhicules, sur la vitesse, sur l'arrimage, le transport de matières dangereuses.

Ensuite, étant donné qu'ils vont être considérés comme véhicules lourds, ils vont devoir faire les rondes de sécurité, remplir les fiches journalières, arrêter aux balances, en fait respecter toutes les différentes normes qui existent pour les véhicules lourds, faire les vérifications mécaniques d'usage, parce qu'aussitôt qu'on a affaire à un véhicule lourd qui pourrait être surchargé, bien c'est sûr que les freins sont davantage sollicités, et ainsi de suite. Ça fait qu'il devient finalement véhicule lourd avec toutes les exigences que ça implique.

Puis souvent ce qui va se passer, c'est qu'au lieu de continuer à fonctionner avec un véhicule de ce type-là la personne va s'acheter un véhicule lourd d'une seule unité, un camion six roues, 10 roues, qui peut faire la même chose mais d'une façon des fois plus sécuritaire.

Le Président (M. Pinard): Merci. Autres questions, M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Ça va.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, nous poursuivons. M. le ministre, nous en sommes maintenant à...

Une voix: Toujours au troisième.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. M. le député de Beauharnois.

• *(22 heures)* •

M. Deslières: M. Mercier a de la cohérence dans le propos, parce que la semaine dernière il m'a donné le même exemple, le même exemple. Continuez, M. Mercier. Excusez. Non, non, mais c'est correct.

Le Président (M. Pinard): Ça prouve que vous avez une suite dans les idées.

Une voix: C'est ça.

M. Després: Ça a permis à M. Mercier de pouvoir pratiquer, avec le député de Beauharnois, dans ses exemples. Toujours dans le 3° mais à: «b) les autobus, les minibus et les dépanneuses, au sens même du code.»

Donc, c'est de préciser que l'autobus, les minibus, les dépanneuses seront considérés comme véhicules lourds, sans égard à leur poids. Et je pense que ça fait consensus, M. Mercier, parce que les associations de transport d'autobus sont capables de vivre avec cette définition.

Une voix: Donc, on ajoute.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Després: Oui, ces catégories-là, autobus, minibus, on les rajoute, on les considère.

M. Deslières: On ajoute autobus. Minibus était là. Et, au lieu de parler de masse, on parle de poids nominal.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Alors, c, M. le ministre.

M. Després: «Les véhicules routiers assujettis à un règlement pris en vertu de l'article 622 du Code de la sécurité routière.»

C'est une modification de concordance pour assurer une lecture qui est, je vous dirais, évolutive des modifications qui sont apportées au Règlement sur le transport — là, je ne sais pas si je vais le dire, je pense que je vais partir un débat — de matières dangereuses auquel il est fait référence.

Une voix: ...

M. Després: Ah, il est plus loin, O.K. Je me suis dit: Je viens d'offrir une opportunité au député de Beauharnois. Je ne m'attendais pas de l'éviter. Je me suis dit: Au moment opportun, ça viendra.

Le Président (M. Pinard): Questions? Alors, M. le ministre, je vous invite à passer à 4°.

M. Després: Par l'insertion, après le paragraphe troisième alinéa, du premier alinéa, des suivants:

«Le "poids nominal brut" désigne la valeur spécifiée par le fabricant comme poids d'un seul véhicule en charge sous l'appellation "poids nominal brut du véhicule", "PNBV", "gross vehicle weight rating" ou "GVWR".»

Ce quatrième paragraphe précise que le poids nominal brut visé par la définition de véhicule lourd est celui qui est au fond spécifié par le fabricant pour indiquer son poids en charge, qui inclut la capacité de chargement de véhicule; exactement ce que vous disait tout à l'heure M. Mercier. On retrouve à l'intérieur des véhicules, effectivement...

Une voix: ...

M. Després: ...dans la porte, exactement quelle est la capacité maximale de chargement de ce véhicule.

Le Président (M. Pinard): Questions?

M. Deslières: Non, juste un élément, là, très, très technique, là. Entre la désignation française, il n'y a pas de «ou» et, entre la désignation anglaise, il y a un «ou». Y a-tu un problème? Non?

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): On pourrait enlever le «ou», là.

Une voix: Enlever ou le rajouter, mais je ne vois pas...

M. Després: Non? Il faudrait demander au juriste du ministère. Je vais demander au juriste du ministère pour voir.

Une voix: C'est l'une ou l'autre des appellations.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Un instant, un instant, un instant. Là, on va faire ça pareil comme dans un autobus. Alors, monsieur, j'aimerais que, pour fins...

M. Deslières: Assoyez-vous pour la sécurité.

Le Président (M. Pinard): ...comme on dit souvent, avancez en arrière. S'il vous plaît, j'apprécierais beaucoup que vous vous identifiiez pour fins d'enregistrement.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Bien, mon nom est Pierre-Paul Vigneault, je suis avocat à la direction des affaires juridiques au ministère des Transports.

L'énumération, c'est une ou l'autre des dénominations, anglaise ou française. Le «ou», là, ça suit l'énumération.

Une voix: Merci.

M. Deslières: Excusez-moi, excusez-moi, je pensais que c'était entre la désignation. Excusez-moi. J'ai compris.

Le Président (M. Pinard): Autres commentaires, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: Ça va pour moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous en sommes rendus au paragraphe 5. M. le ministre.

M. Després: Oui. Voyez-vous, M. le Président, constamment on travaille sur le projet de loi, même entre la période des explications. On ne cesse que de faire évoluer ce projet de loi:

«5° sauf disposition contraire, sont des conducteurs de véhicules lourds visés par la présente loi, les conducteurs de véhicules lourds titulaires d'un permis de conduire délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec.»

Au fond, le cinquième paragraphe vient préciser que les dispositions assurant un contrôle du comportement des conducteurs de véhicules lourds ne s'appliquent au fond qu'aux résidents du Québec.. On se réfère au fond au permis de conduire qui est émis par la SAAQ. Donc, ça vient tout simplement préciser, comme je vous dis, que ces dispositions-là ne s'appliquent qu'aux résidents du Québec.

M. Deslières: Les Américains sont exclus.

M. Després: Les Américains sont exclus.

(Consultation)

M. Després: ...lui aussi, il a le droit à ses caucus, M. le Président. Je sentais, dans l'impatience du président, je lui ai dit de...

Le Président (M. Pinard): Vous sentiez ça, M. le ministre?

M. Després: Oui, mais on n'est pas pressés.

Le Président (M. Pinard): Vous savez, il faut prendre le temps de tourner toutes les pierres.

Alors, M. le député de Beauharnois, est-ce que vous avez autres commentaires ou autres questionnements sur le paragraphe 5?

M. Deslières: Non, moi, je n'ai pas d'autre commentaire, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Dans ce cas-là, M. le ministre, on peut peut-être avancer et se rendre à l'article 4.

Alors donc, à ce moment-là, est-ce qu'on peut adopter l'article aussi?

M. Després: M. le Président, avant d'adopter l'article, je ferais peut-être une proposition aux députés de l'opposition. Étant donné qu'il y a un lien direct entre l'article 3 que nous venons de discuter, l'article 13 qui est l'article dont nous avons fait aussi des commentaires, où, l'article 13, c'est l'article 19 qui se trouve à être abrogé, je crois, à la page, M. Mercier, sans me tromper, à la page 28, et à l'article 23 qui vient justement relier les présomptions avec la définition, je me permettrais peut-être de suggérer aux députés qu'on continue le projet de loi.

On a fait le débat sur cet article-là. Et, comme il y a une association et qu'on a eu des commentaires, je garderais ces trois articles-là pour qu'ils soient traités juste vers la fin, si vous voulez, ou à moins qu'il y ait une problématique dans le traitement, là — je regarde les spécialistes. Mais en tout cas, pour l'instant, on pourrait continuer en se disant qu'on l'a traité avant de l'adopter. On pourrait voir dans l'avancement du projet de loi peut-être. On ne sait jamais, peut-être que la nuit va inspirer le député de Beauharnois ou le ministre.

M. Deslières: Accordé. On n'adopte pas, on va attendre. On l'a traité.

M. Després: On l'a traité.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 3, pour les fins d'enregistrement, l'article 3 a été bel et bien discuté, on a passé à travers. Et vous désirez, M. le ministre, qu'on le suspende, qu'on suspende...

M. Després: Qu'on revienne, oui, qu'on revienne étant donné les commentaires qu'on a eus sur l'article 3.

Le Président (M. Pinard): ...qu'on suspende sans ratification, après examen et ratification de l'article 13...

M. Després: L'article 13 et l'article 23...

Le Président (M. Pinard): ...et 23. 3, 13 et 23. D'accord.

M. Després: ...parce qu'il y a un lien direct entre les trois articles, entre la définition, l'abrogation de l'article 19 présente de la loi et les présomptions qu'on veut instaurer dans la loi, ce qui nous permet, je vous dirais, de continuer à réfléchir à ce large consensus et de pouvoir continuer le projet de loi.

Le Président (M. Pinard): Alors, je demanderais, à ce stade-ci, si le député de Beauce ainsi que le député de Beauharnois sont d'accord avec la proposition ministérielle.

M. Deslières: D'accord.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, je vous invite maintenant à vous rendre à la page 9 de votre cahier, à l'article 4.

M. Després: Tant qu'à être dans les propositions, si vous n'avez pas d'objection, je ferais une pause maximale de cinq minutes, si vous n'avez pas d'objection, mais en espérant que le cinq minutes soit un cinq minutes horaire et non un cinq minutes parlementaire.

Le Président (M. Pinard): Alors, vous savez, comme c'est le président qui contrôle, comme c'est le...

M. Després: Je m'adresse d'abord à moi-même.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, je vous avise que c'est le président qui a le contrôle horaire. Alors, je suspends.

(Suspension de la séance à 22 h 10)

(Reprise à 22 h 23)

Le Président (M. Pinard): À l'ordre, s'il vous plaît! Tous ceux qui ont des téléphones cellulaires, s'il vous plaît, les fermer de nouveau. Et nous en sommes rendus à l'article 4.

M. Després: Merci, M. le Président. L'article 4, c'est: L'article 3 de cette loi est modifié par:

1° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 1° et après le mot «certains», des mots «conducteurs [et] de véhicules lourds, certains»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 2°, des mots «une masse nette différente de celle visée» par les mots «un poids différent de celui [qui est] visé».

Au fond, M. le président, dans les paragraphes 1° et 2°, ce sont des dispositions de concordance avec les dispositions concernant les conducteurs de véhicules lourds et avec la nouvelle définition de véhicule lourd, donc des ajustements de concordance, puisque maintenant la loi définit les masses par poids nominal brut.

Le Président (M. Pinard): 3°, M. le ministre.

M. Després: Oui — excusez-moi: Par l'addition, après le paragraphe 2°, du suivant:

«3° prescrire, en regard d'une cote de sécurité visée à l'article 12, l'inscription de toute mention et en déterminer les effets.»

Au fond, c'est que cette disposition permet une ouverture pour prévoir un pouvoir réglementaire, je vous dirais, en cas de besoin. Je ne sais s'il y a des questions de la part des parlementaires.

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs, interventions sur l'article 4? Aucune? Alors, est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Au premier alinéa — j'ai la loi originale, là — et il n'était pas question, à ce moment-là, de conducteurs.

Est-ce qu'il est habituel d'avoir, dans une même phrase, des éléments qui touchent les conducteurs, soit des personnes, et aussi des véhicules? Parce que, dans la loi originale, là, on faisait référence aux véhicules. Là, je comprends qu'on fait référence aux conducteurs.

M. Després: Au fond, le mot «conducteurs», M. le Président, apparaît parce que c'est la nouvelle clientèle qu'on vise de par la loi.

M. Soucy: O.K. Avant ça, on ne visait que les véhicules.

M. Després: Que les véhicules. Maintenant, c'est les conducteurs et les véhicules.

M. Soucy: O.K.

Le Président (M. Pinard): Ça vous convient? Alors, est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

Le Président (M. Pinard): Article 5. M. le ministre.

M. Després: L'article 5 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par les suivants:

«5. Seuls les propriétaires de véhicules lourds inscrits au registre de la commission peuvent mettre en circulation sur un chemin ouvert à la circulation publique un véhicule lourd dont le certificat d'immatriculation est délivré au Québec.

«Seuls les exploitants de véhicules lourds inscrits au registre de la commission peuvent exploiter sur un chemin ouvert à la circulation publique un véhicule lourd dont le certificat d'immatriculation a été délivré au Québec. Seuls les exploitants de véhicules lourds qui sont titulaires d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité administrative en vertu de la Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers (Lois du Canada, 2001, chapitre 13) autorisant son titulaire à exploiter un tel véhicule ou d'un document similaire reconnu par cette loi peuvent exploiter sur un chemin ouvert à la circulation publique un véhicule lourd dont le certificat d'immatriculation a été délivré à l'extérieur du Québec. Cependant, un exploitant de véhicule lourd inscrit au registre de la commission peut exploiter, sur un chemin ouvert à la circulation publique, un véhicule lourd dont le certificat d'immatriculation a été délivré à l'extérieur du Canada.

«Lorsqu'un véhicule lourd circule sur un chemin ouvert à la circulation publique, il est réputé avoir été mis en circulation par son propriétaire.»

M. le Président, cette disposition modifie l'article 5 pour l'harmoniser avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale. Suivant le premier alinéa du nouvel article, seuls les propriétaires de véhicules lourds immatriculés au Québec devront s'inscrire au registre de la commission. Et, dans le deuxième alinéa du nouvel article qui s'harmonise avec la loi fédérale sur les transports routiers, dorénavant le comportement des exploitants et de véhicules lourds canadiens sera suivi par chacune, et c'est un des objectifs de la loi, où ils immatriculent leur véhicule. Quant aux exploitants, on l'avait déjà expliqué, américains, ils pourront obtenir un certificat d'aptitude à la sécurité au Canada, dans certaines provinces — on les a identifiées tantôt — le Québec et l'Ontario qui se sont offerts pour inscrire les camionneurs américains.

Et, autre commentaire, je vous dirais qu'actuellement le suivi est effectué auprès de tous les transporteurs étrangers qui circulent au Québec, canadiens et hors Canada.

Le troisième alinéa précise qu'un véhicule lourd qui circule sur un terrain public est réputé avoir été mis en circulation par son propriétaire.

C'était le commentaire, M. le Président, que je voulais faire sur cet article. Peut-être que le député de Beauharnois a des questions.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: J'ai une petite question, en passant. On parlait tout à l'heure, là, des camions avec une remorque; est-ce qu'on a... Vous avez dit: Le camion, il est pesé, il y a un «sticker» dans la porte qui dit quelle pesanteur qu'il pèse. La remorque, c'est la même chose.

Mais, dans tout ça, est-ce qu'on a pensé à toutes les remorques qui sont artisanales, si vous voulez, qui ne passent pas nécessairement par une compagnie? Est-ce qu'il va y avoir une — quand ils vont être enregistrés; est-ce qu'il va y avoir une — demande d'un certificat, de quelque chose? Est-ce qu'ils vont avoir été pesés? Est-ce qu'il y a de quoi de prévu pour ça?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre ou M. Tessier?

Une voix: M. Mercier.

Le Président (M. Pinard): M. Mercier.

• *(22 h 30)* •

M. Mercier (Pierre): Ce que je peux dire, de façon générale les remorques artisanales, parce que c'est un peu de ça qu'on parle ici, de façon générale les remorques artisanales sont en bas de ce qu'on parle ici, de 4 500 kilos de PNBV. Si jamais on a des remorques artisanales ou des véhicules qui sont en haut de ces valeurs-là, bien, là, il va falloir développer des façons de déterminer ce PNBV là, là, ce poids nominal brut là, puis déterminer la capacité.

C'est toujours possible, par une étude de la part d'un ingénieur, d'aller déterminer la capacité d'un véhicule en vérifiant la capacité de suspension, capacité des essieux, de freinage, et ainsi de suite, puis en associant ça aussi avec la capacité des pneus, mais de façon générale peut-être qu'on va essayer de trouver une autre façon.

Une voix: ...

M. Mercier (Pierre): Une autre façon qu'on me dit aussi, les contrôleurs vont toujours pouvoir peser le véhicule, vérifier quelle est sa masse totale en charge aussi puis vérifier s'il est en infraction ou pas, là. Mais on va développer des moyens. Je sais qu'il y a un logiciel aussi qui va être développé par la SAAQ pour déterminer correctement les capacités de tout ça.

Une voix: ...

M. Mercier (Pierre): On me dit qu'il y a un article 48.2, un peu plus loin, qui va traiter de toute cette partie-là comme telle.

Le Président (M. Pinard): ...M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. M. le Président, je reviens au mémoire de l'Association du camionnage du Québec qui nous avait sensibilisés, là, au fait qu'il y a uniquement: les propriétaires, exploitants du Québec ont été inscrits. Et ils nous faisaient référence aux entreprises de transport extraprovinciales, là, où on pouvait voir qu'il y aurait peut-être une iniquité entre les entreprises de transport du Québec québécoises et celles qui ont un double statut ou un statut... J'aimerais vous entendre, M. le ministre, sur ça.

M. Després: Je permettrais peut-être. Je ne sais pas qui est la meilleure personne. M. Mercier?

(Consultation)

M. Després: Bon, bien, écoutez, on va peut-être demander au député de Beauharnois. Ça ne semble pas que la question, là, soit claire.

M. Deslières: Oui. Cet après-midi, l'association nous disait que, quant à cet article-là, qui fait en sorte que seulement les entreprises, les propriétaires, les exploitants qui vont s'inscrire au registre, d'accord, qui sont assujettis aux choses, l'association mentionnait que les entreprises... n'auront plus à s'inscrire au registre.

Donc, est-ce que ça ne cause pas un désavantage par rapport à nos entreprises à nous?

M. Després: Dans les faits, au fond seulement ceux qui sont sur le territoire du Québec s'enregistrent au Québec. Maintenant, comme il y a une harmonisation avec la loi fédérale, chaque propriétaire devra s'inscrire dans chacune de ces provinces, et c'est de cette façon au fond qu'on va faire un échange entre chacune des administrations. Et, de l'autre côté, en ce qui concerne ceux qui viennent des États-Unis, ils devront s'inscrire sur le territoire canadien, choisiront soit le Québec ou soit l'Ontario parce que ce sont les deux provinces qui se sont offertes pour enregistrer les gens qui viennent de l'extérieur.

Donc, en termes d'identification, au fond on est en train d'implanter un processus qui est pancanadien. Même les gens qui viennent d'ailleurs devront s'inscrire. Avant, s'ils venaient de l'extérieur, ils devaient s'inscrire dans chacune. Par exemple, s'il y avait des Américains qui venaient chez nous, ça, dans chaque province, ils devaient s'inscrire dans chacune des provinces, alors que maintenant ils pourront choisir sur quel territoire, comme je vous disais, soit le Québec ou l'Ontario. Mais l'idée est de pouvoir échanger maintenant l'information entre chacune des administrations de chaque province.

Donc, je cherche, là, en tout cas dans la façon que vous posez la question, où est l'iniquité, alors que tout le monde est traité sur le même pied, parce qu'on implante un système en fonction de la loi fédérale. On harmonise un système qui va être uniforme au niveau de chacune des provinces. Donc, il s'agira tout simplement de s'échanger l'information au lieu qu'on monte des dossiers sur tous ceux qui passaient sur le territoire, parce qu'avant ils devaient tous s'enregistrer au Québec à partir du moment où ils étaient sur le territoire du Québec.

Donc, pour nous ça nous simplifie la tâche à tout point de vue, en termes d'inscription, de dossiers à maintenir, parce qu'on aura accès à l'information de tous les dossiers, au fond. Mais ils seront inscrits dans chacune de leur province, sauf les Américains qui choisiront de s'inscrire au Québec ou en Ontario.

M. Deslières: Ça va.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'article 5 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Merci. Article 6.

M. Després: L'article 6 de cette loi est remplacé par le suivant:

«Pour s'inscrire à titre de propriétaire ou d'exploitant, une personne doit fournir son nom et son adresse à la commission et lui payer les frais fixés par [le] règlement du gouvernement.»

«Cette commission contribue à la personne inscrite...» Excusez-moi. «La commission attribue à la personne inscrite un numéro d'identification.»

Je pense que ça me semble assez clair.

Le Président (M. Pinard): ...alors, est-ce que l'article 6 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Adopté. Article 7. M. le ministre.

M. Després: L'article 7 de cette loi est remplacé par le suivant:

«Une personne inscrite ne peut mettre en circulation ou exploiter un véhicule lourd sur un chemin ouvert à la circulation publique que si:

«1° elle a fourni, le cas échéant, les nom et adresse de chacun de ses administrateurs et tout autre renseignement requis par la commission selon les conditions qu'elle établit;

«2° elle a effectué, selon la fréquence, les conditions et les modalités établies par la commission, la mise à jour [à] son inscription et le paiement des frais fixés par règlement du gouvernement;

«3° il s'est [déroulé] cinq ans depuis la date d'une déclaration de culpabilité pour un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd pour laquelle elle n'a pas obtenu de pardon;

«4° lorsque la loi l'exige, elle est titulaire d'un permis visé à l'article 50.0.6 de la Loi concernant la taxe sur les carburants[...], elle est inscrite au registre établi par l'article 58 de la Loi sur la publicité légale des entreprises individuelles, des sociétés et des personnes morales [...] et elle est inscrite en vertu de l'article 290 de la Loi sur les accidents du travail et maladies professionnelles...»

M. le Président, je pense qu'aussi ça me semble assez clair.

Une voix: ...

M. Després: Oh, excusez-moi...

Le Président (M. Pinard): 5°.

M. Després: ...il y a un 5°, M. le Président — merci à mon collègue:

«Elle a acquitté, le cas échéant, toute amende pour laquelle aucun appel n'est interjeté qui lui a été imposée en vertu de la présente loi, de la Loi sur les transports[...], du Code de la sécurité routière, d'une disposition législative ou réglementaire visée à l'article 519.65 du même code et ayant fait l'objet d'une entente avec la société ou qui a été imposée hors Québec où une mesure semblable est appliquée.

«Lorsque la commission est informée qu'une personne inscrite ne satisfait par à l'une des conditions visées aux paragraphes 1° à 5° du premier alinéa, elle indique au registre que le droit de cette personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est suspendu.»

Est-ce que le député a des...

Le Président (M. Pinard): Commentaires, M. le ministre?

M. Després: Moi, ça me semblait assez clair. Je ne sais pas si le député a besoin ou les députés plutôt ont besoin de précisions.

Le Président (M. Pinard): Questions?

M. Després: Au fond, ça précise les conditions.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'article...

M. Després: Au fond, ça...

Le Président (M. Pinard): Questions? Alors, M. le député de Beauharnois.

M. Després: ...l'ensemble de l'article vient préciser les conditions d'inscription — vous me demandez un commentaire, là — au registre de la commission.

Le Président (M. Pinard): Questions, M. le député de Beauharnois?

M. Deslières: Merci, M. le Président. Dans les demandes de l'association de l'industrie du camionnage, il y en avait une qu'ils nous ont mentionnée. Je pense que j'ai fait sortir, là, quelques demandes qui n'ont pas été acceptées, dont les tests d'aptitude avant l'émission d'un numéro.

Pourquoi le ministre refuse-t-il ce test d'aptitude en amont de ce qui est proposé ici, là?

Le Président (M. Pinard): On va suspendre quelques instants.

M. Deslières: Je trouvais la suggestion fort intéressante.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Després: Au fond, l'objectif, on s'est aperçus que... Pourquoi imposer un test à l'entrée? L'objectif de la loi, c'est que tout le monde au fond soit sur le même contrôle. Il n'y avait pas, par expérience, plus, je vous dirais, de délinquants pour ceux qui rentrent que ceux qui ont un certain nombre d'années d'expérience dans l'industrie.

● *(22 h 40)* ●

On trouvait que c'était une mesure, de par l'expérience qu'on avait, qui n'était pas nécessaire par le fait que tout le monde au fond, au sens de la loi, est traité au même niveau, avec la même équité et qu'il n'y avait pas nécessairement, à l'entrée, de conditions, je vous dirais... pas de conditions, mais de, je dirais... Je cherche le mot pour bien définir, et il ne me vient pas. Mais je vous dirais comme commentaire qu'on n'avait pas de raison valable, de par l'expérience qu'on a, comme je vous dis, d'exiger ce nouveau moyen, je vous dirais, on pourrait l'appeler de contrôle d'entrée dans l'industrie, parce que, comme je vous dis, il n'y avait pas de lacune qui démontrait.

Comme par exemple — je vais prendre cet exemple-là — on sait que les jeunes conducteurs sont beaucoup plus souvent accès à la vitesse dans le cas de l'automobile. Dans le cas de l'industrie du camionnage, il n'y avait pas de facteur déterminant qui nous permettait, je vous dirais, de complexifier... pas complexifier, mais, je vous dirais, d'ajouter...

Une voix: ...

M. Després: ...d'ajouter ce test à l'entrée de l'industrie.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'article 7 est adopté?

M. Deslières: Non. M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ...un commentaire, M. le Président. Excusez-moi, M. le Président.

Il reste que quand même, M. le Président, et je pense que vous allez en convenir, c'était quand même une suggestion fort intéressante. Question de sécurité, je ne pense pas que c'était inapproprié, une telle suggestion de la part de l'association qui se faisait elle-même demander dans ce sens-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, c'était un commentaire?

M. Després: Excusez. Je demanderais juste au député. Malheureusement, j'étais en train de...

M. Deslières: Ce que je disais au ministre, et je pense qu'il va en convenir lui aussi, c'était et c'est une suggestion fort intéressante, quand on parle de sécurité, d'avoir un test à l'entrée de cette industrie-là, un test d'aptitude. Je pense que ce n'était pas quelque chose qui était farfelu, là, de la part de l'association.

M. Després: ...je ne dirais pas du tout qu'elle était farfelue, je vous dirais.

M. Deslières: Parce que, là, on parle de sécurité, là.

M. Després: Oui, effectivement. Mais je vous dirais que, si on avait eu la conviction que ça pouvait enrayer ou diminuer certaines ou que c'était prouvé, je vous dirais, qu'un certain nombre d'infractions supplémentaires fait que... à la rentrée d'un certain nombre de nouveaux conducteurs, il y avait un nombre d'infractions plus élevé, ça aurait pu être une nouvelle façon de contrôle, en matière d'entrée à l'industrie, de sécurité comme telle.

Mais je vous dirais que: Pourquoi ajouter un allégement, je dirais, d'une certaine forme d'allégement réglementaire à l'industrie si la démonstration n'était pas nécessairement évidente pour nous? Donc, on ne l'a pas retenue. Je ne vous dis pas que la porte est fermée pour toujours. Je pense que, comme les lois sont évolutives, comme on se devra de refaire éventuellement un rapport, mais, à ce moment-ci, la démonstration n'était pas évidente, je dirais, de donner un contrôle réglementaire supplémentaire à l'industrie à ce moment-ci. Mais il faut rester vigilants pour ce genre de mesures qui peuvent effectivement améliorer la sécurité, mais il faut faire attention aussi pour s'assurer que, lorsqu'on implante des mesures, ce n'est pas juste pour instaurer une forme de contrôle supplémentaire, d'ajout réglementaire. Je vous dirais que ce n'était pas à ce moment-ci. Puis, dans l'objectif aussi d'une certaine forme d'allégement réglementaire, dans l'objectif, j'aurais voulu être plus rassuré que, tant qu'à le faire, il fallait que ça donne un certain résultat ou qu'il y avait, je vous dirais, des objectifs, en l'implantant, de s'assurer qu'on atteint un objectif qui, comme je vous dis, n'était pas nécessairement évident, qui fait que ceux qui rentrent dans l'industrie ne sont pas plus sujets à de fautes que d'autres.

Mais, comme je vous dis, je ne vous dis pas que c'est une mesure qui était farfelue. Je dirais que c'est une mesure qu'on doit suivre, qui pourrait peut-être un jour l'être, mais, à ce moment-ci, on ne l'a pas retenue pour ces raisons.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Deslières: M. le Président, c'est quand même intéressant que ça vienne de l'industrie. Quand vous me dites: On ne voulait pas alourdir le contrôle réglementaire, ça vient quand même de l'industrie, cette suggestion-là.

Et, quand vous nous parlez que vous avez examiné la situation pour les personnes qui arrivent dans l'industrie, vous avez des statistiques sur ça?

M. Després: Écoutez, il faudrait que je demande aux gens du ministère. On a un groupe de travail continu qui suit cette évolution-là, mais il y a un facteur, il y a un moyen de contrôle que je peux donner au député, c'est que la Commission des transports du Québec peut toujours, en tout temps, imposer un examen s'il y a une situation qui est problématique face à la situation d'un conducteur.

Donc, il y a un moyen de contrôle. Qu'on soit à l'entrée, qu'on ait cinq d'expérience, 10 ans ou 15 ans d'expérience, tout le monde se trouve à être traité sur le même pied, puis il y a des instruments qui sont déjà en place. Mais de l'imposer de façon uniforme à tous ceux qui entrent à l'entrée, on n'avait pas, à ce moment-ci, cette démonstration qu'on devait le faire. Moi, je vous dis: Il faut rester vigilants, il ne faut pas totalement l'éliminer pour l'avenir, mais, à ce moment-ci, je ne pense pas que c'était nécessaire. Et, comme je vous dis, il y a des moyens qui sont instaurés, qui existent de la part de la commission.

Peu importe qu'on soit à l'entrée, ou qu'on ait 20 ans d'expérience, ou cinq ans d'expérience, la commission peut imposer des conditions en cours de route. Donc, il y a des moyens de contrôle déjà dans les lois existantes. C'est pour cette raison.

Le Président (M. Pinard): Autres interrogations? Donc, est-ce que l'article 7 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Article 8, M. le ministre.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): Ça devrait aller assez vite.

M. Després: Excusez-moi, c'est parce que... Oui, effectivement vous avez raison. L'article 8 dit que les articles 8 à 10 de cette loi sont abrogés. On abroge l'article 8 parce que chaque administration maintenant évaluera le comportement de ses ressortissants sans qu'il soit nécessaire de prévoir une conclusion d'une entente administrative.

Le Président (M. Pinard): Merci. Est-ce qu'il y a des interrogations? Est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Deslières: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Merci. L'article 9. M. le ministre.

M. Després: L'article 12 de cette loi est remplacé par le suivant:

«La commission attribue à une personne inscrite l'une des cotes de sécurité suivantes: "satisfaisant", "conditionnel" ou "insatisfaisant".

«Une cote de sécurité "satisfaisant" indique que la personne inscrite présente [au] dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

«Une cote de sécurité "conditionnel" indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines [lois].

«Une cote de sécurité "insatisfaisant" indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.»

Au fond, cette disposition, M. le Président, remplace l'article 12 en prévoyant des cotes de sécurité qui seront attribuées par la commission. Il précise au fond la signification de chaque cote. Je vous dirais, pour donner des statistiques — ça peut être intéressant pour le député — au 31 mars 2005, le nombre de PEVL dont la cote était satisfaisante au Québec était de 56 487; «conditionnel», il y en a 118 seulement, et, «insatisfaisant», 75, pour un total de 56 680.

Donc, on voit très rapidement — je ne l'ai pas en pourcentage, là — mais vous avez seulement 200 qui se retrouvent dans la catégorie «conditionnel», «insatisfaisant» sur 56 680.

M. Deslières: ...vous venez préciser, là, les cotations et les conditions.

M. Després: On vient définir. Au fond, on donne la définition que la commission utilise.

M. Deslières: Plus de précisions.

M. Després: Oui. Oh, j'avais oublié de la lire, excusez-moi, là, une. Non? J'avais lu la cote?

Une voix: ...

M. Després: O.K.

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

M. Deslières: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Merci. Article 10. M. le ministre.

M. Després: Je pense que vous allez l'aimer, celui-là, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Vous croyez?

M. Després: L'article 13 de cette loi est abrogé. Cette disposition abroge l'article 13 par mesure de concordance au fond avec l'article 7.

Le Président (M. Pinard): Questions? Alors, est-ce que l'article 10 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Adopté. Merci. Article 11.

● *(22 h 50)* ●

M. Després: L'article 14 de cette loi est modifié par la suppression, dans les deux premières lignes, des mots «au moins une fois par année».

Donc, cette disposition supprime dans l'article... l'obligation de mettre à jour le registre au moins une fois par année. La mise à jour du registre s'effectuera au rythme des changements dont la commission sera informée. Puis, comme avec les données statistiques que je vous ai données, vous voyez très, très bien que la majorité des dossiers sont tout de même assez satisfaisants, là. Comme je vous donnais, vous avez 200 cas à peu près. Donc, au lieu de remettre à jour à chaque année, la commission pourra décider, à un rythme qui sera peut-être deux ans ou peut-être même plus, de mettre la mise à jour, alors que, quand on regarde le pourcentage, on parle d'environ 200 dossiers, là, par année qui se trouvent à changer de catégorie, qui ne sont plus dans la case «satisfaisant».

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Puis là dans le fond, là, il n'y a plus d'obligation minimale. C'est ce que je comprends, là.

M. Després: Exactement. Est modifié par la suppression des mots «au moins une fois par année».

M. Deslières: La commission avait une obligation, elle, de le faire une fois par année.

M. Després: Oui. Au sens de la loi, présentement, une fois par année, oui.

M. Deslières: Là, vous l'enlevez complètement, il n'y a plus d'obligation, là.

M. Després: Il n'y a plus d'obligation de le faire une fois annuellement.

(Consultation)

M. Després: ...qui est ici, de la Commission des transports du Québec, pourrait peut-être donner des informations supplémentaires.

Le Président (M. Pinard): M. Mailhot.

M. Mailhot (Guy): Merci. À l'heure actuelle, la commission reçoit de façon régulière des ajustements ou des changements qui peuvent être signalés par les propriétaires ou des exploitants de véhicules lourds. Et la façon suivant laquelle... va nous permettre de tenir à jour, au jour le jour, au fur et à mesure où on reçoit des renseignements, l'information requise dans les dossiers des propriétaires et exploitants de véhicules lourds puis éventuellement pourra nous permettre aussi de faire une mise à jour à une fréquence autre que de façon annuelle, par exemple, si on s'aperçoit que ça peut être souhaitable de le faire autre de...

Mais on a malgré tout l'obligation de tenir à jour le registre des PEVL. Donc, on ne peut pas déplacer ça, par exemple, pour mettre ça aux cinq ans ou quelque chose dans le genre, ça doit être fait de façon périodique pour assurer que le fichier dans lequel on maintient les inscriptions des propriétaires et exploitants de véhicules lourds soit à jour de façon continue. Donc, c'est tout simplement un article qui vise à nous donner une plus grande flexibilité dans la gestion et la mise à jour des dossiers.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Je comprends vos propos, monsieur, mais ce qui me fatigue, là, c'est que ça vous donne une plus grande flexibilité. Mais vous n'avez plus d'obligation, là, comme commission, là.

M. Mailhot (Guy): ...toujours une obligation. L'article dit: La commission met à jour les renseignements de son registre. Donc, elle doit mettre à jour. Cette obligation-là, elle existe

Une voix: Pour l'ensemble.

Une voix: Pour l'ensemble, c'est ça.

Une voix: ...M. le Président, c'est qu'au fond, à chaque fois qu'elle a de l'information, elle se trouve à mettre à jour le dossier. Elle le fait déjà au fur et à mesure.

Une voix: Je comprends, M. le ministre, je comprends, mais ce que je comprenais avant, c'est que pour l'ensemble, une fois par année, il fallait que les renseignements rentrent parce que, s'ils ne rentraient pas, vous alliez les chercher.

M. Mailhot (Guy): Effectivement. On disait une fois par année et on rajoutait aussi dans la loi: À toutes les fois où un propriétaire ou un exploitant de véhicule lourd a un changement à son dossier, il doit en informer la commission. Et l'obligation de mise à jour était annuelle, alors que, là, l'obligation de mise à jour, elle est en quelque sorte continue. Dès le moment où on est informés, on met à jour et on ajuste les dossiers.

M. Deslières: Mais que faites-vous avec une entreprise qui ne vous donne pas signe de vie?

M. Mailhot (Guy): Les entreprises sont tenues de nous donner signe de vie. Si on apprend qu'elle ne nous donne pas signe de vie, on va la contacter habituellement pour lui demander de régulariser sa situation. Et il y a des informations qui sont essentielles, là, qui doivent être fournies par les entreprises.

M. Deslières: Et l'ensemble des entreprises vous les fournissent, là?

M. Mailhot (Guy): Oui, je vous dirais que l'ensemble des entreprises nous les fournissent parce qu'on s'assure de la régularisation de l'ensemble des dossiers. Quand il manque d'information, on va recontacter l'entreprise pour obtenir l'information en question.

M. Deslières: Puis à quel pourcentage vous fixez le nombre d'entreprises qui vous... d'information par année, exemple?

M. Mailhot (Guy): Qui nous fournissent l'information, vous dites?

M. Deslières: Qui ne vous en fournissent pas ou qui vous en fournissent.

M. Mailhot (Guy): Je n'ai pas vraiment de chiffre sur ce genre de situation là, là. Je ne pourrais pas vous donner un chiffre comme tel.

M. Deslières: Vous n'avez pas.

M. Mailhot (Guy): Sur le nombre d'entreprises qui ne nous fournissent pas d'information?

M. Deslières: Donc, vous ne le savez pas, là.

M. Mailhot (Guy): En principe, elles nous fournissent de l'information. Je vous dirais qu'on n'a pas vraiment d'indice à l'effet que les entreprises ne nous en fournissent pas, d'information, parce qu'on fait un suivi systématique lors des mises à jour sur les informations que les entreprises doivent nous fournir, et on s'assure qu'elles nous fournissent l'information qui est requise au niveau de la mise à jour, a titre d'exemple leur taille de parc, le type de transport qu'elles effectuent, ce genre d'information là.

À chaque fois qu'elles font leur mise à jour, et la mise à jour est faite de façon annuelle, elles doivent nous fournir les informations relatives à leur situation ou aux changements qui ont affecté leur situation, et ça, c'est le minimum. Par contre, ce qu'on vise avec cet article-là, c'est que ça puisse se faire de façon continue. Dès le moment où une entreprise a un changement dans sa situation, elle est tenue de nous en informer, et, nous, on fait la mise à jour.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Després: ...savoir, M. le député...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi.

M. Després: ...que ces entreprises peuvent perdre leur droit d'exercer au fond...

Une voix: De circuler.

M. Després: ...de circuler, c'est-à-dire, de circuler si elles ne fournissent pas l'information à la Commission des transports du Québec. Donc, il y a une règle punitive, je vous dirais, assez sévère si des entreprises décidaient de contourner la loi. Un peu comme l'impôt, M. le député: on peut toujours se risquer, mais, la journée qu'on vous trouve, ça risque d'être pénible. Et, à partir du moment où on vous enlève le droit de circuler, vous avez de la difficulté à être en affaires, comme on dit.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. Alors, évidemment, je comprends les objectifs, mais il me semble, à la lecture même de l'article, que, si on dit que c'est au moins une fois, ça peut être plus. Je ne vois pas en quoi on va en faire plus si on lève cette exigence-là, là, mais c'est une question personnelle. Si c'est le minimum, ça ne vous empêche pas d'en faire 10, 12 au fur et à mesure, là.

M. Després: Comme on dit, ça se fait de façon continue, dans les faits, là, et, comme je vous dis, le moyen punitif, dans le pouvoir qu'a la Commission des transports, est tout de même assez élevé, là. Si je la compare à la loi de l'impôt en me disant que je ne suis peut-être pas en train de comparer des pommes avec des pommes — mais je pense que les gens comprennent bien l'image — ça peut être assez dévastateur pour l'entreprise de savoir qu'en ne donnant pas l'information... Je comprends que la commission exercerait un rappel à l'ordre avant, naturellement, avec un droit de sensibilisation, mais, quelqu'un qui se buterait constamment à ne pas donner d'information, de perdre son droit de circuler est assez limitatif pour son avenir.

Le Président (M. Pinard): ...M. le ministre, à titre de membre de cette commission, de vous poser la question: Pourquoi cet article apparaissait dans l'ancienne loi et que maintenant, aujourd'hui, la Commission des transports voudrait le faire disparaître? Pourquoi il apparaissait? Quels étaient les motifs à l'époque pour que le législateur l'inclut? Et aujourd'hui quels sont les motifs pour lesquels les membres de la Commission des transports désirent le soustraire, soustraire cet article-là à l'obligation que le législateur en a faite à l'époque?

Alors, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Després: Je vois la présidente de la Commission des transports qui n'est pas tellement loin et qui a toute l'expertise aussi. Je ne sais pas; Mme Lambert, voulez-vous? Vous permettrez à la présidente de la Commission des transports, qui a une vaste expérience dans le domaine, je suis toujours impressionné lorsque je la rencontre...

Le Président (M. Pinard): Alors, madame, d'abord vous identifier...

M. Després: ...va vous donner toute l'information.

Le Président (M. Pinard): ...vous identifier, votre nom et votre titre également.

Une voix: ...

M. Després: Non, effectivement, et c'est toujours rafraîchissant.

Mme Lambert (Lise): Bonjour. Alors, je suis Lise Lambert. Et c'est simplement une...

Le Président (M. Pinard): Et vous agissez ce soir à titre de?

Mme Lambert (Lise): Je suis présidente de la Commission des transports.

Le Président (M. Pinard): Bienvenue, madame.

Mme Lambert (Lise): Alors, merci bien. Alors, c'est simplement pour dire qu'il s'agit d'une possibilité d'allégement réglementaire pour les citoyens, et c'est dans cette perspective qu'il n'est plus nécessaire d'inscrire au moins une fois par année, parce que ça, c'est l'obligation pour les citoyens de s'inscrire à chaque année, auprès de la commission. Chaque mois, nous avons 56 000 PEVL qui doivent s'inscrire.

● *(23 heures)* ●

Donc, à chaque mois, on en voit 1/12, aux 56 000, là, 1/12 du 56 000. Les gens s'inscrivent et, à ce moment-là, ils doivent fournir une série de réponses. Et, comme il a été demandé à la commission de même qu'à tous les organismes de régulation économique de, si possible, alléger d'au moins 20 % la tâche des citoyens au point de vue réglementaire, eh bien, il est prévu que peut-être, sur certains éléments du formulaire, qu'on les demanderait aux deux ans justement pour alléger aux citoyens.

Ce n'est pas moins d'obligations pour la commission, c'est pour les citoyens. Parce que, la

commission, ça se fait chaque nuit, c'est mis à jour, et notre système, de ce côté-là, rencontre, je dirais, les normes. Et ce n'est pas du tout, pour la commission, faciliter son travail, mais c'est pour des allégements pour le citoyen et c'est pour être mieux capables de proportionner ces allégements-là aux besoins des citoyens et de les restreindre au minimum.

Le Président (M. Pinard): Madame, tout à l'heure, j'ai posé la question, à savoir: À l'époque, lors de la confection de la loi, le législateur qui était là, présent, a inclus, dans le projet de loi, cet article obligeant l'inscription annuelle. Vous nous parlez d'une inscription maintenant à tous les deux ans.

Une voix: Il est possible. Ce n'est pas certain.

Le Président (M. Pinard): Mais pourquoi à l'époque? Est-ce que vous étiez présidente à l'époque, un?

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): Si vous n'étiez pas présidente, quel était l'objectif qui avait été fixé, à ce moment-là, par le législateur? Pourquoi le législateur avait imposé l'article que ce soir on demande de carrément retirer du projet de loi?

Mme Lambert (Lise): Je dirais que l'obligation, ce que j'en connais de l'époque, parce que j'ai été 15 ans à la commission avant, mais j'ai quitté durant une période, et c'est durant cette période-là qu'effectivement cette loi a été adoptée. Et, à ce moment-là, ce qui était l'obligation qui était demandée par le législateur, c'était pour assurer en quelque sorte une vigie en quelque sorte et l'exactitude des renseignements. Alors, c'était pour s'assurer d'une exactitude complète des renseignements. À titre d'exemple, on voulait que le parc des véhicules automobiles soit, à chaque année... qu'on ait le nombre de véhicules réel pour l'ensemble de la province et des autres administrations, et aujourd'hui c'est une des obligations qui est actuellement en possibilité d'être retirée.

Alors, à cause de cette évolution-là, de cette harmonisation-là avec les provinces, c'est pourquoi il est envisagé de peut-être changer ces obligations-là. C'est que les besoins ont évolué avec le temps et, avec l'harmonisation de la loi fédérale, c'est pour avoir une certaine souplesse pour ne pas imposer, ni plus ni moins, un renouvellement annuel aux entreprises qui soit plus imposant que dans les autres administrations.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. Si je poursuis, c'est que vous venez de nous dire, il y a quelques instants, que vous préféreriez une inscription à tous les deux ans...

Une voix: Je ne dis pas qu'on préfère.

Le Président (M. Pinard): ...alors que l'article actuellement qui est là, c'est que ce serait la suppression, à toutes fins pratiques, de l'obligation de s'inscrire.

Mme Lambert (Lise): Non. Ça ne supprime pas du tout cette obligation-là, c'est tout simplement la mise à jour. L'inscription est une chose, et la mise à jour en est une autre. L'inscription se fait au début, et la mise à jour se fait de façon annuelle, alors ce sont deux obligations légales complètement distinctes.

Une voix: Oui, M. Mailhot.

M. Mailhot (Guy): Je voudrais ajouter quelque chose par rapport à ça.

Le Président (M. Pinard): Oui, mais je voudrais continuer, là. C'est qu'on parle de deux ans, là. Là, vous parlez de mise à jour. Mais où est l'article qui oblige l'inscription à tous les deux ans? Je le retrouve où?

Une voix: Ce n'est pas l'inscription.

Une voix: Ce n'est pas l'inscription, c'est la mise à jour. Il faut faire la distinction.

Le Président (M. Pinard): On supprime la mise à jour là-dedans, par l'article 14, là, ici, là:

«Cette disposition supprime, à l'article 14, l'obligation de mettre à jour le registre au moins une fois par année.»

M. Després: ...M. le Président, à l'article comme tel. Vous parlerez à M. Mailhot.

M. Mailhot (Guy): Oui. Pour répondre à votre question, l'obligation pour la personne de faire la mise à jour, elle demeure à l'article 7, 2°, la personne pour mettre en circulation ou exploiter un véhicule lourd; deuxièmement, si vous allez à la page probablement 14 de votre document — moi, j'ai la page 15, mais je pense que je n'ai pas tout à fait la même version que vous — c'est l'article 7, 2°, du texte amendé.

Le Président (M. Pinard): Et si «elle a effectué, selon la fréquence, les conditions et les modalités établies par la commission, la mise à jour de son inscription et le paiement des frais fixés par règlement du gouvernement».

M. Mailhot (Guy): C'est ça. Donc, pour maintenir son droit de circuler, la personne doit effectuer sa mise à jour à la fréquence déterminée par la commission, à défaut de quoi elle n'a plus le droit de circuler. Donc, cette obligation-là de mise à jour de son information, elle existe toujours pour la personne, mais, au-delà de ça, la commission elle-même doit mettre à jour son dossier.

Le Président (M. Pinard): Donc, c'est par le règlement de la Commission des transports que vous allez fixer que les gens devront à tous les deux ans.

M. Mailhot (Guy): Peut-être ce sera deux ans, peut-être ça demeurera un an, mais ça permet une flexibilité, le cas échéant, pour faire des ajustements.

Le Président (M. Pinard): Alors qu'actuellement, M. le ministre, on l'a dans la loi avec l'obligation et non pas réglementaire, c'est une obligation légale dans la loi

même. Alors, on sort cette obligation de la loi pour la mettre dans un règlement.

Une voix: Dans un pouvoir réglementaire.

Le Président (M. Pinard): À partir du moment où on le met dans le règlement, ça veut dire que le législateur vient de perdre le contrôle là-dessus.

M. Després: Bien, écoutez, c'est une façon de voir les choses, mais habituellement, comme vous me dites souvent, il y a bien souvent plus de pouvoirs de contrôle dans les règlements qu'il y en a même dans les lois. Vous le savez très, très bien, vous le disiez vous-même tantôt, peut-être que malheureusement on ne voit pas assez souvent les règlements comme parlementaires, mais bien souvent il y a beaucoup plus de mesures de contrôle astreignantes dans les règlements qu'elles le sont dans les lois.

Donc, avec la pratique et l'expérience qu'a la commission, comme on a dit, de par le fait que, un, l'ensemble des administrations devront se fournir l'information, quand je regarde les statistiques du nombre de dossiers qui sont, je dirais, dans une catégorie satisfaisante... démontre tout de même que la très large majorité des dossiers sont dans une situation excessivement positive et que le pouvoir dont vient de donner M. Mailhot démontre très bien qu'on peut aller jusqu'à vous interdire de circuler au Québec par le fait que vous ne donnez pas d'information, que vous ne faites pas votre mise à jour, que vous n'êtes pas tout simplement inscrit. C'est un pouvoir qui est assez fort, là. Vous interdire de circuler, vous n'êtes plus en affaires.

Le Président (M. Pinard): Mais je... quand même, M. le ministre.

M. Després: Donc, je vous dirais qu'il n'y a pas de largesse qui est excessivement exigée. Oui, on repose sur le citoyen d'être de bonne foi, ça, c'est évident, mais il y a des normes, il y a une loi, il y a des règlements qui vont permettre, excusez l'expression, d'être capable de tirer sur la corde, comme on dit, si vous tentez de vous éloigner un petit peu trop de ce que la loi vous dit, la journée que vous êtes pris. Même principe un peu avec la loi de l'impôt. Et, moi, je pense qu'on dit bien au moins une fois par année, mais je pense qu'avec les systèmes, l'harmonisation de la nouvelle loi et les pouvoirs que la commission a et quand je regarde les statistiques face à la commission... démontre très, très bien, je pense, qu'on peut se permettre d'abroger cet article étant donné qu'on les retrouve à l'article 7, les moyens de pouvoir et de contrôle sur les entreprises qui voudraient être récalcitrantes.

Et la mise à jour, je dirais, presque, comme disait Mme la Présidente, continue jour et nuit. On a des systèmes aujourd'hui qui nous permettent de suivre beaucoup mieux que voilà 15 ans où on devait suivre probablement presque manuellement l'ensemble des dossiers. Là, on n'a pas besoin d'aller trop, trop loin dans le temps.

● *(23 h 10)* ●

Aujourd'hui, vous savez, tout rentre par données électroniques. Donc, je pense qu'il faut s'adapter à la nouvelle réalité en simplifiant d'une certaine façon, oui, la vie aux citoyens mais en s'assurant que, quand vous le donnez, vous avez des mesures de contrôle. Je pense que les explications qu'on nous donne nous permettent de croire que ça répond aux objectifs de suivi des dossiers et de s'assurer que la commission ne perde d'aucune façon son contrôle sur la situation et, je dirais même, de cas par cas d'aucune façon que ce soit, et la commission peut en tout temps exercer son pouvoir de contrôle.

Le Président (M. Pinard): Mais, lorsque vous parlez de pouvoir de contrôle, vous parlez bien de la Commission des transports...

Une voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): ...avec madame comme présidente et non pas la Commission des transports qui est ici, ce soir, qui doit légiférer. Parce que, ça, ce pouvoir de contrôle là, nous l'avons constamment et nous l'avons sur la Commission des transports de par le biais d'un mandat ou encore en exerçant son contrôle législatif, parce que c'est maintenant monnaie courante que la réglementation sort du contrôle de la commission parlementaire.

M. Després: Oui, mais je vous dirais, vous savez fort bien, par expérience — là-dessus je vous donne raison, tous les députés vont être d'accord, je pense, avec ça — mais en même temps vous comprendrez qu'habituellement les pouvoirs réglementaires qu'on se donne sont bien souvent pour le législateur des fois je dirais même trop exigeants. C'est ce que trouvent les députés, parce qu'ils ont étudié les lois, puis par la suite ils se trouvent: Mon Dieu, il me semble que ce n'était pas dans la loi.

Habituellement, ce n'est pas pour se soustraire, la réglementation vient quelque part, je dirais, mieux encore encadrer, mieux suivre, mieux — ça le dit — mieux réglementer l'application journalière des organisations gouvernementales et des citoyens qui se trouvent à être, d'une certaine façon, pris à suivre cette réglementation suite aux dépôts de lois qui ont permis cette réglementation.

Donc, ici vous avez comme un peu l'impression qu'on est en train de, je dirais, délaisser une forme de contrôle, alors que je n'ai pas l'impression, moi, qu'on est en train de se délaisser d'un moyen de contrôle, bien au contraire, avec les explications que je vous ai données, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, M. le Président. M. le Président, j'ai comme l'impression que notre président ce soir oublie qu'il est président puis qu'il est assis de l'autre côté, là. C'est l'enthousiasme probablement.

Le Président (M. Pinard): Vous savez, M. le député de Portneuf, j'ai toujours travaillé très fort au

niveau de l'indépendance du législatif versus l'exécutif, et surtout, s'il n'était que de moi, il n'y aurait pas un ministre qui pourrait passer un projet de loi en commission, s'il ne déposait pas sa réglementation. Alors, veuillez continuer, formuler votre question.

M. Soucy: Merci.

M. Després: ...M. le Président. Pour avoir connu le député de Saint-Maurice comme le vice-président de l'Assemblée nationale, il a l'habitude de bien diriger les travaux, je lui fais tout à fait confiance, M. le député de Portneuf, et je ne serais pas contre lui. Il faudrait qu'un jour soit le gouvernement que vous étiez fasse peut-être effectivement, un jour, entre autres, dans la réforme des institutions parlementaires, de voir à modifier. Et j'invite votre leader, qui fait constamment partie de ces démarches lorsqu'il y a des réformes d'institutions parlementaires, à l'encourager à défendre ce point de vue lorsque la situation se présentera.

Le Président (M. Pinard): ...M. le député.

M. Soucy: Alors, c'était une taquinerie, M. le Président, vous aurez compris, mais néanmoins j'avais posé une question, émis un commentaire par rapport à l'article 11 et puis j'ai eu une réponse très satisfaisante de la part de Mme Lambert. Alors, moi, je suis prêt à passer au suivant.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. On va tenter de se résumer, M. le Président. Dans le fond, là, il y avait de prévue dans la loi une obligation, une responsabilité de la commission. Aujourd'hui, Mme la présidente et vous, M. le ministre, Mme la présidente de la commission, vous nous dites: Écoutez, pour s'harmoniser avec les autres législations et pour fins d'allégement réglementaire, vous nous dites: On abolit ça. Dans le fond, là, c'est ça: il y a une obligation prévue dans la loi de la commission, puis là on se retrouve ce soir avec l'article 11. Si on l'adopte, on ne l'a plus, cette obligation, cette responsabilité-là, c'est-à-dire dans le sens bien précis où la commission devait faire son travail, une fois par année, pour l'ensemble des intervenants de l'industrie. C'est ça?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Després: ...faites attention, le «une fois par année», vous avez raison quand vous le dites, là-dessus, sur une fois par année, mais, comme vous a dit M. Mailhot tantôt, à l'article 7, on retrouve cette obligation-là, donc on ne retire pas le sens de l'article.

On ne retire pas l'article comme tel, on élimine effectivement le «une fois par année». Là-dessus, vous avez raison. Mais je pense que la commission va se donner, par son instrument, une réglementation, par son pouvoir administratif, toutes les mesures pour s'assurer que l'exercice se fait. Si vous vous référez à l'article 7, je pense, c'est le deuxième, dans le texte amendé, dans le 2° — je n'ai pas le texte devant moi; dans le 2° — où on dit très clairement: «elle a effectué, selon la fréquence, les conditions et les modalités établies par la commission, la mise à jour de son inscription et le paiement des frais fixés par règlement du gouvernement.»

Donc, le sens de la mise à jour, d'obligation de donner l'information, de s'inscrire, de payer ses frais est toujours inscrite dans la loi. Ce qu'on enlève, c'est l'obligation d'une fois par année. Là-dessus, vous avez raison. Mais ça ne veut pas dire qu'elle va en faire moins. Mais je crois très sincèrement, avec la mise à jour qui se fait de façon continue — comme disait Mme la présidente tout à l'heure, c'est presque de nuit, d'après ce que j'ai compris — j'ai vu à quelle rigueur l'organisation à plusieurs occasions, avec la Commission des transports, est suivie. Regardez les statistiques que je vous ai données tout à l'heure; il faut bien comprendre que la majorité aussi des dossiers sont tout de même dans une situation, là, très satisfaisante, on n'a pas affaire à 50 %, 75 %, 80 % des gens qui sont des gens qui sont délinquants, qui ont des mauvais dossiers.

Il y a une loi qui est là, elle est très rigoureuse, elle est appliquée de façon sévère, les gens la suivent comme la majorité des gens au Québec suivent la loi de l'impôt, si je peux m'exprimer ainsi. Mais il y a des moyens de contrôle que la loi se donne et qui existent toujours dans le cadre de la commission.

M. Deslières: ...peut-être qu'on a ces statistiques-là.

M. Després: Dans le rapport d'impôt. Oui, ça, il faudrait en parler au ministre... mais je pense que le ministre des Finances ne serait pas tellement heureux. Là-dessus, je n'ose pas, je vais vous dire, lui en parler. Je préférerais peut-être qu'on ait un comité avec vous...

Le Président (M. Pinard): Lui, il insiste pour à chaque année.

M. Després: ...puis de proposer ça, peut-être avec le député de Beauce-Nord, de regarder ça. On pourrait se former un comité ensemble, là, pour essayer de faire une démarche commune.

Le Président (M. Pinard): Alors, monsieur.

M. Deslières: Ce sera dans les réformes de nos institutions parlementaires.

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

Une voix: Adopté.

M. Deslières: Sur division.

Le Président (M. Pinard): Sur division. Article 12. M. le ministre.

M. Després: Oui. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 16, des suivants:

«16.1. La commission doit refuser d'inscrire ou radier l'inscription d'un intermédiaire en services de transport dont la situation correspond à l'un ou l'autre des cas suivants:

«1° il a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'un acte criminel relié à l'exercice de ses activités d'intermédiaire en services de transport;

«2° bien que la loi l'exige, il n'est pas inscrit au registre établi par l'article 58 de la Loi sur la publicité légale des entreprises individuelles, des sociétés et des personnes morales ni inscrit en vertu de l'article 290 de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles;

«3° il n'a pas acquitté une amende imposée en vertu de la présente loi, de la Loi sur les transports ou du Code de la sécurité routière.

«16.2. La commission peut refuser d'inscrire un intermédiaire en services de transport ou radier son inscription lorsqu'elle lui a attribué une cote de sécurité insatisfaction... insatisfaisant — excusez-moi — comme propriétaire ou exploitant de véhicule lourd.

«16.3. La commission peut radier pour au plus cinq ans l'inscription d'un intermédiaire en services de transport [et] lui imposer des conditions pour le maintien de son inscription si ses pratiques mettent en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou [comportent] l'intégrité de ces chemins ou si cet intermédiaire a été déclaré coupable depuis moins de trois ans d'une infraction criminelle reliée à l'utilisation d'un véhicule lourd.»

● *(23 h 20)* ●

M. le Président, au fond cette disposition modifie les dispositions actuelles qui s'appliquent aux intermédiaires en services de transport pour au fond assurer qu'ils respectent certaines exigences, qui sont minimales, pour les assujettir à des conditions qui sont au fond comparables à celles qui s'appliquent aux propriétaires, exploitants de véhicules lourds.

Le Président (M. Pinard): Interrogations? M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Peut-être c'est l'heure tardive, là, mais un intermédiaire peut être un propriétaire puis un exploitant?

M. Després: M. Mailhot.

M. Mailhot (Guy): Oui, un intermédiaire peut être un propriétaire ou un exploitant, mais pas nécessairement. Une personne peut être soit l'un, soit l'autre, et il y a certains propriétaires et exploitants qui vont jouer, de temps en temps, un rôle d'intermédiaire. Il n'y a pas de séparation automatique. Usuellement, les intermédiaires sont distincts des propriétaires et exploitants, mais certains peuvent jouer les deux rôles.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'article 12 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Article 13. Ça devrait être assez vite.

M. Després: Bien, M. le Président, non. On avait convenu que les articles 3, 13 et 23 seraient vus à la fin du projet de loi.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'on a le même? «L'article 19 de cette loi est abrogé»?

M. Després: Mais, étant donné que ça implique indirectement, dans la définition de véhicule lourd, la définition d'exploitant, celui-là, on y revient plus tard.

Surveillance et contrôle des véhicules lourds

Pouvoirs de la société

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, on passe à l'article 14. C'est beau. Article 14.

M. Després: À l'article 14, excusez-moi, je vais vous présenter un papillon, M. le Président.

Une voix: Merci.

M. Després: Donc, je vais présenter l'amendement. Je vais permettre au député. M. le Président, est-ce qu'on a remis? Est-ce que je dois le lire?

Le Président (M. Pinard): Oui, s'il vous plaît.

M. Després: Oui, mais peut-être permettre que le député ait en main copie de l'amendement, du papillon. C'est un jeune papillon.

Le Président (M. Pinard): Alors, je déclare l'amendement recevable.

M. Després: Je le lis, M. le Président: Remplacer le premier paragraphe 1° de l'article 14...

Le Président (M. Pinard): Excuse. En as-tu deux?

M. Després: Ça va, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Allons-y.

M. Després: Remplacer le premier paragraphe de l'article 14 du projet de loi par le paragraphe suivant:

«1° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa, de ", un dossier sur tout propriétaire ou exploitant" par les mots "ou toute autre autorité administrative, un dossier sur tout propriétaire ou exploitant tenu de s'inscrire au registre ou sur tout conducteur".»

Au fond, M. le Président...

Une voix: ...

M. Després: Pardon?

M. Deslières: C'était le «tout» qui était l'amendement, là?

M. Després: Non.

M. Deslières: Excusez-moi, là.

M. Després: Non, non. Je recommence: «par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa, de ", un dossier sur tout propriétaire ou exploitant" par les mots "ou toute autre autorité administrative, un dossier sur tout propriétaire ou exploitant tenu de s'inscrire au [...] tout conducteur".»

Donc, en réalité, vous avez en partie raison. C'est le mot au début, «ou», le premier «ou», qu'on se trouve à ajouter dans les deux premières occasions, si je peux m'exprimer ainsi. Et, après le dernier mot «exploitant», on rajoute les mots «tenu de s'inscrire au registre ou sur tout...» Ce sont les mots qu'on se trouve à rajouter dans l'amendement.

L'amendement a pour objet de préciser que la société ne constitue un dossier de comportement qu'à l'égard des propriétaires et exploitants de véhicules lourds tenus de s'inscrire au registre de la commission. Étant donné qu'on n'a plus besoin maintenant, parce que chacune des administrations, M. Mailhot, probablement... Comme chacune des administrations se doit de, maintenant, avoir un dossier de chacun des exploitants qui sont sur leur territoire et qu'on s'échange l'information, donc ça vient justifier que c'est strictement: l'amendement a pour objet de préciser que la société ne constitue un dossier de comportement qu'à l'égard des propriétaires et exploitants de véhicules lourds tenus de s'inscrire au registre de la commission. Est-ce que c'est exact, M. Mailhot, ou si je me trompe?

Une voix: ...et c'était aussi une demande de l'Association du camionnage.

M. Després: Et on me dit que c'est aussi une demande, celle-là, je me rappelle très bien. Ils n'ont pas eu le temps de l'exprimer. Si vous regardez dans le rapport de l'Association du camionnage, c'est la troisième demande de l'Association du camionnage du Québec qui a fait cette proposition. Ça vient répondre clairement, cette fois-ci, de façon unanime, M. le député, à une demande qui est carrément faite, si vous vérifiez, là. Prenez le temps de le faire.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Oui. Mais justement, à la page 12 du mémoire, là, en parlant d'harmonisation, ils réagissent en disant: Bien, c'est loin d'atteindre cet objectif-là, là. L'association nous dit: «...il est clair que le dossier constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec, ou si l'on préfère, que le "profil du transporteur routier" qu'elle établit, n'est pas conforme à ce que prévoit la réglementation fédérale avec les dispositions de laquelle on dit vouloir s'harmoniser.»

M. Després: M. le Président, je permettrais peut-être à M. Turcotte de la Société de l'assurance automobile du Québec de pouvoir donner un complément d'information. Mais là je ne suis pas sûr que, dans ce que vous parlez...

Une voix: On n'est pas rendus là. O.K.

M. Després: ...avec l'amendement qu'on a là, qu'on parle de la même chose. M. Turcotte pourrait vous donner une explication.

Le Président (M. Pinard): ...aucune objection, on va vous céder la parole et on va vous écouter religieusement.

M. Turcotte (Alain): Bonjour. Alain Turcotte, Société de l'assurance automobile. On est dans les articles dont je suis responsable, la politique d'évaluation.

Le Président (M. Pinard): Pouvez-vous parler plus fort, s'il vous plaît, M. Turcotte? À cette heure-là, là, les oreilles commencent à...

M. Turcotte (Alain): Pas de problème. On est actuellement dans l'article qui commence à créer toute la mécanique de la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce qu'on fait ici comme amendement, c'est pour tenir compte qu'avec la nouvelle loi, avec l'harmonisation avec la loi fédérale, on a deux exploitants qui vont circuler au Québec: on a des exploitants inscrits au Québec et on a des exploitants qui sont reconnus par une autre administration et pour lesquels on n'a pas de dossier à suivre.

Alors, le commentaire qui nous a été apporté cet après-midi par l'Association du camionnage, c'est de dire: Lorsque vous montez un dossier, il serait pertinent de préciser que le dossier que vous allez tenir à la Société de l'assurance automobile s'adresse aux exploitants qui sont inscrits au Québec et qui doivent s'y inscrire, donc aux Québécois et aux Américains qui auront fait leur inscription au Québec, parce que, sans ajouter cette partie, cette périphrase-là, le terme englobe tous les exploitants et engloberait donc théoriquement les exploitants de l'extérieur du Québec qui ne sont pas Américains...

Une voix: ...

M. Turcotte (Alain): ... — les Ontariens — pour lesquels on n'a pas de dossier à tenir, puisqu'ils sont tenus par les Ontariens ou les Manitobains.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Ça va pour moi.

Le Président (M. Pinard): Ça va?

M. Deslières: Ça va pour moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Seulement une interrogation. L'Association du camionnage tantôt a aussi parlé de la question des points qui sont transmis dans le dossier, et l'exemple qu'ils donnaient, c'est: une compagnie ontarienne qui se voit imposer une infraction, les points

à son dossier sont émis une fois que l'accusation est donnée, et ici, au Québec, c'est une fois que l'infraction est signifiée sans tenir compte que si jamais l'accusation va être éliminée par la suite.

Or, ça change énormément, là. Le dossier de l'exploitant peut changer, même si 15 mois après, devant la cour, il peut être reconnu non coupable. Alors, les points sont remis dans la machine, mais entre-temps, s'il y a plusieurs infractions, sa cote vient d'être affectée. Alors, c'est peut-être, je me dis, là: Il n'y a pas un avantage à un transporteur national d'aller s'enregistrer en Ontario et faire son transport ici, au Québec, comme n'importe qui d'autre?

M. Després: M. Turcotte.

Une voix: M. Turcotte.

M. Turcotte (Alain): Oui. La question est simple, la réponse est peut-être un peu complexe. Je vais essayer de décrire certaines différences qu'il y a entre le régime qu'on a vu cet après-midi, la comparaison avec le régime ontarien et ce que l'on fait au Québec. Ce qu'ont énoncé les gens de l'association, c'est que nous, en incorporant au dossier les infractions dès leur commission, lorsqu'elles sont émises, ça pourrait les amener à avoir un désavantage concurrentiel par rapport à des Ontariens pour qui ces inscriptions-là ne se font qu'au moment de la culpabilité. À sa face même, il y a un argument là. Mais ce qu'il faut faire un peu aussi, c'est un exercice de réflexion globale sur l'ensemble du système qui a été bâti il y a huit ans.

● *(23 h 30)* ●

Il y a huit ans, on a fait cet examen-là des préoccupations d'efficacité, de performance, et l'atteinte d'une meilleure sécurité avec les gens de l'industrie. Il y a huit ans, on a eu consensus entre les gens de l'industrie, le gouvernement, tout le monde, sur il fallait trouver un moyen d'agir rapidement. On était dans une situation où tout le monde considérait que nous avions un problème de sécurité, et de développer un système qui serait comme celui de l'Ontario, à ce moment-là, nous amenait à des délais de l'ordre de trois à quatre ans avant d'avoir des résultats, alors qu'on avait une situation que tout le monde qualifiait de problématique. On avait beaucoup d'accidents, beaucoup de véhicules qui étaient en mauvais état. On n'avait vraiment pas un dossier reluisant, puis le moteur de la loi, c'était justement de se donner la capacité d'intervenir.

Alors, ce qui était prévu dans cet article 22 là au complet, c'était de se donner une démarche avec les partenaires pour déterminer quelle va être la meilleure façon d'identifier rapidement les gens à risque et c'est là qu'on avait incorporé le concept — et je vais le lire avec vous — dans l'article 22. Je vais essayer de trouver le bon bout tout de suite. Vous avez le texte, comme moi, dans l'article 22, texte amendé du milieu. Il y a une partie qui est en bleu assez intense vers le bas. Si on va tout de suite après ça, on parle qu'on peut tenir compte des dérogations aux dispositions de la présente loi, du Code de la sécurité routière, des lois en semblable matière relevant des autres autorités administratives, le cas échéant, du Code criminel — et là on arrive dans ce qui est important — les rapports et les constats d'infraction ou les déclarations de culpabilité à l'encontre de ces personnes. C'est à ce moment-là qu'on a inséré la possibilité d'opérer avec le concept d'«émises». Le constat d'infraction, c'est le moment de l'émission de l'infraction elle-même. Et c'est par consensus avec tout le monde où on s'est dit: Il faut faire quelque chose rapidement, donc on va travailler sur les émises.

Mais il nous a été soulevé aujourd'hui que les délais de traitement judiciaire sont différents, aujourd'hui qu'ils étaient il y a huit ans et que ça pourrait peut-être causer un inconvénient. Et, à ce moment-là, l'ACQ nous propose de regarder comment opère le système ontarien pour voir si c'est la bonne façon de répondre à nos préoccupations et à l'équité concurrentielle. Moi, je vous dirais que ce n'est pas le seul ingrédient qu'on a mis dans notre conception de notre encadrement des transporteurs. Ça se tient tout ensemble, ces choses-là. On a parlé des émises, on a aussi parlé de la Commission des transports. C'est quelque chose qui est unique au Québec. En Ontario, il n'y a pas de commission des transports. La mécanique, en Ontario, c'est: étant donné que ce sont des infractions coupables qui sont insérées dans le dossier, le pointage est là, est non contestable, et, lorsque les transporteurs atteignent le seuil à ne pas atteindre — je vais utiliser un mot mécanique — c'est presque un ordinateur qui décote. Ils atteignent un seuil, et, à ce moment-là, il y a une décote automatique, il n'y a pas de discussion pour voir s'il y a une gestion saine qui est faite à l'intérieur de l'entreprise.

Donc, on ne peut pas comparer en regardant un élément seulement puis se dire: On a le mauvais dossier. Il faut faire un exercice. Si on veut faire un petit examen pour se comparer un peu puis voir si l'autre façon de fonctionner est performante, il faudrait faire un examen de l'ensemble de la mécanique que l'on a mise en place au Québec puis la comparer à l'ensemble de la mécanique chez nos voisins ontariens pour se poser la question: Avons-nous trouvé la bonne réponse? Ont-ils trouvé la bonne réponse?, puis, à ce moment-là, faire des propositions d'aménagement. C'est un peu dans ce sens-là que nous ouvrait l'Association du camionnage en disant: Il faudrait peut-être se poser la question: À ce moment-ci, étant donné que la situation a changé, est-ce que nous devrions nous poser cette question-là? Mais il ne faut pas la regarder avec la seule lunette de l'émise, qui est trop simple, parce que l'édifice est plus large que ça.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, on va demander au député de LaFontaine s'il veut élargir le «footing».

M. Tomassi: Élargir quoi?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Le «footing».

M. Tomassi: Quand vous parlez d'élargir puis vous me regardez dans les yeux, ça me fait peur un peu, mais je vous comprends. Puis, veux veux pas, la loi, quand elle a été appliquée et mise en place, vous aviez raison de dire que, la sécurité, nous avions des

problèmes. Je pense que la loi a fait son bout de chemin, et nous en sommes rendus, si on est en train de la réétudier, d'harmonisation avec nos voisins, surtout l'Ontario, et je ne voudrais pas que les entreprises québécoises soient désavantagées dans un certain sens. Parce que le transport aujourd'hui, là, il est transfrontalier à travers les provinces, et rien n'empêche une entreprise au Québec d'appeler son transporteur en Ontario et faire faire son transport. Rien ne l'empêche.

Et le fait de dire, je vous comprends, qu'il faut le mettre en perspective, la Commission des transports du Québec, elle est seulement ici, au Québec, il faut le mettre dans son ensemble, mais ça n'enlève pas le fait que la procédure d'infraction et de points qui sont mis au dossier est beaucoup plus automatique ici qu'elle l'est en Ontario. Et, à la base même, un transporteur qui a plus qu'un véhicule à son nom, c'est sûr que les points vont en correspondance au nombre de véhicules que ce transporteur-là a. Plus de véhicules, plus de véhicules sur la route, plus de possibilités d'avoir des infractions, ça veut dire qu'on risque plus d'avoir de points.

Il y aurait peut-être une suggestion, puis je vous la lance comme ça, voir si c'est quelque chose qui pourrait être envisageable. Est-ce que ce ne serait peut-être pas une avenue de dire aux transporteurs québécois qui sont pris en infraction: Au lieu de leur émettre, à leur dossier, le un point, le deux points, le trois points — je ne sais pas c'est quoi, votre catégorie de points — mais le 50 % des points jusqu'à temps que la décision ne soit pas rendue.

Le Président (M. Pinard): ...jugement.

M. Tomassi: Jusqu'au jugement. Alors, il y a un point, tu mets un 0,5 et, si jamais il est reconnu coupable, tu en mets un. Puis, s'il n'est pas reconnu coupable, tu enlèves le 0,50, ou le deux, ou le trois, indépendamment, là, une grille, pour qu'au moins il ait un petit espace de discussion.

Une voix: ...

M. Tomassi: Exactement. Comme ça, il ne sera pas désavantagé au complet, là, tout en respectant le délai, et tout le reste, là.

M. Després: M. le Président, pour répondre en partie au député...

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Després: ...justement j'écoute les commentaires du député, et justement ça rejoignait un des sujets qui a été discuté aujourd'hui avec l'Association du camionnage du Québec, où déjà la loi prévoit, hein, le choix entre les infractions émises ou les infractions qu'on appelle...

Une voix: ...

M. Després: ...condamnées et qui laisse à la politique — je cherche le terme — la politique...

Une voix: D'évaluation.

M. Després: ...d'évaluation, où il y a un comité directeur où se retrouvent des gens de l'industrie, ont pleins pouvoirs pour décider de l'application de ce, je dirais, de ce principe que vous avez évoqué.

Donc, la loi le permet, il y a une politique qui est là, qui le permet. On le fait justement par consensus avec les gens de l'industrie. Donc, cet après-midi, lorsqu'on a posé la question, j'ai dit tout simplement, sans me prononcer, moi, que le comité directeur auquel on retrouve les gens de l'industrie avait pleins pouvoirs pour pouvoir modifier ou changer les choses parce que la loi dit un ou l'autre, n'impose pas, comme tel. Donc, il n'y a, dans mon livre à moi, M. le député, aucun problème à ce que ce sujet soit apporté. Je ne le mandate pas. Je ne dis pas, je ne donne pas d'orientation parce qu'on a interprété rapidement mes paroles en disant qu'on était heureux que le ministre appuie. Non, je vous dis simplement: la loi le permet. C'est à cette table où on le fait, de façon très transparente, avec les gens de l'industrie.

C'est un peu comme ça qu'on modifie la réglementation et nos lois dans le secteur du transport. Donc, libre à eux de ramener. Je ne sais pas comment procède l'assignation de ce comité directeur. C'est à la demande des gens de l'industrie, je suppose?

Une voix: ...

M. Després: O.K. Oui, je permettrai à M. Turcotte d'expliquer le fonctionnement de ce comité. Mais pour dire qu'ils ont pleins pouvoirs. On n'a pas besoin d'ouvrir la loi ou de modifier la loi parce que la loi est très claire, elle permet un ou l'autre et elle laisse toute liberté à l'industrie.

M. Turcotte, sur le fonctionnement de ce comité directeur pour l'application de la politique.

Une voix: Oui, merci.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Je vais écouter les explications. Puis nous sommes chanceux ce soir, nous sommes télévisés, nous sommes la seule commission, je crois, à siéger avec les caméras, ici, alors ça va permettre aux gens de l'industrie de connaître et de suivre la réponse.

Le Président (M. Pinard): D'accord. M. Turcotte. M. Turcotte, s'il vous plaît.

M. Turcotte (Alain): Vous m'incitez à la prudence.

M. Després: Vous savez, si ce n'est pas visuel, de toute façon c'est par écrit, et donc elles auront été bien transmises, l'intervention du député de LaFontaine et naturellement la réponse du ministre et des gens qui l'accompagnent.

Le Président (M. Pinard): Les paroles s'envolent, les écrits restent. M. Turcotte.

● *(23 h 40)* ●

M. Turcotte (Alain): Peut-être rappeler que cet article-là mentionne que la société est responsable de

constituer des dossiers, ce qu'on appelait cet après-midi des profils de transporteurs. Ces dossiers-là, on a regardé un petit peu les contenus là-dedans, et c'est à travers cette politique-là que la société a la responsabilité de déterminer de quelle façon sont identifiés les PEVL, les transporteurs qui peuvent être considérés les plus à risque. Et, dans l'article suivant, la façon d'opérer, la façon de construire cette politique-là par la société, c'est de le faire avec consultation avec les partenaires.

Donc, depuis 1998, il y a un comité directeur de la politique d'évaluation qui est dirigé par la Société de l'assurance automobile. Actuellement, c'est moi qui en suis le responsable. Et, autour de la table, on se réunit quatre, cinq fois par année et au besoin on peut se voir plus souvent. L'ordre du jour est ouvert à tout le monde, de déterminer de quoi on parle, comment on va en parler, qu'est-ce qui fait problème dans l'application de la politique. Tout se discute ensemble. Chacun apporte les points qu'il pense qu'ils doivent être discutés ainsi que le matériel nécessaire pour avoir une discussion éclairée. C'est d'ailleurs à l'intérieur de cette politique-là qu'il y a trois ans on a fait un changement complet de tous les seuils auxquels les transporteurs ne doivent pas atteindre. Après quelques années d'application, on s'est dit: Il y avait des ajustements à apporter. C'est normal, l'industrie évolue, les conditions économiques évoluent, les conditions de transport évoluent, ça fait qu'il faut toujours se tenir en alerte là-dessus.

Alors, ce comité-là a une fonction permanente de pouvoir faire évoluer les choses. Alors, c'est un endroit tout à fait approprié pour venir dire: La mécanique qu'on a mise en place, construite sur certaines prémisses, a-t-elle encore sa raison d'être?

En plus de ça, l'avènement de la nouvelle loi, ce n'est pas le seul sujet qu'on a actuellement. À cause de la nouvelle loi, on est en train de revoir encore une fois les seuils qu'on applique aux gens parce qu'on incorpore, à partir de l'année prochaine, les événements de l'extérieur du Québec dans les dossiers. Alors, c'est encore avec les mêmes gens de l'industrie où on se dit: Quel impact ça a? Qu'est-ce qu'on fait pour s'assurer qu'on continue à bien cibler les choses mais à ne pas exagérer ou à ne pas être en dessous de la cible?

Alors, c'est un endroit tout à fait approprié, et la prochaine rencontre va probablement être au début de janvier où on pourra discuter de ce sujet-là.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui. Merci, M. le Président. Alors, j'étais, moi aussi, très attentif cet après-midi, lorsqu'on a entendu les gens de l'Association du camionnage, et ce que je comprends, c'est que les gens qui étaient là, c'était comme le plus gros transporteur privé du Québec, alors c'est sûr que, lorsqu'il parle, il parle au nom d'un certain nombre de personnes. Et, le deuxième étant issu de mon comté, Thibodeau Transport, c'est sûr que ça m'interpelle aussi. Ils ont déjà fait un mouvement vers l'ouest, en s'en allant s'installer à Montréal, je ne voudrais pas que...

Une voix: ...

M. Soucy: Pardon?

Une voix: ...

M. Soucy: Bien, ma question, c'est: Est-ce que le fait de nous exposer ces différences administratives, ça n'aurait pas pour effet de les envoyer quelques kilomètres plus à l'ouest? Alors, moi, j'ai un questionnement là-dessus.

Par rapport au constat, ce que je comprends, c'est qu'au Québec, dès qu'on est vérifié par un contrôleur puis qu'il relève certaines anomalies, il y a un constat, on perd des points de façon automatique, tout de suite. Par contre, quand on arrive au bout de notre compte, ah, bien, là, on a un break, on va en commission puis on leur dit: Bien, je n'ai pas fait exprès. Je caricature un peu.

En Ontario, on a dit tantôt: Bien, là, c'est l'ordinateur qui va décider, ils sont plus lents peut-être à réagir. Par contre, il y a une sanction, il y a une sanction, donc c'est sûr que ça doit sûrement modifier les comportements. Alors, je ne sais pas lequel des deux est le plus important pour la sécurité, mais je me questionne.

Je me questionne aussi sur le traitement de nos fameux constats. Si ça prend un an et demi, là j'ai de la misère à saisir pourquoi ailleurs c'est plus rapide, là. Je ne voudrais pas entendre que c'est parce qu'on manque de sous, il y a sûrement d'autres raisons. Alors, je vous pose la question: Pourquoi on n'est pas aussi rapides?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Ce n'est pas parce qu'on manque de juges non plus. Alors, M. Turcotte.

M. Deslières: Question facile.

M. Turcotte (Alain): Vous n'êtes pas vraiment dans ma zone de confort, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Aujourd'hui...

M. Soucy: Je vous remercie. Ça veut dire que je joue bien mon rôle.

Une voix: Aujourd'hui...

M. Tomassi: On va vous enlever deux points.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Turcotte (Alain): On enlève des points à des gens qui ont des responsabilités, puis, dans le domaine de la justice, j'en ai moins. On est beaucoup plus ici comme experts dans le domaine du transport. Et ça, effectivement c'est quelque chose qui fait partie de l'appareil judiciaire, pour lequel on n'a pas vraiment de contrôle dans les processus où on est impliqués.

Ce que l'on a entendu, c'est qu'il peut y avoir une problématique, et je pense que c'est à partir de là qu'il faut travailler dans le cadre de la politique puis de

se dire: Si effectivement les ingrédients qu'on a mis en place il y a cinq, six ans n'ont plus la même saveur, on n'aura probablement pas le même résultat au niveau de la recette, puis c'est à revoir.

C'est donc à se poser la question: Suite à des informations comme celles-là, est-ce qu'on doit s'asseoir ensemble puis se dire: Notre mécanique est-elle encore appropriée?, et de garder à l'esprit qu'il n'y a pas d'intérêt à faire fuir les transporteurs du Québec.

M. Soucy: Est-ce que c'est — M. le Président; est-ce que c'est — le même phénomène pour le conducteur de véhicule automobile?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): M. Turcotte.

M. Turcotte (Alain): Le même effet?

M. Soucy: À savoir que, lorsque j'attrape un billet de contravention, il me semble que ça prend un plaidoyer de culpabilité. Donc, il y a un traitement différent pour un chauffeur de camion.

M. Turcotte (Alain): Ici, on parle de l'entreprise de transport. Les conducteurs ont des points d'inaptitude à leur dossier seulement lorsqu'il y a un plaidoyer de culpabilité.

M. Soucy: O.K. Pour l'entreprise, ce n'est pas le cas.

M. Turcotte (Alain): Pour l'entreprise, ce n'est pas le cas puis c'est quelque chose qu'on a décidé ensemble, il y a sept, huit ans. On s'est dit: C'est quoi qu'il faut faire rapidement? Et la question qui est déposée ici, c'est: Avons-nous besoin de revoir ces choses-là étant donné la situation qui a changé puis étant donné l'harmonisation?

Le Président (M. Pinard): Mais la réponse à cette commission, c'est oui?

M. Turcotte (Alain): À la commission, c'est?

Le Président (M. Pinard): Oui. Aux membres de la commission, votre réponse, c'est: «Oui, on doit revoir»?

M. Turcotte (Alain): On doit discuter de cette proposition-là, effectivement.

Le Président (M. Pinard): Et vous nous avez dit au début de l'année 2006? C'est ce que j'ai compris.

M. Turcotte (Alain): Oui, au début, au mois de janvier, on a un comité directeur qui va s'asseoir puis on mettre, à l'ordre du jour, cette question-là.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: Bien, est-ce que c'est une demande de l'industrie, de revoir?

M. Turcotte (Alain): C'était, je crois, la suggestion des gens qu'on a entendus cet après-midi.

M. Deslières: Non, mais je parle de l'ensemble de l'industrie, là. Parce qu'effectivement, là, tous les collègues, on est sensibles à ça, là. Je pense qu'il y a un contexte où vous avez bien expliqué qu'il n'est plus le même. À sa face même, M. le ministre nous a donné des chiffres, des statistiques et a fait un bilan très positif de l'action qui a été entreprise depuis une dizaine d'années, sept, huit ans, là. Et vous dites vous-même que le contexte est différent, ça s'est amélioré, tout ça. Et là on voit qu'il y a un quelque chose qui est peut-être décalé face à la situation.

Sans remettre en cause la question de la sécurité, je pense qu'on a franchi des étapes importantes. Mais, à sa face même, M. Turcotte, il m'apparaît que, là, la question... Et je suppose que, si, nous, on est sensibles à ça, je suppose que l'industrie a dû vous le demander dans les rencontres au comité directeur, de revoir la situation.

Une voix: L'industrie...

Le Président (M. Pinard): ...un mandat de surveillance. M. le député de Beauce-Nord, et après la réponse de M. Turcotte.

M. Turcotte (Alain): ...a commencé à nous signaler cet automne que les délais avaient commencé à augmenter de façon importante, et la chose qu'on a faite en premier, c'est d'aller voir, constater nous-mêmes statistiquement quels étaient ces délais, cette variation-là et qu'est-ce qui se passait. Mais on n'a pas encore abordé la question avec l'industrie, de: Suite à ce constat-là, devons-nous revoir le fondement de l'entente que l'on avait? C'est cette semaine, là, qu'on commence. C'est-à-dire le concept des «émis», c'est la première fois qu'il est mis sur la table.

M. Deslières: On se retrouve toujours...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Beauharnois.

M. Deslières: ... — merci, M. le Président; on se retrouve toujours — dans un contexte d'harmonisation, là, hein...

M. Turcotte (Alain): ...

M. Deslières: ...alors je pense que, là, il y a des ajustements à faire, une harmonisation à faire.

M. Després: Mais je vous dirais, M. le Président, que justement je reviens à ça, ce que la loi permet de faire. Au fond, la loi, là, elle ne dicte pas, elle donne le choix et elle s'en remet au fond entre les mains de l'industrie, par l'entremise du comité directeur, d'évaluer, hein, d'établir quelle est sa politique.

Donc, ce que je comprends, c'est qu'on vient de soumettre la situation, que le débat n'est pas fait, donc il y a possibilité pour eux. Et, comme on l'a dit constamment, on travaille la modification de ces lois, vous l'avez vu vous-même, par, je dirais, large consensus, large consensus...

M. Deslières: En visant l'unanimité.

• *(23 h 50)* •

M. Després: ...en visant l'unanimité, mais je pense que les mots «large consensus» sont effectivement bien respectés.

Donc, ils ont toute la latitude pour faire le débat et pouvoir modifier. Donc, libre à eux. Et je pense que c'est important que le débat ait lieu, que, nous, nous ne fassions pas de modification pour restreindre, mais de laisser ce choix-là, c'est à eux à le faire, à en débattre et à prendre la décision, et de s'assurer, avant de le faire, qu'ils soient bien conscients de la demande qu'ils mettent eux-mêmes sur la table pour bien justement se comparer avec le régime ontarien, entre autres.

Donc, c'est à eux à faire l'exercice. Moi, je ne me prononcerai pas, M. le Président, sur un choix. Je leur donne et je leur remets carrément, entre les mains, de faire cette démonstration, de participer au choix, d'aller chercher ce consensus-là et de faire les modifications, s'ils le veulent, pour l'ensemble de l'industrie. À ce moment-là, le législateur, je pense, respecte très, très bien la volonté de cette industrie, mais à eux d'en débattre, de bien saisir, de bien faire l'analyse des choses, puis ils décideront, M. le Président. Puis je pense que, le rôle du législateur, qui fait qu'on veut que notre industrie soit la plus performante possible, eux-mêmes connaissant très, très bien, vivant, au jour le jour, ces situations-là peuvent facilement, et je pense qu'on leur laisse justement dans... beaucoup, beaucoup, beaucoup de possibilités en changeant, hein, même carrément d'un système à l'autre. C'est difficile d'avoir plus de flexibilité que ça.

M. Deslières: ...

Le Président (M. Pinard): En rappelant que le rôle du législateur est toujours un rôle de surveillance. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Oui. Merci, M. le Président. Moi, je pense qu'ici, au Québec, quelqu'un qui a un billet d'infraction, on a parlé tout à l'heure que ça prenait 17 mois des fois, avant que ce soit réglé, ça veut dire pas loin de deux ans. Mais c'est peut-être à cause aussi que... Ça, c'est juste les camionneurs qui contestent leurs infractions. La loi permet de contester l'infraction puis la loi permet d'aller en appel, si tu n'es pas content. Alors, moi, je pense que c'est un autre palier de loi. Ce n'est pas nécessairement... on tombe dans les procès puis les cours de justice. Je ne pense pas que c'est à nous autres à régler ça ici, aujourd'hui.

La loi du Québec permet ça à tout le monde, à tous les citoyens. On a le droit de contester une infraction. Puis ça peut prendre deux ans avant que ça passe, ça peut prendre cinq ans, mais c'est la loi, c'est la justice. Alors, elle est là pour tout le monde.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, commentaires?

M. Després: Non, moi je n'ai pas d'autre commentaire. On était encore, là, sur le débat de l'amendement.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, on est sur l'amendement.

M. Després: Est-ce que l'amendement est adopté, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Alors, à ce stade-ci, est-ce que vous êtes d'accord pour qu'on adopte l'amendement? L'amendement est adopté.

Alors, nous allons...

M. Després: À l'article...

Le Président (M. Pinard): ...22. Vous avez pris connaissance de l'article 22. Est-ce que l'article 22 dûment amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Després: L'article 14 en réalité...

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, excusez-moi.

M. Després: ...qui modifie l'article 22 de cette loi.

Le Président (M. Pinard): Voilà. Excusez-moi. Je pense que l'heure tardive...

M. Després: Est-ce que l'article est adopté tel qu'amendé?

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'article 14 dûment amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Alors, M. le ministre, nous allons passer maintenant à l'article 15.

M. Després: Ça va bien, M. le Président. L'article 23 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la cinquième ligne, des mots «et»... excusez-moi, des mots «de ce réseau» par les mots «de ces chemins» et par l'addition, à la fin, après le mot «disposition», des mots «ainsi qu'à une disposition des lois en semblable matière relevant des autres autorités administratives, le cas échéant, et du Code criminel».

Au fond, M. le Président, cette disposition modifie l'article 23 par mesure de concordance à l'article 14.

Le Président (M. Pinard): Questions?

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'article 15 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. L'article 16, M. le ministre.

M. Després: L'article 25 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première ligne du premier alinéa, du mot «évaluation» par le mot «examen»;

2° par le remplacement du paragraphe 2° du premier alinéa par les suivants:

«2° de remplacer la cote de sécurité de cette personne par une autre défavorable ou de maintenir la cote de sécurité "conditionnel" attribuée, mais en supprimant ou en remplaçant une condition imposée ou en imposant une condition additionnelle;

«3° d'évaluer le comportement d'un conducteur de véhicule lourd.»

3° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, des mots «du réseau de chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ce réseau» par les mots «des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins».

Le Président (M. Pinard): Questions sur l'article 16?

M. Després: Au fond, c'est une encore là mesure de concordance.

Le Président (M. Pinard): C'est ça. Alors, questions sur l'article 16? Alors, est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix: Adopté.

Pouvoirs de la commission

Le Président (M. Pinard): Adopté. L'article 17. M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Després: Il y a un papillon, un jeune papillon, M. le Président, tout frais qui nous arrive.

Le Président (M. Pinard): En autant que c'est un papillon bleu.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'on a d'autres copies, M. le ministre, pour le secrétariat? Avez-vous d'autres copies pour le secrétariat, M. le ministre?

M. Després: Je vois le juriste qui se promène. Normalement, les copies sont supposées d'être prêtes. Je m'excuse.

(Consultation)

M. Després: ...vous propose, écoutez, je ne le sais pas, moi, qu'on est... Est-ce qu'on a les copies? Vous ne l'avez pas encore, vous, là, monsieur?

Une voix: ...

M. Després: O.K.

Le Président (M. Pinard): ...M. le ministre.

M. Després: O.K. Bien, vous ne le croirez pas, mais c'est le ministre qui attend sa copie.

Le Président (M. Pinard): Mon Dieu! Seigneur!

M. Després: Je pense qu'il commence à être tard pour bien du monde.

Le Président (M. Pinard): Pour moi, vos proches collaborateurs ne sont pas habitués de travailler de quatre à minuit, M. le ministre.

M. Després: Non, bien dans le cas du sous-ministre adjoint, M. Couture, c'est un homme de soirée, j'ai plutôt de la misère avec lui le matin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Després: Habituellement, le soir, je n'ai pas de problème trop trop.

Le Président (M. Pinard): Vous êtes en train de divulguer des...

M. Després: Non, absolument pas, mais c'est parce qu'il a un profil avec des caractéristiques qui ressemblent beaucoup au député de Beauharnois, c'est un homme d'eau et un homme de bateaux, c'est un capitaine.

M. Deslières: M. le ministre, je ne suis pas sûr que vous allez avoir le temps de lire l'article 17. Ça ne me fait rien, moi, mais...

M. Després: Moi, je vous propose, M. le Président — il est réellement même pas à deux minutes de minuit, effectivement. Je pense qu'on n'aura probablement pas le temps — je proposerais peut-être de reprendre demain, à l'article 17, tout simplement.

Le Président (M. Pinard): Le papillon est sur l'article 17?

M. Després: Je pense que ce serait préférable, à moins que les parlementaires décident de dépasser.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'ensemble des parlementaires est d'accord avec ça? Donc, à ce moment-là, j'ajourne les travaux. L'ordre de la Chambre, c'est demain?

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): Non, il n'y a pas d'ordre, alors c'est sine die.

(Fin de la séance à 23 h 58)