



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 7 juin 2011 — Vol. 42 N° 22

Étude détaillée du projet de loi n° 3 — Loi favorisant la sécurité
en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement
du courtage en services de camionnage en vrac (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jacques Chagnon**

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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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 dans 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 mardi 7 juin 2011 — Vol. 42 N° 22

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Sam Hamad	1
M. Nicolas Girard	2
Amendements déposés	2
Discussion générale	3
Étude détaillée	18

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Guy Ouellette

- * M. Benoît Cayouette, ministère des Transports
- * Mme Marie-Michèle Dion, idem
- * Mme Julie Massé, idem
- * M. Christian Daneau, Commission des transports du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en après-midi pour l'étude détaillée du projet de loi n° 88, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la gestion des matières résiduelles et modifiant le Règlement sur la compensation pour les services municipaux fournis en vue d'assurer la récupération et la valorisation de matières résiduelles. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 7 juin 2011 — Vol. 42 N° 22

**Étude détaillée du projet de loi n° 3 — Loi favorisant la sécurité
en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement
du courtage en services de camionnage en vrac (1)**

(Dix heures dix minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonjour, mesdames messieurs. À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 3, Loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac.

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

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplaçant... remplacement, pardon, Mme la Présidente.

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Nous débutons sans plus tarder avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques préliminaires.

M. Sam Hamad

M. Hamad: Bonjour, Mme la Présidente, je suis très heureux d'être avec vous ce matin. Je veux saluer mon collègue le député de Gouin et mes collègues les députés du parti ministériel.

Mme la Présidente, je suis accompagné ce matin avec une équipe... en fait, c'est deux équipes, une qui s'occupe de transport scolaire, et l'autre équipe, c'est le transport en vrac, parce que le projet touche les deux. Alors, il y a avec moi Mme Marie-Michèle Dion et, à ma gauche, Julie Massé; et avec moi il y a Benoît Cayouette, Yanick Blouin; il y a André Meloche, le sous-ministre, Christian Daneau et Simon Lapointe, Me Lapointe au niveau juridique.

Alors, je suis très heureux de procéder, en compagnie des membres de cette commission, à l'étude détaillée du projet de loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac.

Essentiellement, ce projet de loi modifie la Loi sur les transports afin d'améliorer la sécurité lors du transport des élèves et d'introduire de nouvelles dispositions concernant le camionnage en vrac, notamment en élargissant les pouvoirs de la Commission des transports du Québec. De plus, ce projet de loi clarifie l'habilitation du Règlement sur les services de transport en commun municipalisés.

Le projet de loi prévoit qu'à compter du 1er juillet 2012 tout conducteur d'un véhicule affecté au transport des élèves aura l'obligation d'être titulaire d'un certificat de compétence délivré après avoir suivi un cours de formation conformément à un règlement du gouvernement.

Maintenant, pour le transport... le camionnage en vrac... Concernant le camionnage en vrac, le projet de loi détermine les critères permettant à certains exploitants de véhicules lourds qui n'ont jamais été abonnés au service de courtage d'un titulaire de permis de courtage depuis le 1er janvier 2000 mais qui étaient inscrits au Registre du camionnage en vrac à cette date d'être réinscrits à ce registre. Le projet de loi prévoit également des règles régissant l'approbation de la réglementation concernant les services de courtage par les abonnés du titulaire d'un permis. Il permet de plus au titulaire de permis de courtage de soumettre à l'approbation de la Commission des transports du Québec un règlement dans lequel il décrète que l'ensemble de sa réglementation applicable dans un marché public, et seulement celle-ci, s'applique aux services de courtage en transport dans un marché autre que public qu'il dessert. Le projet de loi précise notamment que, dans le cas où le règlement est approuvé, la commission dispose, pour en assurer le respect, des pouvoirs prévus dans la Loi sur les transports comme si le titulaire et ses abonnés agissaient dans un marché public.

Le projet de loi propose également d'accorder au président de la Commission des transports du Québec le pouvoir de déferer certaines affaires à la médiation et à l'arbitrage. Il accorde aussi à la commission de nouveaux pouvoirs, dont celui de prendre à l'égard de tout transporteur ou de tout exploitant de véhicule lourd toute mesure qu'elle juge appropriée ou raisonnable pour l'application de la Loi sur les transports.

Maintenant, le transport en commun municipalisé. Le projet de loi permet par ailleurs de clarifier que le Règlement sur les services de transport en commun municipalisés est réputé être édicté en vertu de la Loi sur les transports.

Je suis maintenant, Mme la Présidente, disposé à procéder en votre compagnie à l'étude détaillée de ce projet de loi essentiel et attendu. Il est le fruit d'un large consensus avec les groupes intéressés et propose concrètement d'éliminer plusieurs irritants dans le domaine du courtage en services de camionnage en vrac, d'améliorer la sécurité dans le transport scolaire et de clarifier l'application de la loi à l'égard du transport en commun municipalisé. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Gouin à faire ses remarques préliminaires pour une période maximale de 20 minutes.

M. Nicolas Girard

M. Girard: Alors, merci, Mme la Présidente. À mon tour de saluer le ministre, les députés ministériels et les gens qui m'accompagnent aujourd'hui.

À mon tour d'intervenir, donc, sur le projet de loi n° 3, Loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac, qui a été déposé par le ministre dans la présente session.

Aujourd'hui, nous en sommes à l'étude détaillée du projet de loi. Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer, du côté de l'opposition officielle, on aurait aimé qu'il y ait des consultations particulières avant de procéder à l'étude détaillée de ce projet de loi, mais le gouvernement en a décidé autrement.

On a un projet de loi qui touche la sécurité en matière de transport scolaire, qui touche également, Mme la Présidente, l'encadrement du courtage en services de camionnage en vrac. Dans le cas de cette industrie-là, sans me tromper, Mme la Présidente, je crois qu'il pourrait y avoir, par exemple, cette année, au moins entre 300 à 350 millions de dollars qui sont accordés en contrats. D'abord, ça passe par le ministère des Transports, qui accorde des contrats à des entrepreneurs pour des chantiers, qui, eux, par la suite vont faire affaire avec les zones de courtage pour faire appel à des camionneurs qui sont inscrits au Registre du camionnage en vrac à la Commission des transports du Québec.

Vous savez, Mme la Présidente, que, dans cette industrie-là, les principaux donneurs d'ouvrage sont Transports Québec, les municipalités, Hydro-Québec et les entrepreneurs privés qui oeuvrent dans les travaux routiers. Au Québec, il y a 94 organisations de courtage, il y a 87 zones de courtage. On nous indiquait qu'il y avait environ 5 200 inscriptions au Registre du camionnage en vrac. Il y a des centaines de millions de dollars en contrats qui sont distribués via ces organisations de courtage des camionneurs en vrac, donc c'est une industrie qui est fort importante au Québec. Le ministre a déposé donc un projet de loi pour modifier un certain nombre de règles qui régissent cette industrie, également dans le domaine du transport scolaire. On aura l'occasion d'échanger avec lui sur les différents articles ou amendements qu'il déposera. Un projet de loi donc qui touche non seulement la sécurité en matière de transport scolaire, mais également la question d'encadrement du courtage en services de camionnage en vrac.

Donc, pour le moment, Mme la Présidente, je vais m'arrêter ici dans le cadre des remarques préliminaires. Mais évidemment j'ai des questions d'entrée de jeu d'ordre général un peu sur le fonctionnement de cette industrie, au ministre, avant, proprement dit, d'y aller article par article.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le député de Gouin. Je vous remercie pour vos remarques préliminaires, M. le ministre, aussi. S'il n'y a pas de motion préliminaire, nous allons immédiatement débiter l'étude article par article. Oui, M. le député de Gouin.

M. Girard: Je n'ai pas, donc, de motion, mais j'ai des questions d'ordre général. Je ne sais pas si le ministre accepterait que je puisse en poser un certain nombre pour m'éclairer un peu sur le mode de fonctionnement de cette industrie, puis on pourra par la suite y aller article par article. Je ne sais pas si c'est possible, là?

La Présidente (Mme Doyer): De consentement, M. le ministre, vous acceptez? De consentement, moi, je vous dirais, parlez-vous.

M. Girard: Oui. Voilà.

La Présidente (Mme Doyer): Et, quand on sera prêts pour l'étude article par article...

M. Girard: Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): ...vous me le direz...

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...et j'appellerai le premier article.

Amendements déposés

M. Hamad: Si vous me permettez, en même temps, madame, le consentement, d'abord, pour clarifier puis aider le collègue. Je veux déposer tous les amendements, je sais qu'on va les travailler article par article, mais je vais les déposer tout de suite en partant, et ça va permettre de le voir. En passant...

La Présidente (Mme Doyer): Vous les rendez publics, M. le ministre, ou disponibles pour les collègues parlementaires?

M. Hamad: Oui. Ces amendements-là, sur 11 amendements, il y en a sept, c'est correction de l'anglais, c'est le mot en anglais.

La Présidente (Mme Doyer): Ah bon! Des coquilles.

M. Hamad: Des coquilles, comme on dit. Il y a un amendement qui est arrivé, maintenant, récemment, mais il n'y a pas grand-chose. Les autres, c'est des concordances...

Une voix: ...

M. Hamad: ...et erreurs d'écriture. En fait, il n'y a rien de...

La Présidente (Mme Doyer): Substantiel.

M. Hamad: ...de substantiel ni de contenu dans le fond. Je ne sais pas si vous en avez assez, je vais en donner d'autres, là. Oui. Puis on va vous donner les pages explicatives aussi qui vont avec les amendements.

La Présidente (Mme Doyer): Avec les amendements.

M. Hamad: Là, il faut l'expliquer à la jeune fille, comment ça marche.

Une voix: ...

M. Hamad: Je sais. Je sais. Par personne, c'est fait déjà par personne? O.K. Excellent.

● (10 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Donc, je comprends que... je comprends que vous avez une liasse d'amendements en blanc et les pages explicatives, en vert, qui suivent avec les amendements, comme ça, là.

M. Hamad: Chaque amendement, il y a une page. Exactement. Exactement.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, les pages explicatives, tout est rendu public. On est rendus nerveux, à cette commission-ci, sur ce qui peut être rendu public, hein? Alors, tout est rendu public. M. le ministre?

M. Hamad: Pardon?

La Présidente (Mme Doyer): Tout est rendu public?

M. Hamad: Oui, tout est public.

La Présidente (Mme Doyer): Les pages explicatives aussi?

M. Hamad: Oui, oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. On a été échaudés, alors maintenant, là, on pose les questions.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, tout est rendu public.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Non, c'est nouveau, parce que nous avons vécu... j'ai créé un précédent comme présidente de commission, j'ai créé un précédent.

M. Hamad: Un précédent.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, parce qu'il y a un document qui ne devait pas être rendu public et qui a été rendu public. C'est moi qui ai vécu ça. Alors, vous avez manqué ça? Bien, c'était bien! C'est pour ça que je le demande.

M. Girard: Moi, j'ai quelques questions, donc, peut-être qui peuvent... ou d'ordre général, là. Est-ce que je peux y aller, Mme la Présidente?

Discussion générale

La Présidente (Mme Doyer): Oui, je pense qu'on peut y aller, le temps que notre charmante page puisse continuer sa distribution.

M. Girard: Moi, j'aimerais savoir, si on peut m'éclaircir un peu, quel est le mécanisme... comment ça... Le ministère des Transports attribue des contrats, par un processus d'appel d'offres, à des entrepreneurs pour des chantiers, puis par la suite je comprends que ces entrepreneurs-là entrent en contact avec des zones de courtage pour un peu déterminer, répartir les contrats pour le camionnage. Alors, pouvez-vous m'expliquer un peu quel est le mécanisme, comment ça fonctionne dans ce domaine-là? J'aimerais avoir des éclaircissements d'ordre général.

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

M. Hamad: Je vais commencer par l'introduction et je vais laisser M. Cayouette, le directeur responsable de l'ensemble de transport... évidemment, le transport en vrac. En fait, il y a des appels d'offres de construction: donc, un entrepreneur soumissionne, il a un devis. Les devis du ministère des Transports exigent d'utiliser le transport en vrac pour des associations. Donc, une fois que l'entrepreneur, le plus bas soumissionnaire conforme obtient le contrat, là, c'est à lui après à faire appel à des transporteurs en vrac, et le transport en vrac avec des taux préétablis d'avance. Alors, je vais laisser peut-être M. Cayouette compléter.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, votre nom au complet, votre fonction, pour nos galées.

M. Cayouette (Benoît): Benoît Cayouette, directeur du transport routier de marchandises au ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Cayouette (Benoît): Alors, tel que le ministre l'a indiqué, quand les contrats sont octroyés, via un appel d'offres, au plus bas soumissionnaire à l'intérieur de ce qu'on appelle le devis type, c'est-à-dire, on appelle ça le cahier des charges et devis généraux du ministère, il y a toutes sortes de clauses concernant les méthodes de construction, et il y a une clause qui s'appelle une clause de stipulation pour autrui pour le compte des organismes de courtage. De sorte que cette stipulation pour autrui là, de la façon dont ça fonctionne, l'entrepreneur, lorsqu'il a besoin de camions pour transporter des matières en vrac — les matières en vrac sont déterminées et sont visées — doit faire appel à un organisme de courtage détenteur d'un permis de la Commission des transports. Ces organismes de courtage... ces titulaires de permis de courtage là opèrent à l'intérieur d'une zone — la zone, pour vous donner un objet de référence, pourrait représenter un comté électoral des années soixante-treize, par exemple, ça avait été bâti là-dessus — de sorte qu'à l'intérieur de cette zone-là, si des travaux s'effectuent à l'intérieur de cette zone-là, l'entrepreneur doit offrir au moins 50 % en termes de camions, en nombre de camions, le nombre de camions requis pour effectuer les travaux, à l'organisme de courtage titulaire d'un permis de courtage. Il y a une série de conditions qui s'appliquent à ça, je ne veux pas rentrer dans les détails, là, mais, pour faire simple, il offre 50 % du nombre de camions — exemple, si ça prend 10 camions, il y a cinq camions qui doivent provenir du titulaire de permis de courtage de la zone où s'effectuent les travaux.

Les parties, l'entrepreneur et l'organisme de courtage, doivent dans un premier temps négocier leurs conditions — c'est toujours les meilleures conditions, celles qui sont négociées. À défaut d'une entente, à ce moment-là il y a des conditions par défaut qui s'appliquent, et les conditions par défaut sont déjà préétablies, y incluant les prix de transport, y incluant les heures d'appel, quand est-ce qu'on appelle les camions, etc. — ça, c'est déjà tout canné, si je peux m'exprimer comme ça — et, à ce moment-là, lorsque les parties ont convenu soit d'une entente entre eux, soit de l'application des dispositions par défaut, le surveillant de chantier autorise le début des travaux... des transports, pardon.

M. Girard: Mais, par exemple, cette année, là, est-ce que ça... C'est parce que, lorsque j'avais eu un briefing, on m'indiquait que ça pourrait représenter, disons, cette année, environ... entre 300 et 350 millions de dollars de contrats, là, distribués entre les différentes zones de courtage. Est-ce que c'est à peu près cet ordre, en fonction... Ça dépend évidemment des budgets qui sont consacrés pour les chantiers routiers puis des budgets qui sont consacrés par le ministère des Transports. Est-ce que c'est à peu près l'ordre de grandeur, disons, cette année?

M. Cayouette (Benoît): C'est vraiment en ordre de grandeur. J'attire votre attention sur le fait que c'est extrêmement variable d'un chantier à l'autre. Quand on construit une structure, par exemple un viaduc, il n'y a pas énormément de camionnage en vrac. Quand on construit une route puis on excave beaucoup de la route, il y a beaucoup de camionnage en vrac. Mais, sur la loi de la moyenne, depuis les 10, 12 dernières années, c'est à peu près 10 % du montant, de la valeur globale des contrats attribués. On estime ça à ça. Évidemment, avec toutes les réserves, là, sur la variabilité en termes de type de travaux, de régions, etc. Mais, oui, c'est...

M. Girard: Mais comment les zones de courtage, là, comment les organisations fonctionnent-elles? C'est-à-dire qu'un camionneur qui est inscrit au registre à la Commission des transports, dans une zone de courtage particulière... alors, une fois qu'une entreprise obtient un contrat du ministère des Transports, qu'ils ont besoin de camionnage en vrac, ils font appel avec la zone qui dessert leur territoire. Comment ils font pour décider quel camionneur en vrac, quelle entreprise de camionnage en vrac va obtenir le contrat? Quel est le processus, là, qui est mis en branle? Puis quelles sont, un peu, les règles qui régissent ça au niveau de la Commission des transports... de la CTQ ou du ministère des Transports? Comment vous contrôlez ça, pour s'assurer que le processus est transparent puis rigoureux?

M. Cayouette (Benoît): À partir du moment où l'entrepreneur fait appel aux courtiers de la zone où s'effectuent les travaux — c'est ça qui est indiqué — ce titulaire de permis là, lui, a des règlements généraux qui l'encadrent, et aussi il y a des dispositions réglementaires qui prévoient qu'il ne doit avoir qu'une seule liste d'appel. Alors, autrement dit, c'est une espèce de roulette à l'intérieur de laquelle vous avez votre tour. Les journées se rééquilibrent. Par exemple, si vous n'étiez pas disponible pour des travaux une journée mais qu'on vous a appelé pour d'autres travaux... il y a toutes sortes de mécanismes qui sont propres à chaque organisme de courtage. Cette règle de répartition équitable, là, entre les membres peut varier un tant soit peu d'un endroit à l'autre, là. Par exemple, il peut y avoir différents tours pour des configurations de camions différentes. Si vous avez, par exemple, un tracteur avec une semi-remorque, vous avez plus de capacité mais moins de flexibilité, évidemment, sur certains chantiers. Les courtiers peuvent se constituer une liste de semi-remorques parallèlement à une liste de camions 10 roues, par exemple. Sur la liste de semi-remorques, vous êtes le premier, deuxième, troisième à partir.

Au fur et à mesure qu'il y a des besoins, par exemple, s'il y avait juste une seule liste, là, pour faire simple, s'il y avait une seule liste, l'entrepreneur demande d'avoir 12, 20 camions... 20 camions, supposons, pour le lendemain. Ça représente 50 % des camions nécessaires pour l'ensemble du chantier. À ce moment-là, le répartiteur du titulaire du permis de courtage, lui, prend son cellulaire, appelle tous ces gens-là un en arrière de l'autre: demain matin, huit heures, tel chantier, pour faire telle affaire. Et là c'est la job du répartiteur finalement de rejoindre, selon la liste de priorité d'appel, c'est-à-dire, si vous êtes le premier, deuxième, troisième à partir, bien il va commencer par appeler le premier, ensuite le deuxième, ensuite le troisième, de façon à ce qu'à la fin du jour et à la fin de l'année l'ensemble des camionneurs auront travaillé, par exemple, 80 jours chacun. Alors, à plus ou moins 80 jours, 79, 78... Comme je vous dis, chaque titulaire de permis de courtage organise les vacances, par exemple, les journées de non-disponibilité pour bris mécanique, tout ça, c'est prévu dans les règlements internes. Mais le fait d'avoir une seule liste de répartition puis de répartir équitablement, c'est prévu par règlement.

M. Girard: Comment elle est bâtie, la liste de...

Une voix: ...

M. Girard: Excusez. Comment elle est bâtie, la liste de priorité d'appel? Comment est bâtie la liste de priorité d'appel dans les zones de courtage?

M. Cayouette (Benoît): En fait, tous les noms sont là, puis, au début d'année, tout le monde part à zéro. Et là, au fur et à mesure que vous travaillez, vous faites indiquer une demi-journée ou une journée. Alors, c'est une grille, si vous voulez, pour faire simple, là, c'est une grille avec votre nom. Il y a un calendrier perpétuel, là, pour l'année. Et, le 12 février, vous avez été appelé pour faire une journée de travail, vous avez accepté, on vous indique une journée de travail. On compile vos journées de travail comme ça. Si vous avez refusé, il peut y avoir des pénalités, parce que vous vous rendez disponible pour le courtier. Le courtier, son mandat, c'est de vous trouver de l'ouvrage. Alors, s'il vous appelle, puis vous n'êtes jamais disponible, bien on a un sérieux problème. Alors, à ce moment-là, il y a des postes de courtage, puis là c'est en fonction de leur règlement de régie interne, ils disent: Si tu refuses une journée de travail, par exemple, bien on te l'impute quand même. Alors, c'est comme si tu étais venu travailler, mais tu as refusé d'y aller, donc ça te fait deux jours de travail.

Après ça, on t'a rappelé, trois jours de travail, ainsi de suite. La moyenne des jours est calculée automatiquement, si vous voulez, puis, au bout de la ligne, ça dit: Bon, bien, moi, je suis à 82. Et là, selon, encore, les règles particulières des organismes de courtage, le premier à partir, c'est celui qui a le moins de jours de faits, et ainsi de suite, pour que... Évidemment, dans l'année, ça fluctue un peu, là, tu sais. Chaque individu fluctue un peu, l'ensemble du groupe fluctue aussi un peu. À la fin de l'année, c'est supposé donner... tout le monde devrait avoir travaillé le nombre de jours total divisé par le nombre de membres. Ça, c'est l'objectif à atteindre.

● (10 h 30) ●

M. Girard: Mais qu'est-ce qui fait qu'un camionneur est le numéro 1 sur la liste puis l'autre, je ne sais pas, moi, se retrouve 300e? Comment...

M. Cayouette (Benoît): En fait, voyez...

M. Girard: Comment c'est déterminé? Est-ce que c'est en fonction de l'ancienneté ou de l'année d'inscription?

M. Cayouette (Benoît): Non. Voyez ça comme une roulette. Et puis, quand vous avez travaillé une journée, il va falloir que tout le monde avant vous, les... Mettons que vous êtes 20 membres dans le poste de courtage, on vous appelle, vous avez eu une journée; on va appeler les 19 autres membres avant de vous rappeler une deuxième fois, puis ainsi de suite. Et la roue tourne sans arrêt.

M. Girard: Et est-ce qu'ils ont tous un système différent selon les centres de courtage? C'est-u géré manuellement ou c'est des systèmes informatiques? C'est manuellement, c'est...

M. Cayouette (Benoît): Je vous dirais que c'est variable en fonction du nombre de membres. Bien sûr que, quand on a un poste de courtage comme à Montréal, avec 160, 200 membres, c'est informatisé. Quand on est dans une autre

zone où il y a 16, 17, 20 membres, bien là, évidemment... puis en fonction des rushs d'ouvrage puis en fonction... Là, ça peut être géré manuellement par le directeur de courtage lui-même.

Je vous dirais que la tendance, c'est que les gens essaient de s'informatiser. Plus on avance, plus les gens s'informent, puis évidemment c'est en fonction de la quantité d'ouvrage. Ce n'est pas tout de compiler les jours, encore faut-il rejoindre les camionneurs. Il y a d'autres tâches qui sont associées à ça. Moins on va perdre de temps à la compilation manuelle de ça, mieux ça va être.

Mais je vous dirais que c'est très variable. C'est en fonction des moyens puis de l'infrastructure de chacun des titulaires.

M. Girard: Étant donné les sommes d'argent qui sont en jeu — on parlait d'un ordre de grandeur évidemment de 300 à 350 millions de dollars, là, ça peut varier d'une année à l'autre — qu'est-ce qui... quelles sont les vérifications qui sont effectuées par le ministère ou par la Commission des transports pour s'assurer que le mécanisme d'octroi de ces contrats-là est rigoureux? Parce que vous me dites... Si je vous ai bien compris, ils ont un système différent d'une zone à l'autre. Dans certains cas, c'est géré manuellement. Ça dépend des régions. Qu'est-ce qui vous assure que ce processus-là est dans tous les cas rigoureux et qu'il n'y aura jamais de gens qui, par exemple, pourraient se retrouver sur un chantier X et Y quand une compagnie ou une entreprise obtient le contrat, ce serait toujours le même camionneur en vrac qui obtiendrait le contrat pour travailler sur le chantier? Comment... Quels sont les mécanismes de vérification que le ministère a mis en place pour ce type de d'octroi de contrat là?

M. Cayouette (Benoît): Il y a deux méthodes de vérification, si vous voulez. Dans un premier temps, les camionneurs eux-mêmes, à l'intérieur de leurs propres organismes de courtage, se sont dotés de règlements, de codes d'éthique et de règlements de régie interne. Donc, il appartient d'abord aux camionneurs qui... Parce que la liste des jours travaillés doit être affichée, doit être disponible à tout le monde. Alors, ça, c'est la mesure qu'on a prise pour que ce soit transparent.

Si un camionneur constate... Et, comme je vous dis, il y a des petites fluctuations. Dans bien des cas, un camionneur va constater qu'il a quelques jours de retard. Après explications avec le répartiteur, il va comprendre que c'est parce qu'il n'était pas disponible ou que son tour est imminent. Donc, pour les petites variations, ça se règle dans le bureau du répartiteur généralement, avec cette liste-là qui est disponible pour tous.

Deuxièmement, ce qu'on s'est assuré, c'est que ce sont des organismes à but non lucratif, de sorte que le répartiteur est un employé, cette organisation-là appartient à ses membres, à la lumière d'une coopérative, si vous voulez. Alors, le fait que ce soit à but non lucratif, c'est assez important. Personne n'a un intérêt à faire un profit sur le dos des collègues ou sur le dos des... Bon.

Et la troisième dimension... Puis évidemment les camionneurs qui pensent qu'ils sont lésés ont un recours à l'intérieur des codes d'éthique et des règlements généraux appliqués par l'organisme de courtage lui-même, dans un premier temps. Donc, s'il pense qu'il a été lésé, il manque des journées, par exemple, il pourrait toujours aviser son conseil d'administration, demander à ce qu'il y ait une révision de son cas, etc. Ça, c'est prévu à l'intérieur des règles générales. Et, si jamais il n'y avait pas d'écoute de la part du conseil d'administration, pour toutes sortes de raisons, il peut aller à la commission, formuler une plainte en bonne et due forme, demander à un commissaire qu'on enquête, la commission enquête.

Ça, c'est le premier mécanisme, si vous voulez, de surveillance. Ça fonctionne assez bien parce que les camionneurs sont à leur affaire. Évidemment, ils ont intérêt à regarder si leur tour arrive.

Dans un deuxième temps, la Commission des transports chapeaute tout ça. Donc, elle approuve ces règlements-là et elle a le pouvoir d'enquête auprès des titulaires de permis de courtage, de sorte qu'il y a un article de la loi, le 49.2, qui donne les pouvoirs à un enquêteur de la commission. Et la commission a un département d'enquête avec des enquêteurs, peut, sur programme, sur demande, simplement sur programme de vérification, aller faire un audit chez un courtier; le courtier doit lui remettre l'ensemble des documents. Et, une fois que l'enquêteur de la Commission des transports a fait son travail, s'il y a des situations anormales, il peut les référer à un commissaire de la Commission des transports.

M. Girard: Mais à votre connaissance est-ce qu'il peut arriver, par exemple, que le ministère des Transports octroie un contrat à un entrepreneur par un processus d'appel d'offres, qui obtient le contrat pour effectuer des travaux sur une route, et que c'est toujours les mêmes compagnies qui font du camionnage en vrac qui... lorsque c'est l'entrepreneur X qui obtient le contrat, c'est toujours les mêmes camionneurs en vrac qui effectuent les travaux sur les routes, lorsque c'est ce dit entrepreneur-là qui obtient le contrat.

M. Cayouette (Benoît): L'exemple...

M. Girard: Comment vous êtes en mesure de nous assurer qu'il n'y a pas certains camionneurs ou certaines compagnies ou entreprises qui exigent toujours que ce soient les mêmes camionneurs qui obtiennent les contrats?

M. Cayouette (Benoît): Je ne vous dis pas que ça n'arrive pas, je vous dis: Je ne sais pas le... Ça, je trouve que c'est un gros cas, mais...

M. Girard: Non, mais c'est une question que je vous pose, là.

M. Cayouette (Benoît): Mais, ceci dit, mais, ceci dit, premièrement, comme je vous disais, les camionneurs du poste de courtage vont être les premiers à dénoncer ça. Ils vont dénoncer ça auprès de leur organisme de courtage, auprès

de leur titulaire de permis de courtage. Dans un deuxième temps, s'ils voient qu'ils n'ont pas d'écoute, ils vont aller à la Commission des transports.

Généralement, on est informés de ça, pas parce qu'on a un rôle à jouer là-dedans. Nous, on écrit la clause, la stipulation pour autrui. Nous autres, on ne fait pas de... si vous voulez, on n'a pas de pouvoir de faire d'arbitrage. On a un espèce de pouvoir moral parce qu'on est bien connus. Les gens nous appellent, nous mettent au courant de ces situations-là. Le cas échéant, on peut aviser la Commission des transports en leur demandant: Pourrais-tu aller enquêter dans tel poste de courtage, on a des informations à l'effet qu'il pourrait y avoir des anomalies, là, sur la répartition du travail. Ça, on le fait si requis. Mais, comme je vous dis, que ce soit toujours le même entrepreneur, moi, ça fait longtemps que je suis là-dedans, là, je n'ai jamais vu un cas aussi gros que ça.

Par ailleurs, il faut faire une nuance: de temps à autre, l'entrepreneur peut exiger un type de camion. Alors, si, par exemple, quelqu'un avait... il pourrait exiger que ce soit fait avec des semi-remorques parce que le ministère lui impose d'utiliser des semi-remorques, par exemple, ou l'inverse, juste des 10 roues parce que c'est plus malléable, puis etc. Si le ministère impose cette condition-là à l'entrepreneur, l'entrepreneur est justifié de l'imposer aux titulaires de permis de courtage. Le cas échéant, bien il y a seulement les propriétaires de 10 roues qui pourraient aller sur ce chantier-là. Les 12 roues puis les semi-trailers, par exemple, ne seraient pas aptes à y aller. Ça veut... Là, si je reviens à votre exemple, ça ne serait pas une personne.

M. Girard: Et, dans le cas où, je ne sais pas, moi, un camionneur en vrac qui travaille sur un chantier se plaint que, par exemple, il a eu... son camion a subi des bris mécaniques, parce que, sur le chantier, bon, le... je ne sais pas comment utiliser... quel terme utiliser, mais, disons, l'accueil pour ces camions-là était problématique, ça a fait en sorte que ça a entraîné un bris mécanique sur son camion, que le camionneur téléphone à sa zone de courtage pour lui dire: Il y a eu un bris, ou on a mal préparé le chantier pour notre arrivée, quelle est la réaction de la zone de courtage? Est-ce qu'on va lui dire: Bien, retire ta plainte, parce que, si tu mentionnes ça, ça va avoir un impact sur tes contrats futurs?, ou on va exiger de l'entrepreneur en question qu'il assume les coûts au niveau des bris mécaniques pour le camionneur en vrac qui a subi des bris lorsqu'il s'est présenté sur un chantier?

M. Cayouette (Benoît): On est à l'extérieur de la clause d'embauche, c'est-à-dire que c'est des conditions... ce n'est pas propre aux camionneurs en vrac. Donc, un bris mécanique qui serait la cause... qui serait dû à la négligence, par exemple, ça pourrait arriver à un sous-traitant qui n'est pas dans le poste de camionnage en vrac. Donc, ce n'est pas particulier.

M. Girard: O.K. Et donc, à votre avis, au niveau du processus, au niveau du processus d'octroi, vous, vous estimez qu'il est, à l'heure actuelle, rigoureux, que tout est fait dans les règles de l'art dans toutes... sur toutes les zones de courtage à travers le Québec et qu'il n'y a pas de modification à apporter au projet de loi sur le mécanisme de zone de courtage où, par exemple, il n'y a pas d'exigence de la part du ministère pour qu'il y ait, par exemple, un système informatisé dans toutes les zones de courtage, que ce ne soit pas géré manuellement mais qu'il y ait un système précis selon des règles et des normes fixées par le ministère. Pour vous, le système fonctionne bien présentement, et il ne doit pas y avoir, sur ce plan-là, des modifications apportées à la loi.

● (10 h 40) ●

M. Cayouette (Benoît): Sous réserve des modifications qu'on apporte aujourd'hui et sous réserve des modifications éventuelles dans la clause d'embauche, qu'on fait régulièrement, les mises à jour, je vous dirais que le système fonctionne bien, a démontré ses preuves, il y a des mécanismes de prévus. Est-ce que c'est infaillible? Non, comme n'importe quel système. Mais on pense qu'il y a des mécanismes suffisants qui sont prévus pour assurer aux camionneurs d'avoir une saine répartition.

M. Girard: Disons que je suis un camionneur en vrac, je travaille sur un chantier. Vous, vous êtes responsable de la zone de courtage. Je vous fais part de certaines difficultés où j'estime que j'ai été lésé ou que c'est à mon tour d'obtenir le contrat puis que, je ne sais pas, mon nom est sauté sur la liste, puis je décide de déposer une plainte. Est-ce que vous, comme responsable de la zone de courtage, vous êtes informé de la plainte, par exemple, que je dépose à la CTQ? Et est-ce qu'il peut... Est-ce qu'il est possible pour ceux et celles qui gèrent les zones de courtage de, disons... qu'il y ait une certaine forme de représailles pour ceux et celles qui décident de porter plainte à la Commission des transports du Québec?

M. Cayouette (Benoît): Pour répondre vite à votre question, les mécanismes sont là. L'homme est humain. Au travers de toute cette procédure-là, on pense, nous autres, que la personne qui se sent lésée a suffisamment de recours, peut aller jusqu'à la Commission des transports, peut aller jusqu'au directeur du Service juridique de la Commission des transports. Donc, on pense qu'il y a tout ce qu'il faut, en autant qu'on s'en serve.

M. Girard: Est-ce que vous avez les statistiques sur les plaintes et les vérifications qui sont effectuées par le ministère?

M. Cayouette (Benoît): Par la commission des...

M. Girard: Par la CTQ, excusez-moi, oui.

M. Hamad: C'est parce qu'il y a le... Quand il y a des plaintes, quand ça ne va bien, le ministère n'intervient pas, c'est la commission.

M. Girard: Oui, je me suis trompé, je voulais parler de la CTQ. J'ai fait une erreur, excusez-moi, c'est un lapsus.

M. Hamad: Ah! C'est correct. O.K., O.K. Non, non, c'est correct, parce qu'il faut faire la distinction. Une commission, c'est comme un tribunal, hein? Puis, lui, ce n'est pas sa responsabilité, le tribunal. Alors, avez-vous des statistiques sur le...

M. Girard: Si ma mémoire est bonne, je pense, lorsqu'on a eu le briefing, nous avons demandé, si ma mémoire est bonne, ce genre de renseignement.

M. Hamad: Alors, on va demander à Me Daneau, peut-être, de présenter ça.

M. Girard: O.K. Puis, si c'était possible, M. le ministre, peut-être juste les déposer formellement pour la commission, là, si c'est possible de...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Me Daneau, en disant votre nom au complet et votre fonction.

M. Daneau (Christian): Alors, Christian Daneau. Je suis directeur des services juridiques et secrétaire de la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Daneau (Christian): Écoutez, du 1er avril 2006 au 31 mars 2011, la commission a ouvert 113 dossiers d'inspection à l'égard de postes de courtage. 83 de ces dossiers-là originent de plaintes, donc, de vraquistes qui se plaignaient, par exemple, de la répartition. 29 dossiers ont été ouverts suite à un programme d'inspection mis en place par la commission auprès de différents postes, et un dossier a été ouvert à la demande d'un commissaire dans le cadre d'un mécanisme d'approbation de règlement. Et, de ces 113 dossiers là, il y en a neuf qui ne sont pas encore débutés, et donc tous les autres, c'est-à-dire, Mon Dieu, 113 moins 9, là, sont terminés... 104 sont terminés, soit par une intervention du Service de l'inspection, de sensibilisation, parce qu'il faut comprendre que les plaintes ne sont pas toutes très complexes, ou soit par une intervention du Service juridique, ou soit par une intervention de la commission.

M. Girard: Là, il y en a eu combien, d'interventions de votre part, suite à ces... Vous m'avez parlé de...

M. Daneau (Christian): Je n'ai pas ces statistiques-là, malheureusement. Je ne peux pas vous dire, là, la ventilation exacte, mais la plupart des dossiers se règlent par voie de négociation, habituellement. C'est très, très rare que ça va se rendre jusqu'à la commission en termes de tribunal.

M. Girard: Est-ce qu'on peut les avoir, ces statistiques?

M. Daneau (Christian): Écoutez, ce serait assez complexe, là, parce que c'est sur une grande période, mais il faudrait voir.

M. Girard: Oui, mais c'est parce que, quand même, ça a un lien avec le projet de loi, quand même, qu'on étudie, là.

M. Daneau (Christian): Oui, bien sûr.

M. Girard: Puis je pense, monsieur...

M. Daneau (Christian): Écoutez, j'ai l'objet des plaintes. La plupart des plaintes sont l'iniquité de la répartition ou ça vise la conciliation et l'arbitrage.

Maintenant, je ne peux pas vous dire quel nombre de plaintes se sont rendues jusqu'à la commission, mais je peux vous dire qu'elles ont toutes été réglées, par contre.

M. Girard: Oui, sauf qu'il me semble que c'est des données... Comme parlementaire, là, je ne pense pas que j'exagère dans le type d'information que nous souhaitons avoir, surtout que, lorsqu'on a eu des briefings, on a demandé d'avoir des informations complémentaires pour nous aider à la compréhension du projet, pour pouvoir poser des questions. Moi, je souhaite, Mme la Présidente, que ces informations-là puissent être disponibles pour les parlementaires et soient déposées.

M. Hamad: ...quelle information? Juste pour le savoir précis, là.

M. Girard: Bien, au niveau des interventions ou des inspections qui ont été faites, puis quelle est la nature. Moi, c'est ces éléments-là que j'aimerais: Quel type d'inspection? Quelle est la nature de ces interventions-là?

Une voix: ...

M. Girard: Combien se sont soldées par des gestes qui ont été posés par la... Ou les amendes, par exemple, par rapport à des zones ou des organisations de courtage.

M. Daneau (Christian): En fait, il n'y a pas de possibilité d'amende, là, ça fait partie du projet de loi, le...

M. Girard: ...

M. Daneau (Christian): D'accord. Écoutez, moi, ce que je peux vous dire, c'est que j'ai l'objet des plaintes, j'ai l'objet des interventions, j'ai le statut du dossier, qui m'a été confirmé par le Service de l'inspection, mais aujourd'hui je ne suis pas en mesure de vous dire combien de dossiers se sont rendus jusqu'à la procédure devant la commission. Maintenant, c'est possible que je puisse extraire cette donnée-là, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, ce que je vous suggérerais à ce moment-ci, M. le député de Gouin, peut-être de déposer officiellement votre document, de le rendre disponible au député de Gouin. Et, s'il y a des informations qui manquent, il pourra le dire, hein?

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

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, allez-y.

M. Girard: Je comprends que vous êtes le responsable, un peu, légal au niveau de la CTQ. Il me semble... Puis ça fait quand même un petit bout, là, qu'on a eu le briefing. Il me semble, ce genre de données là, ce serait normal que, comme parlementaire, je puisse les avoir, là, avoir ces informations-là.

Puis vous me dites qu'il y en a combien, au niveau de l'iniquité, au niveau de l'attribution des contrats, à peu près, qui ont été... juste pour me donner...

M. Daneau (Christian): Ce que je peux vous dire, c'est qu'au niveau des décisions les décisions sont accessibles sur le site Internet de la commission. Alors, les décisions concernant le courtage sont facilement accessibles, il suffit de... par le moteur de recherche, de taper «courtage», et vous avez l'ensemble des décisions qui ont été rendues. De ces décisions-là, il y a évidemment des décisions d'approbation des règlements. Et, des décisions de sanction au niveau des postes de vrac, je dois vous dire qu'il y en a très peu, parce que la loi actuellement, à l'article 40 de la loi, ne prévoit comme mode de sanction que la suspension et la révocation d'un permis de courtage, ce qui est une mesure très, très excessive. C'est pourquoi d'ailleurs dans le projet de loi on inclut une mesure intermédiaire, «toute autre mesure», donc ordonner des choses. Et donc, dans ce contexte-là, il y a peu de décisions de la commission qui révoquent des permis de courtage, puisque vous devez comprendre que, si c'est un problème très ponctuel de répartition, ça paralyserait une zone complète de courtage.

Alors, les interventions de la commission se situent beaucoup au niveau de s'assurer que la répartition est bien faite, de recommander, et en général les recommandations de la commission par son Service d'inspection sont suivies par les postes de courtage, il y a une excellente collaboration. Parce que vous devez comprendre que de révoquer un permis de courtage parce qu'une journée a été mal répartie, bien c'est une solution un peu radicale. Alors, c'est pourquoi d'ailleurs, dans le projet de loi, il y a un amendement pour avoir des mesures plus... moins radicales que celle-là.

M. Girard: Mais comment vous procédez à l'heure actuelle dans le cas où vous faites une enquête à la CTQ puis vous découvrez qu'il y a une iniquité une journée ou, je ne sais pas, une semaine ou un mois? Quel geste posez-vous? Puis, qu'est-ce qu'ils sont obligés de faire, au niveau de la zone de courtage, suite à l'enquête de la CTQ?

M. Daneau (Christian): Bon, la commission, c'est un tribunal administratif, donc on doit faire preuve d'une certaine prudence. Alors, les plaintes sont soumises à un comité de cas initiés, qui examine la teneur d'une plainte et qui décide à la face même si la plainte est une plainte sérieuse. Si c'est une plainte qui semble bien fondée, c'est référé au Service de l'inspection. Le Service de l'inspection communique avec le poste, recueille les faits, intervient auprès du poste et des vraquistes, du plaignant, et, dans la majeure partie des cas, cette seule intervention là est suffisante pour régler les plaintes, dans la majeure partie des cas.

M. Girard: Est-ce que la majorité des plaintes, c'est lié à l'iniquité?

M. Hamad: On va déposer le document, puis vous prendrez...

M. Daneau (Christian): C'est lié... Ce n'est pas lié à l'iniquité, je vous dirais. La majorité des plaintes, à vue de nez, là, c'est lié à la notion de principal établissement, c'est-à-dire un vraquiste qui déménage d'une zone à l'autre et qui se réabonne à un autre poste. Donc, souvent les gens vont se plaindre qu'il y a un nouveau, là, qui arrive et qui n'a pas son véritable principal établissement dans la zone de courtage. C'est la grande majorité. Au niveau de l'iniquité, rapidement, là, c'est un faible pourcentage.

M. Girard: J'étais sous l'impression d'avoir entendu l'inverse il y a quelques minutes, dans votre...

M. Daneau (Christian): Bien, écoutez, ce n'est pas tout à fait ça, là. Je vous ai parlé d'iniquité, je vous ai parlé de non-respect de règles de répartition, de conciliation et d'arbitrage, on peut se plaindre que l'arbitrage et la conciliation faits par le poste entre les vraquistes est inadéquat, principal établissement. Mais, je vous dirais, sur la majeure partie des pages, là, on parle de principal établissement.

M. Hamad: On va régler ça, on va vous le donner, ça fait que vous ne vous poserez plus de question là-dessus, puis vous allez tout avoir là-dedans. Ça, c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Ça peut être rendu public, M. le ministre?

● (10 h 50) ●

M. Hamad: Ça, c'est-u légal, ça?

Une voix: ...

M. Hamad: C'est légal?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Public, public? Informations nominatives? Bon, merci.

M. Hamad: C'est légal.

M. Ouellette: Tout est légal, mais là est-ce que ça peut être sorti publiquement?

La Présidente (Mme Doyer): C'est public. Vous avez dit que c'était même sur le site.

M. Daneau (Christian): Non. Sur le site, ce sont les décisions de la commission, madame, je m'excuse.

M. Hamad: Mais là, Mme la Présidente, vous nous intriguez, là. C'est quoi, votre affaire de public?

La Présidente (Mme Doyer): Je vous raconterai ça.

M. Ouellette: Non, mais je vous l'expliquerai, M. le ministre.

La Présidente (Mme Doyer): Je pense que M. le député de Chomedey peut vous l'expliquer en long, en large et sur le travers. Et vous aussi, hein, M. le député d'Orford?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, parce que, là, je constate qu'il y a les numéros de dossier, les noms des entreprises. Ça va? C'est correct de rendre ça public aux parlementaires?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. Henley et moi, on a été traumatisés.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): ...deux choix. On peut le rendre disponible aux parlementaires pour ce qu'on est en train de faire, c'est tout.

M. Daneau (Christian): Moi, j'aimerais mieux que vous le rendiez disponible pour une raison très simple: il s'agit de plaintes qui auraient pu... desquelles peut découler un processus de nature quasi judiciaire, donc une sanction de la commission. Je comprends que la plupart des dossiers sont terminés, mais, en vertu de la loi d'accès à l'information, en principe, la teneur des plaintes n'est pas nécessairement un renseignement public. Je suis prêt à le rendre disponible pour vous, là, mais...

M. Hamad: Mais non, là. Si ce n'est pas public, on ne le rend pas public. Là, là, ce n'est pas une question de...

La Présidente (Mme Doyer): C'est parce que, là, oui, il y a deux choix.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui. C'est parce que c'est ça, mais...

M. Hamad: ...puis, moi, je ne vais pas le savoir non plus. Mais, si vous avez le droit de le donner, vous le donnez, là. Ce n'est pas parce que...

M. Daneau (Christian): Je peux vous donner les statistiques, mais je ne peux pas rendre publiques les plaintes.

M. Hamad: O.K., bon, il peut donner les statistiques.

M. Ouellette: Mais il y avait une...

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça.

M. Ouellette: C'est ça, M. le ministre.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça. On va le déposer... M. le ministre, regardez-moi. On va le distribuer aux membres de la commission et uniquement aux membres de la commission, si c'est votre choix, si vous pouvez le faire. C'est parce que, si vous nous le déposez à nous, on peut le mettre sur le site de... C'est pour notre travail, mais c'est correct aussi. Mais comment vous décidez ça, M. le ministre, là?

M. Hamad: Prenez ça, là, je vais le déposer, là. Mais ça, c'est confidentiel, il ne sort pas de là, là. Puis, si ça sort de là, là, il y a quelqu'un qui va payer, là, on se comprend?

La Présidente (Mme Doyer): Ça veut dire qu'on ne le mettra pas sur le site. On le dispose aux membres pour le bien-fondé de nos travaux de la commission, voilà, tout simplement.

M. Hamad: Mais ça ne sort pas public, ça, Mme la Présidente. Si ça sort public, celui qui le sort...

La Présidente (Mme Doyer): C'est vous qui me le dites. Puis, si vous me dites ça, c'est ça qui va arriver.

M. Girard: Je pense que, Mme la Présidente, ça se déroule très bien ce matin. Je pose des questions pour avoir des éclaircissements sur le projet de loi, là, alors voilà. C'est ça, mon objectif.

Une voix: ...

M. Girard: Oui, allez-y.

M. Ouellette: Je m'excuse, Mme la Présidente, j'ai une question pour M. Daneau.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez-y.

M. Ouellette: Sur les 113 dossiers qui ont fait l'objet de plainte, combien ont fait l'objet de décision? Parce que vous avez parlé de décisions qui sont sur le site. Donc, dans le document, là, vous faites état des 113 dossiers qui ont fait l'objet de plainte. Combien est-ce qu'on va en retrouver sur le site qui ont fait l'objet de décision de la commission?

M. Daneau (Christian): Écoutez, il faut distinguer deux types, là, de décision. Il y a les décisions concernant la notion de principal établissement. Ça, il y en a plusieurs. Bon an, mal an, il y a toujours, je ne sais pas, moi, une dizaine de décisions qui visent la notion de principal établissement. Mais de plaintes qui ont résulté d'une décision concernant une mauvaise répartition et une suspension de permis, à ma connaissance, il y en a eu une dans les dernières années, une importante. Le reste, ce sont toutes des décisions qui visent uniquement la notion de principal établissement.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, monsieur... Ça va? Est-ce vous voulez continuer, M. le député de Gouin?

M. Girard: Oui. Est-ce que, dans l'élaboration... Ça peut être le ministre qui me répond ou quelqu'un de son équipe, là. Dans l'élaboration du projet de loi, vous me dites que vous avez consulté les différentes tables, là. Je ne sais pas si le ministre peut préciser, il y a fait référence, je crois, dans ses remarques préliminaires. Mais est-ce qu'il y a eu des consultations un peu plus larges auprès de camionneurs en vrac, là, qui pratiquent dans différentes zones de courtage? Parce que, moi, je vous le dis bien honnêtement, j'ai eu l'occasion d'en rencontrer, M. le ministre, qui ont posé un certain nombre de questions sur le processus d'attribution des contrats et sur... dans certaines régions.

Moi, j'aimerais savoir quelle est la nature des consultations. Puis je veux comprendre un peu, là, pourquoi, dans le projet de loi, ces questions liées au processus d'octroi, alors que c'est des sommes qui sont quand même considérables, ne sont pas abordées dans le projet. Moi, j'aimerais comprendre, M. le ministre, sur ces éléments-là.

M. Hamad: Là, il faut bien... En fait, il y a des consultations qui ont été faites par le ministère. Il y a des consultations que, moi, j'ai assisté. Alors, je vais commencer par le ministère, puis par la suite... Êtes-vous prêt pour faire les... Oui? Allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): M. Caouette... Cayouette, pardon, Cayouette.

M. Cayouette (Benôit): Il y a eu des consultations. Depuis très longtemps, il y a des consultations. On a rencontré des camionneurs, des organismes de courtage, des donneurs d'ouvrage, des gens de nos directions territoriales, des surveillants de chantier, parce que c'est eux autres qui ont le poulx du chantier. Donc, depuis, en fait, juillet 2004, pour s'assurer qu'on avait une bonne compréhension de ce qui se passait, on a rencontré, dans toutes les régions du Québec, tous ceux qui ont bien voulu se présenter aux sessions qu'on avait publicisées, de sorte que je ne peux pas vous dire combien de camionneurs exactement on a... mais on a consulté tous les groupes.

Depuis 2007, on est assis avec les associations qui représentent ces camionneurs-là et on travaille sur l'élaboration d'un cadre comme ça. Nous, on n'a pas... Ce qu'on entend des associations, ce qu'on a perçu de nos consultations, c'est que l'encadrement à l'heure actuelle, avec les propositions qu'on modifie aujourd'hui, ça fonctionne, c'est ça. Donc, ça, c'est les consultations que, nous, on a faites.

M. Hamad: Alors, je vais ajouter là-dessus, là. J'ai la liste de tout le monde qui a été... Et évidemment vous savez, là, qu'on consulte. Moi, j'ai consulté quelques camionneurs, j'ai rencontré. J'ai fait même un déjeuner, il y avait à peu près... il y avait une quarantaine de camionneurs, des gens sur le terrain.

Alors là, ce qu'on a ici — c'est correct, oui — ce qu'on a, en fait, c'est les gens qui étaient... Ça, c'est la fiche du ministère et du ministre, là. Alors, voilà les gens qui ont été consultés. Ça, c'est les... il y a une table de... En passant, avez-vous parlé de la table? Il y a une table de concertation. Cette table-là, il y a des gens autour de la table, alors les Vrac — ça, c'est Vrac-Montréal, Vrac-Centre, Vrac-Sud, Vrac-Richelieu, Vrac-Rouville, Vrac-Outaouais — l'association des... l'ACRGTO, les propriétaires de machinerie lourde, l'Association nationale des camionneurs artisans, l'association des transporteurs de Baie-Comeau, TransVac Montréal-Laval, Transporteurs en vrac-Région 03, Poste de camionnage en vrac région 06, Travailleurs autonomes Québec, métallos, Regroupement des camionneurs indépendants, Corporation Vrac 2000, Transport Gilles Gauthier, Canadavrac, Transportbec, regroupement des camionneurs et entrepreneurs indépendants, Transport d'agrégats du Québec, Association du camionnage du Québec, 94 postes de courtage du Québec affiliés — c'est L'ANCAI — Fédération québécoise des municipalités, la Commission de la construction, l'Union des municipalités, Hydro-Québec, Société d'énergie Baie James, Commission des transports, ministère des Transports, ville de Montréal, ville de Québec. Les ministères, il y a d'autres ministères impliqués là-dedans.

Ça, c'est les gens, et nous avons évidemment consulté. Mais, là-dedans, en fait, il y a quelques associations qui groupent la majorité. Tu as la ligue majeure. La ligue majeure, c'est L'ANCAI, L'ANCAI qui regroupe la grosse part. Après ça, tu as d'autres associations, comme le... que je viens de mentionner, là, il y a le RECIQ, par exemple. Ça, c'est des camionneurs, entrepreneurs indépendants, et il y a aussi les... Alors, tout ce monde-là.

● (11 heures) ●

M. Girard: Puis, de votre point de vue, M. le ministre, le processus d'octroi des contrats par l'ensemble des zones de courtage, ça fonctionne bien puis ça ne doit pas faire l'objet de discussion ou de débat dans le cadre du projet de loi, de votre... Parce qu'on me confirme, dans le fond, que chaque zone de courtage a un peu ses propres règlements et sa façon d'attribuer des contrats, ça varie d'une zone à l'autre. On convient également que c'est des sommes quand même importantes. On parle cette année d'un ordre de 300 à 350 millions. Je me demandais, vu que c'est quand même un élément important, comment se fait-il que ces éléments-là n'ont pas fait l'objet de règles ou d'articles ou... dans les futurs règlements qui seront déposés, ne sont pas abordés dans le projet de loi? Parce que je lui ai dit très franchement que j'ai des camionneurs, que j'ai eu l'occasion de rencontrer, qui m'ont fait part de nombreuses doléances sur le mécanisme d'attribution, sur le moment où, lorsqu'ils portent des plaintes à la zone de courtage parce qu'ils estiment avoir été exclus de zones de contrat, on leur fait comprendre que ce n'est pas dans leur intérêt de monter un peu plus haut, qu'il y aura des conséquences.

J'ai aussi eu l'occasion de discuter avec des camionneurs qui ont subi des bris sur des chantiers et ils ont téléphoné à leur zone de courtage puis on leur a amicalement suggéré de ne pas porter plainte ou de ne pas en parler, à défaut de quoi il y aurait également des conséquences.

Moi, c'est ce qu'on m'a indiqué, je ne présume de rien, je pose des questions, mais je... Lorsque j'ai lu votre projet de loi, je suis juste étonné qu'il n'y ait absolument rien sur toute la question, le mécanisme d'octroi, compte tenu que vous y avez déjà fait référence, à des discussions que vous avez eues dans votre ministère sur la question du processus d'appel d'offres pour des contrats octroyés par le ministère des Transports.

Pourquoi le ministère ne s'est pas penché sur le mécanisme d'octroi de contrat des zones de courtage et sur les règles qui les régissent? Et est-ce qu'il n'y a pas une réflexion qui devrait être entreprise par le ministère sur cette question-là? C'est quand même des fonds publics. Je pose un certain nombre de questions suite aux commentaires et aux rencontres que j'ai pu avoir en préparation de l'étude de ce projet de loi.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le ministre.

M. Hamad: En fait, là, il faut comprendre, là, ça, c'est un dossier qui date d'à peu près 2000...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, c'est un dossier qui a commencé dans les années 2000, où on a essayé de faire quelque chose. Et, depuis 11 ans, on n'a pas réussi à avoir une entente. C'est la première fois depuis 11 ans où tout le monde est d'accord. Et ça, c'est déjà pas mal une étape majeure. Et, vous le savez, dans n'importe quelle section ou dans n'importe quel travail

qu'on fait, on travaille toujours avec des associations qui représentent des membres; bien, c'est difficile d'aller voir chaque membre et les doléances de chaque membre. Et nous avons fait le tour de toutes les associations et nous avons rencontré... Moi, personnellement, j'ai rencontré les présidents d'association, je suis allé à leurs congrès. Il y a eu plusieurs rencontres. C'est difficile de prendre cas par cas, parce que vous ne fournissez plus quand vous faites des changements. Les changements que nous avons apportés ont permis d'avoir un consensus. Ce qui, en passant, n'a jamais été évident depuis des années. Et ce consensus-là permet d'améliorer le tout. Puis il y a des gens qui ont fait des concessions pour permettre d'avoir un consensus. L'ANCAI a fait des concessions.

Par contre, quand même, nous autres, dans la modification, on permet quand même de... pas garantir officiellement, mais ils ont le 50 % de l'ensemble des travaux, ce qui permet à l'ANCAI et les membres d'avoir de la job pendant des années. Alors, ça, ça a été... c'était important. Et même, dans leur revue, là, on peut le noter, l'association de camionnage, l'ANCAI, tout ça, tout le monde a été content, heureux de ce règlement-là.

Maintenant, peu importe ce qu'on fait, dans tout ce qu'on fait, il peut y avoir un membre, deux membres, trois membres qui ont des problèmes... qui ont vécu des problèmes. Je ne dis pas que ce que vous avez, il n'est pas bon, au contraire, probablement c'est bon, probablement, ces gens-là, ils ont eu des problèmes. Là, la sortie de ces problèmes-là, pour moi... Parce que c'est difficile de mettre une loi qui va bétonner tout le monde. Par contre, s'il y a des problèmes de fraude ou des problèmes personnels, bien il faut qu'il passe par la commission puis il faut qu'il avise la commission. Puis la commission protège ceux ou celles — puis là, je regarde l'avocat de la commission — protège les gens qui vont dénoncer. Et ça, c'est important qu'ils le sachent. Alors, si jamais vous avez un membre qui vient, pour toutes sortes de raisons, bien ça vaut la peine d'avoir la protection de la commission là-dessus pour qu'il dénonce. Puis il faut qu'il dénonce, parce que, s'il ne dénonce pas, à un moment donné, le problème peut demeurer.

Là, sur les autres détails que je... Pourriez-vous élaborer sur d'autres détails?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoît): Deux choses. La première, c'est qu'il y a l'information, aussi. Il y a des gens des fois qui sont mal informés. Ce n'est pas toujours évident d'avoir une connaissance générale de tout ça, comment ça fonctionne, la clause, à qui s'adresser. Ça, c'est une bonne proportion des cas. Quand on l'explique clairement, les problèmes se règlent.

Dans un deuxième temps, vous faisiez allusion à la clause d'octroi des contrats; je voudrais juste vous stipuler, là, que c'est trois mécanismes fort différents. Et aujourd'hui évidemment ce qui nous intéresse, c'est le projet de loi. Mais les dispositions qui sont dans la clause dans les contrats du ministère sont prévues dans le cahier des charges du ministère, c'est le volet administratif. Et c'est par la Loi sur le ministère des Transports que le ministre peut stipuler pour les camionneurs une clause semblable. Et la loi, elle, finalement donne les pouvoirs du ministre des Transports en matière de camionnage en vrac, l'adoption des règles de régie interne, l'étendue des règles, les pouvoirs de la CTQ, etc. Donc, dans la loi, il n'y a pas de disposition concernant l'octroi d'ouvrage, si vous voulez, aux camionneurs. Alors, c'est pour ça que c'est une distinction assez importante.

M. Girard: ...dans une autre loi, vous dites?

M. Cayouette (Benoît): En fait, il faut le faire dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, qui est révisé annuellement.

M. Girard: Qui est régi par la loi des...

M. Cayouette (Benoît): Qui est régi... C'est le devis général du ministère des Transports, c'est son devis de contrat type...

M. Girard: O.K.

M. Cayouette (Benoît): ...et ça, c'est fait par les fonctionnaires du ministère.

M. Hamad: Ça, ces devis, là, c'est... Je l'ai enseigné, moi, pendant des années, en passant. Le devis, c'est un modèle...

M. Girard: À l'Université Laval?

M. Hamad: À l'Université Laval, oui, oui, oui. À cinq universités, en passant, quatre universités. Et c'est que, dans ces devis-là... Au moins, il y a l'expérience pratique, M. le député de Gouin. J'ai 20 ans d'expérience pratique dans ce domaine-là. Mais ce devis-là, c'est un devis qui est un modèle utilisé dans la construction. Alors, dans un appel d'offres, vous avez des conditions particulières, conditions générales, et le devis général, c'est un livre qui... bien, d'ailleurs vendu publiquement dans toutes les... BNQ, par exemple, Bureau de normalisation du Québec, et ce devis-là donne des conditions générales.

Dans ce devis-là, il y a une section pour le transport en camionnage en vrac où ces conditions-là sont stipulées, dans le devis, et, quand l'entrepreneur signe le contrat avec le ministère des Transports, automatiquement il s'engage à respecter les articles du devis. Par exemple, et vous me confirmerez, quand le projet de loi va être adopté, il y aura des modifications au devis. Alors, ces modifications-là vont faire partie des prochains contrats de construction. Si on l'adopte cette session-là, bien, pour l'été, elles vont être mises en application.

M. Girard: C'est quoi, vous dites, les modifications au devis? C'est... Donc, ça ne sera pas dans la loi, mais ça va être dans des règlements?

M. Hamad: Bien, dans la loi, il est là. La loi nous permet de faire les modifications. Alors, c'est quoi, les modifications dans le devis potentiel?

M. Cayouette (Benoît): Dans le devis, les principales modifications, c'est qu'il va y avoir... actuellement, on prévoit 50 % à l'organisme de courtage. Si l'entrepreneur ne prend pas de ses camions, ce qu'il ne prend pas dans l'autre 50 % doit être offert au poste de courtage de la région. Ce qui va être différent, c'est qu'on va offrir 50 %, et l'entrepreneur pourra engager les camionneurs qu'il veut dans l'autre 50 %, son 50 %, si vous voulez. Alors, ça, c'est une modification qui va être...

M. Hamad: En termes de... En termes simples, on garantit...

M. Girard: L'entrepreneur qui obtient le contrat du MTQ, lui, pourra choisir 50 %, quoi, des... puis l'autre 50 %, c'est la zone de courtage? C'est ça que je...

M. Hamad: Exact. 50 % obligé...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: ...puis garanti, on l'appelle garanti en termes, là... pour l'ANCAI. Ça, c'est garanti, puis ça permet aux gens de l'ANCAI d'avoir l'ouvrage puis de travailler. L'autre 50 %, on l'appelle «libéré». «Libéré», ça veut dire, il peut faire affaire avec l'ANCAI, s'il le veut, il peut utiliser ses camions, s'il le veut, ou il peut faire appel à des entreprises, des entrepreneurs indépendants, privés ou camionneurs tout seuls, là, qui ne font pas partie de l'ANCAI ou des postes de courtage.

M. Girard: Habituellement, la règle, elle est de combien, M. le ministre?

M. Hamad: C'est 50 %, l'ANCAI, et l'autre 50 %, plus...

M. Cayouette (Benoît): Plus l'excédent de capacité de ce qu'un entrepreneur ne fait pas avec ses propres camions.

M. Girard: O.K. Et est-ce qu'il y a déjà actuellement un 50 % qui est libéré, qui peut être utilisé à sa guise par l'entrepreneur qui obtient le contrat de... Non, pas actuellement?

M. Cayouette (Benoît): Pas au moment où on se parle.

M. Girard: O.K. Puis ça, c'est... On vous a fait cette demande-là pour quelle raison?

M. Hamad: Bien, parce qu'on est partis, en 2000, libérer le marché au complet.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: C'était ça. C'est-à-dire, libérer le marché, ça veut dire quoi? Il n'y a plus de courtage, il n'y a plus rien. L'entrepreneur, il prend le contrat puis il le donne à qui il veut.

M. Girard: À qui il veut, O.K.

M. Hamad: Là, ce qu'on a fait, on a pris un équilibre.

M. Girard: 50-50.

M. Hamad: 50-50. On a maintenu la job pour les gens de l'ANCAI, qui représentent une majorité, puis les autres, c'est libre. Ça veut dire que l'entrepreneur, s'il fait affaire avec des entrepreneurs indépendants ou des camionneurs indépendants, il va le faire. C'est qu'il n'y avait pas l'obligation avant de le faire.

M. Girard: Est-ce que vous avez évalué l'effet sur les soumissions gouvernementales? Bon, le fait que dorénavant 50 % est libéré, puis c'est l'entrepreneur qui obtient le contrat du MTQ au terme d'un processus d'appel d'offres. Est-ce que vous avez, vous, évalué... est-ce que ça aura un impact sur les coûts? C'est une question...

● (11 h 10) ●

M. Hamad: L'impact est sûrement positif. Mais de combien? C'est difficile à l'évaluer. On va le voir avec le temps.

M. Girard: Mais, quand vous dites: L'impact est positif, c'est que vous estimez qu'en en libérant un 50 % ça va avoir un... ça va représenter un coût moindre pour le ministère que le système actuel? C'est ça?

M. Hamad: Oui.

M. Girard: Oui. Mais sur quoi... Je ne comprends pas.

M. Hamad: Coût moindre. Mais combien? C'est très difficile à l'évaluer.

M. Girard: Mais je veux juste comprendre comment vous en arrivez à cette conclusion-là.

M. Hamad: Parce que, dans l'autre 50 %, il peut utiliser ses camions.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: Et ça permet à des petits entrepreneurs, petits entrepreneurs qui ont leurs camions, qui travaillent, par exemple, au déneigement l'hiver, puis, l'été, bien ils veulent utiliser leur équipement, d'avoir un bon prix dans le 50 %.

M. Girard: Donc, à un prix moindre que ce qui est...

M. Hamad: À un prix moindre à ce qui est moyen...

M. Girard: ...à ce qui est exigé par les zones...

M. Hamad: Mais on verra.

M. Girard: ...les zones de courtage.

M. Hamad: Oui.

M. Girard: ANCAI?

M. Hamad: Oui.

M. Cayouette (Benoît): En fait, le gain va se faire indirectement par l'augmentation de la flexibilité pour l'entrepreneur. Par exemple, quand on lui impose 50 % de camions de l'organisme de courtage avec 50 % de ses camions à lui, s'il donne à un sous-traitant, par exemple, qui a des camions puis qui fournit le sable, bien, à ce moment-là, son sous-traitant va dire: Écoute, si je prenais tous mes camions pour les livraisons de sable... Ça fait partie du 50 % de l'entrepreneur éventuellement, mais qu'on le modifie, ça le rend plus flexible, de sorte que c'est là-dessus surtout. Parce qu'en termes de coût à l'heure des camions, de coût à la tonne...

M. Hamad: C'est le même, ça n'a pas changé.

M. Cayouette (Benoît): ...il y a une variation très, très marginale.

M. Hamad: Oui. Ce n'est pas sur le coût à l'heure, c'est sur la flexibilité qu'il permet d'avoir. Maintenant, si vous me dites, mettons, combien?

M. Girard: Oui.

M. Hamad: Mais c'est très difficile à donner un chiffre. Mais l'objectif, ce n'était pas ça. L'objectif, ce n'était pas de baisser le prix du marché. L'objectif, c'était de permettre à tout le monde de travailler. C'est ça, l'objectif.

M. Girard: Oui.

M. Hamad: On est dans une période où on donne 3 milliards quelque de travaux à l'ensemble des Québécois, puis on a dit: Comment on peut faire pour faire travailler le monde le maximum possible? Alors, c'est ça, le but.

M. Girard: Mais vous dites, quoi, qu'actuellement ce n'est pas le cas avec les règles existantes?

M. Hamad: Non. Bien...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: ...réexplique donc la règle existante.

M. Cayouette (Benoît): Bien, d'abord, il faut se rappeler que cet irritant-là, le fait de partager à 50-50, c'est un consensus de la table sur le... Donc, tout le monde faisait consensus sur cet irritant-là. Alors, pour trouver une solution à cet irritant-là, tout le monde était d'accord aussi sur la solution qu'on a amenée de modifier la clause d'embauche pour

permettre... pour obliger l'entrepreneur d'un premier 50 %, les premiers... sur 10 camions, les premiers cinq camions doivent être obligatoirement offerts à l'organisme de courtage.

M. Girard: O.K.

M. Cayouette (Benoît): Dans les cinq autres camions qui sont nécessaires pour faire la job, si l'entrepreneur veut mettre les siens parce qu'il en a cinq, il le fera.

M. Girard: Oui.

M. Cayouette (Benoît): S'il veut embaucher directement des transporteurs, il le fera. S'il veut embaucher des camions de ses sous-traitants, par exemple, ceux qui posent des tuyaux puis qui ont des camions, il le fera. Puis, s'il veut aussi donner le reste, c'est-à-dire la... dans son 50 %, s'il veut le donner à l'organisme de courtage, il le fera. Ça lui donne une marge de manoeuvre et une flexibilité.

M. Hamad: L'autre élément, là, par exemple, il y avait des gens qui avaient une carrière ou avaient des camions juste en face du chantier...

M. Girard: Oui.

M. Hamad: ...mais là ils n'étaient pas éligibles automatiquement pour aller là.

M. Girard: Non?

M. Hamad: Bien, parce qu'il faut... ils passaient dans la procédure. Là, on garantit le 50 % pour l'ANCAI. Ça, c'est acquis, basé solide, c'est important. Puis après ça, bien là, s'il veut faire appel à l'entrepreneur en face, il le fera. Sinon, s'il y a une bonne relation puis il pense que l'ANCAI va lui donner une bonne job, tant mieux!

M. Girard: Mais, si, à ce moment-là, il le fait à l'extérieur des... Dans le fond, il ne veut pas le donner à l'ANCAI ou à la zone de courtage couverte par l'ANCAI, il est régi par quelles règles au niveau, par exemple... Est-ce que le tarif à l'heure ou au voyage... Comment ça fonctionne? Est-ce qu'il est régi par les mêmes règles de l'industrie ou ça va être des règles qui vont être différentes?

M. Cayouette (Benoît): Les gens qui vont travailler directement pour l'entrepreneur, pas le 50 % réservé au titulaire de permis de courtage. Ça, les règles sont fixées dans le devis, les prix, les conditions, etc.

M. Girard: Oui.

M. Cayouette (Benoît): Il faut comprendre que, les gens qui vont aller travailler directement pour l'entrepreneur, ils sont dans un marché libre, ils négocient donc leurs tarifs, leurs conditions, leurs... etc. Alors, il n'y a pas de règles qui sont fixées là, il n'y a pas d'intervention du ministère non plus. Si ces gens-là, par exemple, auraient de la misère à se faire payer, ils vont faire comme tous les autres sous-traitants, il y a des recours pour ça, évidemment, là, et ils vont participer.

M. Hamad: Ils vont le suivre. Mais c'est comme l'entrepreneur quand il soumissionne sur une job, là...

M. Girard: Oui.

M. Hamad: ...il n'utilise pas nécessairement tous ses équipements. Il peut négocier des équipements, il peut négocier d'autre chose. Ça fait partie, maintenant, de sa négociation.

M. Girard: Ça veut dire donc que quelqu'un qui est membre d'une zone peut avoir des contrats par la zone à un tarif x, y et pourrait aussi en avoir directement d'un entrepreneur à des tarifs qui sont différents, si j'ai bien compris, là? C'est... C'est... Oui? Non?

M. Cayouette (Benoît): Théoriquement, sauf que la plupart des organismes de courtage ont des règlements de régie interne à l'intérieur de leur organisation. Si vous confiez un mandat...

M. Girard: O.K.

M. Cayouette (Benoît): ...au courtier de vous trouver de l'ouvrage, lui s'attend en retour à ce que vous n'alliez pas le pistonner par en arrière; aller ailleurs puis couper les prix ailleurs.

M. Girard: O.K.

M. Cayouette (Benoît): Donc, il y a des pénalités, si vous êtes membres du poste de courtage, si vous faites ça.

M. Girard: O.K.

M. Cayouette (Benoît): Et ça, c'est des gens entre eux qui se donnent ces règles-là.

M. Girard: Mais, si... je ne sais pas, si je suis camionneur en vrac, je suis dans une zone de courtage, je suis membre, puis je trouve que mon nom ne sort pas souvent, puis j'ai besoin, pour rentabiliser mon camion, bien, que je décide de... je décide, à ce moment-là, d'aller voir directement l'entrepreneur parce que j'ai besoin de le payer, puis, si je n'ai pas de job, bien je ne peux pas le payer... Puis on sait, vous le savez mieux que quiconque, M. le ministre, à quel point parfois c'est difficile, il y en a qui ont de la difficulté à arriver. Bien, c'est ça. Donc, je comprends que ça peut arriver dans certains cas, là.

M. Cayouette (Benoît): Oui, sauf que ça va devenir inconfortable. Si cette personne-là confie le mandat au courtier de lui donner de l'ouvrage puis, parce qu'il trouve que ça ne va pas assez vite, va chercher de l'ouvrage lui-même, à un moment donné le courtier... et lui-même devra être devant une situation où il devra avoir un choix à faire. Alors, qu'est-ce que tu fais, là: Nous confies-tu ton mandat pour te trouver de l'ouvrage ou si tu y vas toi-même?

M. Hamad: Puis, si tu ne m'en donnes pas, d'ouvrage, bien je vais aller travailler ailleurs.

M. Girard: En sachant, donc, qu'on change un peu le marché, on libère un 50 %, que vous nous dites que vous pensez que ça peut avoir un effet bénéfique sur le plan des... disons, des prix, là, est-ce que vous avez évalué — parce que ça a été largement documenté dans les journaux, puis certains camionneurs, là, l'ont dit: Parfois, ils sont payés au voyage. Et il y a eu des accidents qui se sont produits parfois, puis ils disaient que, bon, plus on faisait de voyages, plus on était payés. Est-ce que vous pensez qu'avec la libéralisation sur ce plan-là ça... Avez-vous essayé d'évaluer les impacts puis quelles sont les règles? Parce qu'à un moment donné, dans certains quartiers où il y a des travaux qui sont faits, il arrive que, compte tenu des pressions liées au contrat qu'ils ont signé, ça fait en sorte que parfois, pour la sécurité routière, ça pose un certain nombre de problèmes. L'avez-vous évalué, ça, quand vous avez fait votre analyse au ministère?

M. Cayouette (Benoît): C'est difficile à évaluer, mais je voudrais juste vous mentionner que ce n'est pas propre au camionnage en vrac.

M. Girard: Non, O.K.

M. Cayouette (Benoît): L'ensemble de l'industrie... L'ensemble de l'industrie...

M. Girard: Oui.

M. Cayouette (Benoît): ...du camionnage fonctionne au voyage, à la tonne, etc. Ce qui est important, c'est que les tarifs, par défaut, du ministère des Transports sont des tarifs de prix justes et équitables. Ça veut dire que, si vous ne payez pas un juste prix, si vous payez trop bas à la tonne, là, effectivement les gens vont essayer de récupérer en faisant plus de voyages. Mais, si vous payez un juste prix, c'est ce qui est notre cas — au ministère, on fixe un prix selon les coûts de revient, d'opérations, etc. — cette possibilité-là, elle vient de réduire de beaucoup.

Maintenant, si vous payez du monde à l'heure seulement, bien là, c'est la productivité de votre chantier qui s'en trouve affectée. Il y a un juste équilibre entre les deux. Il y a des situations où le tarif à la tonne ne s'applique pas et c'est mieux de payer à l'heure; on prévoit ça. De sorte que ce n'est pas... Puis il y a des règles de sécurité à l'intérieur du chantier, aussi. Vous allez comprendre que se promener sur un chantier avec un camion, là, ce n'est pas... on ne s'en va pas là dans un champ, là, puis...

M. Girard: Non, non!

M. Cayouette (Benoît): Alors, tout ça, c'est bien encadré, bien localisé...

M. Hamad: Il y a un registre, aussi, des camions avec le nombre d'heures. S'il devient dangereux, la commission peut enlever son permis aussi. Là, ce qu'on peut faire, là, si vous avez... on peut passer à article par article et vous pouvez continuer vos questions pareil, puis... O.K. Alors, on va là.

M. Girard: Je pense, c'est des questions d'ordre général, et je me permettais d'avoir une compréhension...

M. Hamad: Oui, oui!

M. Girard: ...étant donné que... C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): C'est bien. Alors, je comprends que...

M. Girard: Oui.

Étude détaillée

La Présidente (Mme Doyer): ...messieurs, vous êtes prêts à ce qu'on aille à l'article 1, M. le ministre, avec le cahier que vous nous avez distribué...

M. Hamad: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...le projet de loi? M. le ministre, j'appelle l'article 1.

M. Hamad: Merci, Mme la Présidente. Alors, l'article 1, c'est... l'article du projet... L'article 5, là on est plus dans le transport scolaire, pour commencer.

L'article 5 de la Loi sur les transports, modifié par l'article 128 du chapitre 14 des lois de 2008, est de nouveau modifié par le remplacement, dans le paragraphe g.1, de « prescrire les renseignements que doit contenir ce certificat de compétence et habiliter une personne à le délivrer ou à le renouveler, à déterminer le contenu du cours de formation nécessaire à son obtention ou à son renouvellement, à dispenser ce cours et à en fixer les frais » par « et d'un certificat de compétence pour la conduite d'un véhicule affecté au transport des élèves, prescrire les renseignements que doivent contenir ces certificats de compétence et habiliter une personne à les délivrer ou à les renouveler, à déterminer le contenu du cours de formation nécessaire à leur obtention ou à leur renouvellement, à dispenser ces cours et à en fixer les frais ».

En fait, c'est: La présente modification et les modifications apportées par les articles 12 à 15 du projet de loi visent à assurer la sécurité des élèves transportés à l'aide d'un véhicule affecté au transport des élèves.

● (11 h 20) ●

M. Girard: ...connaître un peu, moi, pour quelle raison vous en arrivez à cette modification. C'est que vous avez constaté qu'il y avait des lacunes au niveau des certificats de compétence ou de la qualité de certaines... de la compétence de certaines personnes qui oeuvrent dans ce domaine-là? Moi, j'aimerais comprendre la raison pour laquelle vous nous arrivez avec cet amendement-là aujourd'hui au projet de loi. Quel est le contexte, un peu?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, Mme Dion, en vous nommant, votre fonction au ministère ou dans votre organisme.

Mme Dion (Marie-Michèle): Marie-Michèle Dion, chef de service, transport terrestre des personnes au ministère des Transports.

Écoutez, cette modification-là vise essentiellement à ajouter un certificat de compétence pour les conducteurs d'un véhicule affecté au transport des élèves. Pour faire court, c'est une automobile — berline, familiale, minifourgonnette — et ces gens-là n'étaient pas soumis à l'obligation de suivre une formation, contrairement aux conducteurs d'autobus et de minibus d'écoliers. Donc, la boucle est bouclée.

M. Girard: Mais pourquoi ils ne l'étaient pas? C'est quoi, la motivation du législateur derrière ça?

Dion (Marie-Michèle): À l'époque, quand le projet de loi a été adopté pour les autobus et minibus d'écoliers, c'était en 1993, il n'y avait presque pas de transport qui se faisait par — on va appeler ça berline, là, c'est le jargon courant — qui se faisait par berline.

M. Girard: Oui, O.K.

Mme Dion (Marie-Michèle): Donc, à l'époque, les gens n'avaient pas... il n'y avait pas de nécessité à imposer ce cours de formation là. Les années passant, ce mode de transport là est allé en constante augmentation, surtout pour le transport d'élèves en difficulté et d'adaptation et d'apprentissage ou d'élèves handicapés. Donc, la nécessité est apparue au fil des ans.

M. Girard: ...voulez dire, donc, il y a beaucoup de commissions scolaires ou, en tout cas, via les écoles, là, qui font appel à ce type de service là, soit des berlines familiales ou des minifourgonnettes, là, pour transporter ces élèves-là. Puis, quoi, que vous avez constaté que, quoi, dans certains cas, les compétences n'étaient pas les mêmes, puis vous pensez que c'est nécessaire de resserrer les rênes?

Dion (Marie-Michèle): C'est plus dans l'optique d'armer les gens, de leur donner des outils d'intervention efficaces, parce que souvent effectivement ce n'est pas facile de transporter des élèves handicapés ou qui ont des difficultés d'adaptation, puis tout ça, tout ça dans une petite automobile. Donc, c'est beaucoup plus dans un souci d'outiller ces gens-là pour qu'ils aient des interventions efficaces et qu'ils aient une conduite en même temps sécuritaire, oui.

M. Girard: Mais quand vous dites: Ils vont devoir suivre une formation, elle est donnée par qui, la formation?

Dion (Marie-Michèle): C'est donné par deux centres de formation qui sont agréés par le ministère de l'Éducation, soit le Centre de formation en transport routier de Charlesbourg et celui de Saint-Jérôme.

M. Girard: O.K. De Charlesbourg... Puis, quelle est la différence — je ne suis pas familier avec ça, moi — au niveau de la formation, par rapport... si vous conduisez un autobus scolaire? Est-ce que c'est parce que, à cause de la clientèle, il y a d'autres informations qu'on doit donner aux chauffeurs?

Puis j'aimerais savoir aussi: Est-ce qu'il y a des règles et des normes, là, sur le nombre de passagers qu'ils peuvent avoir pour ces berlines, familiales, minifourgonnettes, des règles par le ministère? J'aimerais des précisions là-dessus.

Dion (Marie-Michèle): Oui. Bien, effectivement ce n'est pas tout à fait les mêmes clientèles qui vont être transportées par berline que par autobus scolaire. Autobus scolaire, c'est le transport scolaire qu'on connaît tous, régulier, matin et soir, 48, 50 élèves tannants puis... Donc, on ne donne pas les mêmes outils pour ce conducteur-là.

Par contre, une berline, oui, il y a des normes concernant le nombre de passagers qui peuvent prendre place à bord des berlines, ce n'est pas plus qu'il y a de nombre de ceintures de sécurité. Ces gens-là doivent être attachés, tout simplement. C'est le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves qui prévoit ça. Et donc ce n'est pas la même clientèle. Alors, on ne donne pas les mêmes outils et à l'un et à l'autre.

M. Girard: O.K. Puis, la formation, elle est de combien de temps, dans ces deux centres-là, pour les gens qui veulent pratiquer ce métier-là?

Mme Dion (Marie-Michèle): Pour les berlines?

M. Girard: Bien... Vous dites: Il y a des formations. Vous dites: Ça va se donner dans deux centres de formation.

Mme Dion (Marie-Michèle): Oui!

M. Girard: Quelle est la nature de la formation?

Dion (Marie-Michèle): C'est six heures. C'est une formation de six heures...

M. Girard: Six heures. O.K.

Mme Dion (Marie-Michèle): ...qui est essentiellement divisée en trois parties, où vous avez une partie plus sur les caractéristiques des élèves et aussi les caractéristiques du conducteur, pour savoir comment lui, dans telle situation, peut être appelé à réagir; conduite préventive aussi.

M. Girard: Et donc c'est une formation qui est pratique ou théorique?

Mme Dion (Marie-Michèle): Théorique.

M. Girard: Théorique. O.K. Donc, c'est des gens qui ont déjà...

Mme Dion (Marie-Michèle): Avec des exercices.

M. Girard: ...qui ont déjà leur permis de conduire mais qui veulent... Donc, dans le fond, si je comprends bien, là, c'est pour tenir compte de la clientèle spécifique qu'ils desservent, qui est différente de celle du transport scolaire dit régulier, où c'est 40... plus 48, 50 élèves. Là, c'est des clientèles particulières qui peuvent nécessiter dans certains cas un encadrement particulier et dont vous avez besoin d'adapter un peu leur formation en conséquence. C'est à peu près ce que...

Mme Dion (Marie-Michèle): Exactement.

M. Girard: ...ce que je dois comprendre de ce que vous me...

Mme Dion (Marie-Michèle): Exactement.

M. Girard: ...de ce que vous me dites. O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça vous convient, M. le député de Gouin?

M. Girard: Puis est-ce que c'est... Moi, j'aimerais savoir, cette formation, est-ce que c'est une... est-ce qu'ils doivent, au bout d'un certain nombre d'années, avoir encore de la formation? Est-ce que, une fois qu'ils obtiennent, là, leur formation, ils l'ont à vie ou c'est renouvelable? Ou comment ça fonctionne?

Mme Dion (Marie-Michèle): Actuellement, quand les personnes auront leur certificat, c'est pour toujours, c'est à vie.

M. Girard: O.K. Donc, ils n'auront pas besoin de...

M. Hamad: Une fois, c'est fini.

M. Girard: O.K. Puis quel est le coût de la formation pour les...

Mme Dion (Marie-Michèle): 70 \$.

M. Girard: Pour six heures de formation.

Mme Dion (Marie-Michèle): C'est ça.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: Ce n'est pas cher.

M. Girard: Bien, non. Voilà. O.K. Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vous convient? Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Ouellette: Adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. M. le ministre, article 2.

M. Hamad: L'article 2, c'est: L'article 8 de cette loi est modifié par le remplacement, partout où il se trouve, dans les premier et troisième alinéas du texte anglais, du mot «regulation» par le mot «by-law».

Et, en fait, là, plusieurs modifications qu'on a, ça vient de la Direction de traduction de l'Assemblée nationale. C'est juste le mot «regulation», là, ça a l'air que le meilleur, c'est «by-law».

M. Girard: Alors, allez-vous être obligé de changer toutes vos lois...

M. Hamad: ...ici, là; je ne sais pas les autres, là. Je ne m'occupe pas d'autres départements.

M. Girard: ...pour ce nouveau terme là?

M. Hamad: Ici, là.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: Je ne sais pas les autres, là. Je ne m'en occupe pas, des autres départements. Mais c'est, c'est carrément le...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: Puis définitivement «by-law», c'est plus anglais que «regulation».

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, article 3.

M. Hamad: Mme la Présidente, j'ai un amendement à amener. Et, l'amendement, il est le suivant. C'est l'amendement qu'on a ici:

Remplacer, dans le texte anglais du deuxième alinéa de l'article 35.4 proposé par l'article 3, le mot «executory» par le mot «enforceable».

La Présidente (Mme Doyer): Même chose?

M. Girard: ...parce que, moi, je suis à l'article...

M. Hamad: C'est l'amendement.

M. Girard: Ah! Excusez, je n'ai pas le bon...

M. Hamad: C'est le vert.

M. Girard: Excusez-moi, je n'ai pas le bon document.

La Présidente (Mme Doyer): ...l'amendement a été distribué avec les notes explicatives.

M. Girard: Si vous me donnez juste un instant, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Juste un instant.

M. Hamad: En fait, «executory», c'est «exécutoire». On prend le mot, puis l'autre, c'est plutôt «enforceable». Alors, ça, c'est réglé.

M. Girard: Alors, ça va. Ça me va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ouellette: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Là, est-ce que je dis... Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté? Oui?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Il est adopté?

M. Hamad: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pourquoi? Il y a des ajouts d'article, mais c'est l'article 3, ça?

M. Ouellette: Oui, c'est l'article 3 qu'on met quatre paragraphes, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, des ajouts. Des ajouts.

M. Girard: Et aussi, c'est parce que c'est juste... un sous-amendement à votre amendement...

La Présidente (Mme Doyer): C'est un amendement. On a adopté l'amendement.

M. Girard: Donc, on...

La Présidente (Mme Doyer): Donc, on adopte l'article 3 tel qu'amendé, ou?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah, bon! Vous avez raison. On ne l'a pas fait. Alors, discutez.

M. Hamad: Alors, l'article 3, je vais le lire.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, merci. Une chance qu'on l'a. Qu'est-ce qu'on ferait si on ne l'avait pas?

M. Hamad: Alors, l'article 3. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 35.1, de ce qui suit:

«2.1. Médiation.

«35.2. S'il le considère utile et si la matière et les circonstances de l'affaire s'y prêtent, le président de la commission peut, avec le consentement des parties et sur paiement par chacune d'elles des frais de médiation déterminés par règlement de la commission, déférer à un médiateur qu'il désigne tout différend à l'égard duquel la commission peut intervenir en vertu de toute disposition législative.

«La médiation ne peut se prolonger au-delà de 30 jours après la date de la nomination du médiateur par le président de la commission, à moins que les parties n'y consentent.

«Dans l'exercice du pouvoir réglementaire prévu au premier alinéa, la commission peut déterminer des frais de médiation différents selon qu'ils sont exigibles de personnes physiques, de personnes morales ou de toute autre catégorie de personnes qu'elle détermine.»

● (11 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, malheureusement, compte tenu de l'heure...

M. Hamad: On peut demander le consentement. Le caucus, il n'a pas commencé. Si vous voulez finir l'article, là, on va le lire.

M. Girard: Il peut finir de lire l'article, là, c'est ça. Moi, je n'ai pas de problème qu'il finisse de lire l'article, là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Moi, je pense que, de consentement, on peut finir. Puis vous aurez fait la lecture. Quand on recommencera nos travaux, on continuera la discussion.

M. Hamad: Alors, 35.3: «À moins que les parties n'y consentent, rien de ce qui a été dit ou écrit au cours d'une séance de médiation n'est recevable en preuve devant la commission, un tribunal judiciaire ou devant une personne ou un organisme de l'ordre administratif lorsqu'il exerce des fonctions juridictionnelles.

«Le médiateur ne peut être contraint de divulguer ce qui lui a été révélé ou ce dont il a eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions, ni de [...] cet exercice devant la commission, un tribunal judiciaire ou devant une personne ou un organisme de l'ordre administratif lorsqu'il exerce...»

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, vous en avez oublié un petit bout. Ça se peut-u?

M. Hamad: Bien, je ne pense pas.

La Présidente (Mme Doyer): «...ce qui lui a été révélé ou ce dont il a eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions, ni de produire un document confectionné...»

M. Hamad: «...ni de produire un document confectionné ou obtenu dans cet exercice devant la commission, un tribunal judiciaire ou devant une personne ou un organisme de l'ordre administratif lorsqu'il exerce des fonctions juridictionnelles.

«Malgré l'article 9 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1), nul n'a droit d'accès à un document contenu dans le dossier de médiation.

«35.4. Un accord est constaté dans un document signé par le médiateur, les parties et, le cas échéant, par leurs représentants.

«L'accord intervenu à la suite d'une séance de médiation présidée par un membre de la commission met fin à l'instance et est exécutoire comme une décision de la commission alors que celui intervenu à la suite d'une séance de médiation tenue par toute autre personne a les mêmes effets s'il est entériné par la commission.

«35.5. Le médiateur transmet à la commission l'accord ou, en cas d'échec de la médiation, son rapport.

«35.6. Le médiateur ne peut être poursuivi en justice en raison d'actes officiels accomplis de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions.»

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Quand nous reprendrons nos travaux, donc, on ouvrira une discussion sur l'article 3.

Alors, compte tenu de l'heure, je vais ajourner les travaux sine die. Merci de votre collaboration, messieurs.

(Suspension de la séance à 11 h 33)

(Reprise à 19 h 39)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît! Bonsoir. Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 3, Loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac.

Au moment de la suspension de nos travaux, ce matin, nous en étions à l'étude de l'article 3 tel qu'amendé. M. le député de Gouin, la parole est à vous.

M. Girard: Oui. Je me demandais, Mme la Présidente, question de directive, si on pourrait le faire... Comme il y a six articles qui sont insérés, là, est-ce qu'on pourrait le faire article par article un peu pour les explications puis poser des questions, là, pour le mode de fonctionnement? Est-ce qu'on pourrait le faire...

La Présidente (Mme Doyer): Certainement. Si le ministre est d'accord, de consentement, on peut tout faire ici. M. le ministre, est-ce que vous êtes d'accord qu'on les prenne point par point pour faciliter nos travaux, article par article?

● (19 h 40) ●

M. Hamad: Article par article, oui, oui, on va l'expliquer. C'est ça? O.K.

Alors, l'article 3 de ce projet vise à permettre que tout différend à l'égard duquel la Commission des transports du Québec peut intervenir puisse être déféré à un médiateur. Pour ce faire, il insère diverses dispositions à la Loi sur les transports afin d'établir les conditions permettant la tenue de cette médiation ainsi que les règles qui l'encadrent. Ces nouvelles dispositions favorisent une approche non conflictuelle et non judiciaire de résolution des différends.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Hamad: Ça, c'est le règlement, en fait la médiation, tout le règlement de différends.

M. Girard: ...sur le 35.2, qui est le premier article, si vous ajoutez, là, donc le... Ça va, M. le ministre?

M. Hamad: ...paragraphe par paragraphe au lieu d'article par article? Ah! O.K., O.K.

M. Girard: Oui, bien c'est exactement ce que je... Oui, c'est ça. Voilà. Bien, c'est parce qu'on fait référence à 35.2, là. Est-ce qu'on se comprend?

M. Hamad: En fait, l'article 35.2, là, lui, il vise spécifiquement à prévoir que c'est le président de la commission qui peut déférer le différend à un médiateur, et uniquement dans le cas où les parties y consentent. Donc, chacune d'elle paiera les frais de médiation déterminés par règlement de la commission, et ces frais pourront varier en fonction des catégories des personnes. De plus, cet article prévoit des règles concernant la fin ou la prolongation de la médiation.

M. Girard: Au niveau de la médiation, sur quelle base fonctionnez-vous? Est-ce qu'il y a une liste déjà prédéterminée au niveau des médiateurs qui sont soumis aux deux parties? Comment ça fonctionne?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette, en vous nommant au complet, votre titre.

M. Cayouette (Benoît): Alors, Benoît Cayouette, directeur du transport routier des marchandises.

Il n'y a pas une liste prédéterminée au moment où on se parle, mais la commission va faire un recensement des médiateurs possibles, évidemment qui ont des connaissances dans le transport. Ça pourra être des médiateurs professionnels, ça pourra être ultimement des commissaires de la Commission des transports, si c'est requis, mais on va se faire... la commission va se faire une liste effectivement de gens qui sont capables de régler par médiation de tels conflits.

M. Girard: Mais ça, à ce moment-là, ce seraient les parties qui vont considérer, la partie plaignante et la partie en cause qui peuvent déterminer de faire appel à un médiateur? C'est ça, le sens de l'article? C'est ce que vous voulez faire avec le 35.2... le paragraphe 35.2, excusez-moi?

M. Cayouette (Benoît): Le présent article, c'est que les parties peuvent soumettre à la Commission des transports un litige pour fins de médiation, et c'est le président de la commission qui désigne le médiateur.

M. Girard: O.K. Pour quelle raison voulez-vous arriver avec cette modification-là au niveau de la loi? Qu'est-ce que qui vous a amenés, comme législateurs, à nous proposer ça aujourd'hui?

M. Cayouette (Benoît): Actuellement, les règlements généraux des postes de courtage prévoient des mécanismes de médiation et/ou d'arbitrage pour régler les conflits à l'interne. Maintenant, les gens qui agissent comme médiateur et/ou arbitre sont des pairs, si je peux m'exprimer comme ça, en principe qui n'ont pas de lien avec la personne, les personnes qui soumettent un litige. Évidemment, c'est toujours inconfortable, et c'est à la demande des gens qui font la médiation et l'arbitrage dans les organismes de courtage, qui nous ont dit: Ça fait, là, mais ce serait plus confortable si c'était vraiment un tiers parti qui arbitrait ces litiges-là, parce que, d'une façon ou d'une autre, c'est dans la grande famille.

M. Girard: Ce que vous me dites donc, c'est qu'actuellement les médiateurs ou les gens qui arbitrent les différends entre, par exemple, un camionneur en vrac qui aurait une plainte à formuler, par exemple, sur le mécanisme d'attribution d'un contrat, là, et, disons, une zone de courtage, bien que c'est, quoi, le conseil d'administration de la zone qui va nommer ou l'organisme de courtage qui va nommer actuellement l'arbitre qui va trancher, l'arbitre ou plutôt le médiateur qui va trancher le différend entre la partie plaignante et la zone de courtage? C'est comme ça que ça fonctionne à l'heure actuelle?

M. Cayouette (Benoît): En général, oui.

M. Girard: Puis vous avez... Est-ce que c'est parce que vous avez eu des cas où des gens jugeaient qu'il y avait potentiellement un conflit d'intérêts que vous nous recommandez ça? Qu'est-ce que qui vous a amenés à le proposer?

M. Cayouette (Benoît): Comme je vous disais, c'est les gens eux-mêmes qui nous ont dit, les gens qui font l'arbitrage, qui servent d'arbitres, qui nous ont dit: Bien, écoute, c'est quand même quelqu'un avec qui on travaille à tous les jours. Même si on vient de la zone voisine, c'est une grande famille de camionneurs, et ils se sentaient, eux, inconfortables devant certains litiges. Et là il y avait apparence, même s'il n'y avait pas conflit, il y avait apparence de conflit, et ça embarrassait à la fois les gens qui demandaient la médiation... autant eux autres que les médiateurs.

Donc, c'est eux. C'est eux qui sont venus à nous en nous disant: S'il y avait un mécanisme par la Commission des transports, par exemple, qui est complètement indépendant, qui n'a aucun parti pris et il n'y a pas d'apparence de conflit d'intérêts, nous, ça nous soulagerait, là, d'être obligés de faire cette job-là, si vous voulez.

M. Girard: Mais est-ce qu'à ce moment-là, quand on va nommer les médiateurs, est-ce qu'il serait possible que la CTQ décide de nommer quelqu'un qui oeuvre auprès déjà de zones de courtage et qu'elle soit nommée comme médiateur

au nom de la CTQ pour régler un différend, avec l'article tel que... Parce que vous semblez nous dire: Ce qu'on veut éviter, nous, c'est le potentiel, disons, conflit d'intérêts. Donc, je vous suis, je vous suis là-dedans, mais cela n'exclut pas que la CTQ pourrait décider de nommer quelqu'un qui oeuvre déjà dans d'autres zones de courtage pour agir à titre de médiateur dans le différend. Qu'est-ce que ça va changer?

M. Cayouette (Benoît): Ce serait très étonnant, puisque le président va essayer justement de s'appliquer à respecter l'esprit de la demande qui a été faite par les gens eux-mêmes, puisque la Commission des transports était avec nous à la table lorsque ces demandes-là se sont faites.

M. Girard: Donc, vous me dites que dorénavant ce ne seront plus des gens qui oeuvrent ou qui travaillent pour des zones de courtage qui vont avoir à trancher les différends ou à servir de médiateur avec le nouvel... le paragraphe, là, 35.2. Vous me dites que donc ce ne sera plus le cas, on ne se retrouvera plus jamais dans une situation où on va nommer des gens qui oeuvrent déjà pour d'autres zones de courtage pour avoir à régler les différends. C'est ce que je comprends du sens de l'article. Et c'est l'entente que vous avez avec les parties que vous avez consultées dans le cadre de la préparation du projet de loi.

M. Cayouette (Benoît): Voilà.

M. Girard: Alors, parfait. Ah oui, j'ai une autre question que j'avais oubliée. Au niveau des frais de médiation, vous nous dites que... des frais de médiation déterminés par règlement de la commission, quels sont ces frais de médiation, quels sont les tarifs? Sur quelle base...

M. Cayouette (Benoît): Les tarifs seront fixés par règlement, parce qu'il y a un règlement qui fixe l'ensemble des tarifs pour la Commission des transports, seront donc fixés après l'adoption de la loi. Mais pour l'instant ce qui est en projet dans l'écriture du règlement, c'est de prévoir des frais d'environ 100 \$ par partie, donc 100 \$ à chacune des parties qui s'en va en médiation. C'est un montant approximatif, mais c'est dans l'ordre de grandeur qu'on imagine pour l'instant pour assurer que des causes frivoles, par exemple, ne se ramassent pas... C'est une espèce de frein, si vous voulez, aux causes frivoles ou à l'utilisation du service de médiation.

M. Girard: Vous vous basez sur quoi pour 100 \$ pour la médiation? Est-ce qu'il y a des... il n'existe pas des... Mme la Présidente, je peux me tromper, mais est-ce qu'il n'existe pas des politiques, là, pour fixer un barème, un tarif, sur le plan gouvernemental? Est-ce que c'est là-dessus que vous vous basez ou vous y allez avec un tarif qui est différent de la politique gouvernementale, par rapport au processus de médiation?

M. Cayouette (Benoît): La commission a libre cours de fixer ses propres tarifs à l'intérieur. Et le 100 \$, encore une fois, c'est un ordre de grandeur, ce n'est pas un montant définitif, mais il y a un tarif actuel, parce que la commission fait de la médiation dans d'autres services, dans d'autres secteurs d'activité, et c'est à peu près 100 \$.

M. Girard: Mais, au niveau gouvernemental, c'est quoi, la politique, tu sais, dans d'autres cas, d'autres ministères? Parce que même... Oui, allez-y.

Mme Massé (Julie): Bonjour. Julie Massé, de la Direction des affaires juridiques, transports et affaires notariales. Actuellement, au gouvernement, il y a la Politique de financement des services publics. Donc, un service, on est en matière de frais; le maximum qu'on peut charger dans un frais, c'est ce que coûtent réellement les services. Avec le 100 \$, c'est sûr qu'on est en deçà de ce que coûte une médiation, parce que là il va y avoir le salaire du médiateur, toute la gestion du dossier, et on essaie d'équilibrer entre un degré de pourcentage pour que ça vienne... Dans le fond, étant donné que la médiation va éviter par la suite des procédures judiciaires, ça génère quand même une économie, donc ce n'est pas à 100 % assumé par les parties, à ce moment-là. C'est ce qui justifie que c'est un frais d'entrée, qui n'est pas à 100 \$, mais c'est vraiment conformément à la Politique de financement des services publics.

● (19 h 50) ●

M. Girard: Si ma mémoire est bonne, par exemple, au niveau de la médiation familiale, il y a des tarifs prévus, en tout cas il y a six séances qui sont remboursées par l'État, puis il y a un montant d'argent qui est fixé comme montant maximal qui peut être remboursé. Pourquoi vous n'appliquez pas, par exemple, la même politique pour ce type de projet de loi là, là? Je me pose la question. C'est sur quelle base? S'il existe dans d'autres législations votées par le même gouvernement, pourquoi il y a... Puis je voudrais vérifier les tarifs, là, mais... Je ne sais pas si c'est 100 \$ ou en bas de 100 \$, là, je ne me rappelle plus. Mais est-ce que vous ne vous basez pas, à ce moment-là, sur une politique globale du gouvernement ou vous pouvez faire une variation d'un ministère à l'autre, dans un ministère X vous pouvez dire 100 \$, dans un autre, ça peut être en bas de 100 \$? Moi, j'aimerais juste comprendre s'il y a une cohérence entre ce qui se fait dans les différents ministères.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Massé ou M. Cayouette? M. le ministre.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, mon...

M. Girard: C'est parce que je posais...

M. Hamad: ...c'est simple, là. Ce que la commission a fait, ils m'ont dit: ils ont essayé d'avoir un accès aux services, puis ils ont établi à 100 \$. Là, c'est comme ça qu'ils l'ont basé, comme la commission l'utilise. Là, ils ne sont pas allés voir ni les services juridiques... pas les services juridiques, l'aide juridique ou d'autres. C'est vraiment... Pourriez-vous, Me Daneau, l'expliquer? Mais c'est un petit peu ça, le prix, là.

M. Girard: ...j'ai eu l'occasion dans un autre projet de loi. Par exemple, sur la motoneige, c'est qu'on avait inséré un article sur un processus de médiation puis on avait... Donc, c'est pour ça. Moi, je veux juste comprendre qu'il y a une logique, là, ou s'il y a une liberté des ministères d'aller, dans le cas de la CTQ, d'aller à des tarifs qui sont à l'extérieur du cadre normal de ce qui est adopté dans d'autres ministères. C'est pour ça que j'ai cité l'exemple de la médiation familiale. Moi, je veux juste tenter de comprendre sur quoi vous basez ce tarif-là.

La Présidente (Mme Doyer): Maître... Pardon. Me Daneau, en vous nommant, votre fonction.

M. Daneau (Christian): Merci. Christian Daneau, directeur des services juridiques, Commission des transports.

À l'heure actuelle, dans le cadre des médiations qui sont déjà effectuées par les postes de courtage, il y a déjà un frais de 100 \$ qui a été fixé. Donc, on a voulu maintenir ce frais-là pour éviter de décourager les gens d'accéder à la médiation pratiquée par la commission. Alors, on a maintenu ce tarif-là, et on considérerait que c'était un tarif qui justifiait un accès à la justice quand même à peu de frais, un mode alternatif de règlement des litiges à peu de frais mais en même temps qui est suffisamment élevé pour éviter d'avoir des plaintes à tous crins. Mais c'est basé sur le maintien des tarifs actuels.

M. Girard: Mais, si je comprends, la façon que c'est rédigé, l'article, c'est marqué: «S'il le considère utile et si la matière et les circonstances de l'affaire s'y prêtent, le président de la commission peut, avec le consentement des parties...» Mais, si je comprends bien, c'est que, dans chacun des cas, c'est le président qui décide, oui ou non, s'il est pertinent de procéder à un processus de médiation, alors que dans d'autres cas, dans d'autres lois que nous avons adoptées qui touchent d'autres ministères, d'emblée on offre au départ le processus de médiation.

Pourquoi, dans ce cas-ci, vous nous dites: «S'il le considère utile et si la matière et les circonstances...» Comment se fait l'arbitrage? Dans quels cas c'est utile, la matière et les circonstances? Pourquoi il n'est pas offert d'entrée de jeu à tous ceux qui déposent une plainte?

M. Daneau (Christian): Bien, ça dépend de la nature de la plainte. Il faut bien comprendre que la Loi sur les transports est une loi d'ordre public. Il y a des aspects qui peuvent facilement faire l'objet d'une médiation, d'un arbitrage, quand il s'agit, par exemple, de répartition, quand il s'agit de petits montants d'argent en jeu, mais, lorsqu'il s'agit, par exemple, d'une plainte qui interpellerait la commission sur le fonctionnement interne d'un poste de courtage, qui doit être fait en respectant des règles qui sont prescrites par la loi et le règlement, on ne peut pas faire de la médiation sur une question d'intérêt public.

Alors, la médiation est plus un processus qui vise à régler des litiges qui sont un peu plus de nature privée: Est-ce que ça a été bien fait? Est-ce que la personne a été payée au bon moment, etc.? Mais, quand on tombe sur une question beaucoup plus large ou une plainte qui englobe plus le fonctionnement d'un poste, on ne pourrait pas faire une médiation, un arbitrage sur une question pareille. Là, on pourrait décider qu'à ce moment-là les circonstances se prêtent plus au processus formel et beaucoup plus lourd d'enquête, d'intervention du service juridique et d'audience devant la commission. Donc, ça dépend des circonstances. Il y a des petites plaintes puis il y a des plaintes qui sont plus importantes.

M. Girard: Mais pourquoi, à ce moment-là, si c'est le cas, vous ne l'avez pas précisé dans l'article? Parce que vous venez de décrire dans quels cas ça va s'appliquer. Pourquoi, dans la rédaction de l'article, ne l'avez-vous pas précisé?

M. Daneau (Christian): Bien, écoutez, la commission, c'est un tribunal spécialisé qui a une expertise dans ce domaine-là et qui est en mesure de déterminer ce qui est une question d'intérêt public ou pas. Les tribunaux supérieurs ont reconnu cette expertise-là à maintes reprises, y compris la Cour d'appel, et donc c'est plus facile, dans un contexte comme ça, de le déterminer de façon impartiale que de commencer à vouloir tout lister ce qui peut être arbitral puis ce qui ne l'est pas. Ce serait d'une complexité indescriptible, et c'est plus simple dans le fonctionnement de la commission puis dans le fonctionnement de la médiation et de l'arbitrage que d'avoir des règles souples comme ça.

D'ailleurs, ça s'inscrit aussi avec la souplesse de la médiation. C'est un mode alternatif de règlement des litiges. S'il faut en plus qu'on énumère dans un règlement ce qui peut être arbitré puis ce qui ne peut pas l'être, bien ça rend ça beaucoup plus rigide. Alors, on est allé en fonction de l'expertise du tribunal.

M. Girard: ...dans d'autres législations qu'on a votées ou dans certains... on établit que le processus de médiation est offert d'emblée aux parties, là, tu sais. Donc, il y a d'autres lois adoptées par...

M. Hamad: Pas devant... Dans l'autre législation, si vous référez aux skidoos, là, on n'est pas devant la Commission des transports. Donc, on n'est pas devant un tribunal administratif comme celui-là, là. C'est une grosse différence, ça.

M. Girard: Les autres tribunaux administratifs, ils fonctionnent comment? Est-ce qu'il existe dans d'autres tribunaux administratifs, ce processus de médiation auquel vous faites référence?

M. Hamad: ...loi sur la commission...

M. Girard: Puis quel est le mode de fonctionnement?

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

M. Hamad: C'est la Loi sur la Commission municipale. Il y a de la médiation par la commission, alors il y a le même article, 23.1.

M. Girard: Est-ce que c'est possible juste de déposer l'article? Je ne sais pas si...

M. Hamad: Bien...

M. Girard: Ce que je comprends, c'est qu'à ce moment-là la rédaction de cet article-là est basée sur la formule existante à la Commission municipale. Donc, c'est ça, la source. C'est ce que je cherchais à... c'est ce que j'essayais de comprendre. Ça venait... Est-ce que je peux juste...

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, mais c'est ça qu'il demandait. C'est lesquels?

M. Daneau (Christian): Il y en a plusieurs, il y a plusieurs tribunaux administratifs qui ont ce genre de...

M. Hamad: Ce genre... la même chose? O.K. Bien, c'était ça, la réponse. Alors, on s'est basé sur tous les autres modèles.

M. Girard: Donc, vous appliquez... C'est ça. Donc, il y a des... vous avez décidé d'appliquer le même modèle qui existe dans les autres tribunaux administratifs au... O.K., allez-y, oui.

M. Daneau (Christian): ...qui existe même à la commission, puisqu'on a déjà des pouvoirs de médiation et d'arbitrage en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi. Donc, dans ce domaine-là, on a également le même genre de processus et le même genre de rédaction législative, alors ça standardise aussi le mode de processus. Donc, on a le même traitement dans un autre secteur d'activité de la commission que dans ce secteur-là.

M. Hamad: C'était la question du député.

M. Girard: C'est ça. Bien, là, c'est clair, c'est clair.

Des voix: ...

M. Hamad: ...amène-lui la copie, là, ils vont...

M. Girard: Est-ce que je peux juste...

M. Hamad: Tu l'as mise? O.K.

La Présidente (Mme Doyer): C'est fait, c'est fait. Alors, on va faire des photocopies pour tout le monde.

M. Hamad: En passant, tous les autres articles, là, je viens de les voir, là, c'est exactement ce qui est dans la Commission municipale.

M. Girard: O.K. Bien, ce que je propose, là, c'est qu'en attendant qu'on fasse les copies on va passer à 35.3. Puis ce que je propose, Mme la Présidente, c'est que, quand on arrivera à la fin, on reviendra. Ça vous va, M. le ministre?

M. Hamad: 35.3, en fait, c'est simple, là. Tout ce qui a été dit dans la séance de médiation, tout ce qui est écrit, tout ce qui est fourni, incluant le médiateur, ne peut pas servir à d'autre chose. Et j'ai regardé tantôt: dans la Commission municipale, là, c'est exactement la même chose.

M. Girard: Je finis de lire l'article, M. le ministre.

M. Hamad: Dans le droit du travail, c'est quelque chose de standard. Il n'y a aucune invention là-dedans.

Mme Massé me dit qu'elle a 11 exemples similaires à ce qu'on a ici. Là, on commence à en avoir, parce que la commission commence à 8 heures au lieu de 7 h 30. Les réponses commencent à 8 heures; les questions, à 7 h 30.

M. Girard: J'aurais une question, une question de... Vous dites, au dernier paragraphe du 35.3: «Malgré l'article 9 de la Loi sur l'accès aux documents et [de] protection[...], nul n'a droit d'accès à un document contenu dans le dossier de médiation.» Pouvez-vous juste m'expliquer cette règle-là?

● (20 heures) ●

Mme Massé (Julie): Oui. C'est une disposition qui vient assurer la confidentialité de la médiation. Si, en vertu de la loi d'accès à l'information, vous pouvez aller chercher le contenu, toute la confidentialité s'écroulerait, et la confiance au processus s'en irait. Et c'est vraiment, comme on le disait, une disposition, là, qu'on retrouve... J'ai au moins 11 exemples faciles. Donc, on tasse l'application de la loi sur l'accès à l'information, mais, pour ce cas-là, c'est vraiment une coutume, là.

M. Hamad: Ça, c'est une bonne réponse.

M. Girard: Parfait. Alors, moi, sur le 35.3, là, je n'avais pas d'autre question. Est-ce qu'on peut passer à la lecture du 35.4?

La Présidente (Mme Doyer): 35.4.

M. Hamad: Ça, ça prévoit que, les personnes qui devront signer l'accord de médiation, par la suite cet accord met fin à l'instance. Il est exécutoire comme une décision de la Commission des transports du Québec s'il a été entériné par la commission ou si la séance de médiation a été présidée par un membre de la commission. C'est pour donner un pouvoir décisionnel, exécutoire à la décision, à condition qu'elle soit entérinée par la commission.

M. Girard: Je comprends donc à la lecture de l'article — on est à 35.4 — que le médiateur peut être... peut originer de la Commission du transport du Québec ou vous pouvez aller à l'extérieur de la commission. À ce moment-là, si vous allez à l'extérieur de la commission, est-ce que vous êtes à la recherche de gens qui oeuvrent déjà dans le domaine du camionnage en vrac qui ont fait de la médiation ou de l'arbitrage dans le secteur des transports ou vous pouvez aller dans un autre domaine, là? Quels sont les critères quand vous recrutez des médiateurs? Où est-ce que vous... Est-ce qu'il y a déjà une expertise maison qui existe à la commission là-dessus?

La Présidente (Mme Doyer): Me Daneau.

M. Daneau (Christian): Écoutez, on a déjà exercé des pouvoirs de médiation dans un autre secteur d'activité. Dans le cadre de la Loi des chemins de fer, par exemple, on a déjà tenu une médiation. On avait, à ce moment-là, désigné un médiateur interne. C'est assez facile pour nous à l'interne, puisqu'on détient déjà toute l'expertise, et ça fait en sorte aussi que les frais sont beaucoup moins élevés.

On pourrait éventuellement aller à l'externe, si le besoin s'en faisait sentir, puis choisir quelqu'un dont la spécialité vise la question en litige. Ça peut être quelqu'un dans le vrac, mais, si c'est une question de comptabilité, ça pourrait être un comptable. Mais en général la commission a tendance à faire affaires avec les gens à l'interne.

M. Girard: À l'interne.

M. Daneau (Christian): À l'interne.

M. Girard: Et généralement c'est des gens qui ont une formation en droit du travail ou dans d'autres... Non, pas généralement?

M. Daneau (Christian): ...formation juridique parfois, mais c'est souvent des gens qui ont travaillé dans le domaine du transport de façon très exhaustive. Ça peut être... Ça peut même être un commissaire, mais qui ne siègera pas, évidemment, sur la question, si jamais ça va en arbitrage ou si ça va éventuellement devant la commission, mais ça pourrait très bien être un commissaire qui possède une expertise dans ce secteur d'activité là.

M. Girard: O.K. Et est-ce qu'ils doivent suivre... Est-ce qu'il y a une formation qui est donnée aux gens qui exercent cette profession-là ou ce travail-là, disons, pour la commission? Est-ce que ça prend... Je pose une question.

M. Daneau (Christian): Écoutez, je répondrais à ça qu'ils ont effectivement, lors de la nomination, des formations exhaustives, mais en plus ce sont des gens qui oeuvrent dans le milieu, ils développent avec la pratique aussi beaucoup d'expertise. Quand un membre de la commission a déjà entendu des causes de vrac, a une bonne idée du fonctionnement, a pu approuver des règlements de... des codes de déontologie puis des règlements généraux, il a une passablement bonne idée de la façon dont ça fonctionne. Donc, il y a une expertise qui s'est développée à l'interne.

M. Girard: Quand vous dites, au premier paragraphe de l'article 35.4: «[L']accord est constaté dans un document signé par le médiateur, les parties et, le cas échéant, par leurs représentants», je comprends donc que les parties, autant la

zone de courtage touchée que la partie plaignante, peuvent être représentées, par exemple, par des avocats et donc plaider la cause de leurs clients respectifs devant le médiateur. Ce n'est pas obligé d'être nécessairement la plaignante, mais ça peut être son représentant. C'est ce que...

M. Daneau (Christian): Absolument. C'est d'ailleurs souvent le cas devant la commission, les interventions des postes se font souvent par l'entremise d'un avocat, même chose pour ce qui est des vraquistes ou... effectivement.

M. Girard: Est-ce que les frais au niveau des avocats sont payés par la CTQ ou c'est aux frais de la zone et aux frais de la partie plaignante? Comment ça fonctionne?

M. Daneau (Christian): Les frais, évidemment, les frais... appelons ça les frais extrajudiciaires, là, ils sont payés par les parties elles-mêmes, et la commission n'a pas de frais judiciaires, c'est-à-dire que, lorsqu'une partie procède devant la commission, outre les frais d'introduction de la demande, il n'y a pas de dépens. Une partie qui gagne ou qui perd... Enfin, on ne gagne pas et on ne perd pas devant la commission, là, c'est un tribunal administratif, mais, une partie qui procède devant la commission, il n'y a pas de dépens. Il y a uniquement des frais d'inscription, des frais à la base, là, pour déposer une demande. Alors, c'est un peu l'équivalent, le fameux 100 \$, là, ce serait l'équivalent d'un frais qui sont des frais qu'on exige déjà lorsqu'une demande est déposée à la commission.

M. Girard: O.K. Non, mais ma question: Un avocat qui représente une partie, est-ce que c'est aux frais de la partie plaignante ou est-ce qu'il peut être remboursé après dans le... Non, pas du tout?

M. Daneau (Christian): C'est aux frais de son client.

M. Girard: O.K., parfait. Y compris la zone, la zone de courtage qui, elle, va déboursier pour représenter...

M. Daneau (Christian): Oui. Si c'est un poste affilié à L'ANCAI, moi, je peux vous dire que, de connaissance, je sais qu'ils ont un service juridique. Alors, ils offrent ce service-là à leurs postes de courtage.

M. Girard: Bon, à ce moment-là, je pose la... ça suscite chez moi une autre question. La zone de courtage, vous me dites, a déjà un service juridique donc qui est en mesure ou en tout cas qui plaide dans un certain nombre de causes. Et vous nous avez dit, je ne sais pas si... ce matin ou cet après-midi, en tout cas, ce matin, je crois, qu'il y a déjà eu... — excusez, j'ai perdu mon idée, là — donc, qu'au niveau de la zone, une zone de courtage, il y a différents types de plaintes qui sont formulées. Donc, il y a un service juridique qui peut défendre les zones de courtage. Mais, dans le cas des plaignants, dans le cas, par exemple, d'un camionneur en vrac, puis Dieu sait que ce n'est pas... il y en a un certain nombre, en tout cas, qui ont de la difficulté à arriver à la fin de l'année, puis ce n'est pas simple, est-ce que ça ne constitue pas un frein pour eux si leurs frais juridiques, là, ne sont pas remboursés, puis c'est à leurs frais, ce n'est pas un obstacle de plus pour entreprendre une procédure devant la CTQ? Parce que la zone de courtage, elle, a un service, les frais sont payés par la zone, mais, dans le cas de la partie plaignante, elle, elle doit les assumer personnellement. Alors, est-ce que vous ne considérez pas qu'il y a un déséquilibre sur ce plan-là?

M. Daneau (Christian): Pas vraiment, parce qu'écoutez, d'abord, un, la médiation, ça vise à enlever le formalisme qu'on a devant la commission, où il y a des règles de procédure qui sont beaucoup plus lourdes. Alors, en procédant par la médiation, c'est beaucoup plus souple, et les gens... en tout cas, on estime que les gens vont être plus à l'aise pour procéder via une médiation, un arbitrage, qui est un recours beaucoup plus souple.

D'autre part, la commission a un devoir d'accompagnement, comme tout tribunal administratif. Même les tribunaux judiciaires ont maintenant ce devoir-là d'accompagner et de s'assurer que les droits des justiciables qui sont devant elle sont respectés. Alors, je peux vous dire que traditionnellement, quand une personne se représente elle-même, les membres font en sorte que la personne est en mesure de s'exprimer pleinement. Et il arrive dans certains cas que le service juridique aussi intervienne dans un dossier plus complexe, et là, à ce moment-là, le rôle de l'avocat, c'est aussi, un peu comme un avocat de l'État, de s'assurer que tout se fait selon les règles de l'art puis que les droits des gens sont respectés.

Alors, ce que je vous dis, c'est qu'actuellement, comme tribunal administratif, on fait preuve de beaucoup de souplesse et on exécute notre mandat d'accompagner aussi, autant que faire se peut, là, les justiciables dans leurs recours. Alors, je peux vous dire que ça fonctionne bien à l'heure actuelle, les gens qui se représentent eux-mêmes, parce que, que ce soit par médiation ou arbitrage ou que ce soit par le recours lourd, là, le recours plus lourd de procéder devant la commission avec les règles de procédure, on explique aux gens la façon dont ça fonctionne, on leur remet des dépliants quand ils viennent à la commission et on leur dit, dans nos dépliants, comment ça procède, est-ce qu'ils peuvent être accompagnés, est-ce qu'ils vont devoir faire entendre des témoins, etc. Donc, il y a un accompagnement qui est fait pour que ce soit justement une justice accessible.

M. Girard: Donc, je comprends que... Est-ce que, dans la majorité des cas, les parties plaignantes ne sont pas accompagnées par un avocat qu'ils embauchent, mais qu'ils plaident eux-mêmes, qu'ils présentent eux-mêmes leur dossier avec l'aide des gens de la CTQ pour s'assurer que ce soit juste et équitable, dans le cas où ils ne bénéficient pas des conseils d'un professionnel pour plaider leur cause?

M. Daneau (Christian): Je dirais qu'en général les gens se représentent eux-mêmes dans ce secteur-là, en général, mais il arrive parfois, quand il s'agit de petits entrepreneurs, qu'ils ont leurs avocats, parce qu'il faut comprendre qu'il y a des gens qui sont des artisans, puis il y a des gens qui sont un peu plus fortunés; ces gens-là vont être accompagnés de leurs avocats. Mais en général les gens se représentent eux-mêmes.

M. Girard: Je ne le savais pas, vous me l'apprenez. Alors, moi, pour ce qui est de 35.4, M. le ministre, ça complète mes questions sur 35.4.

M. Hamad: 35.5, c'est: «Le médiateur transmet à la commission l'accord ou, en cas d'échec de la médiation, son rapport.»

La Présidente (Mme Doyer): Ça va, M. le député de Gouin?

M. Girard: Ça va.

M. Hamad: «35.6. Le médiateur ne peut être poursuivi en justice en raison d'actes officiels accomplis de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions.»

C'est la même chose que la confidentialité de l'information.

● (20 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça vous convient, messieurs? Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, j'appelle l'article 3.1. M. le ministre.

M. Hamad: Un amendement ici, 3.1. En fait, l'article 37.3 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa du texte anglais, du mot «executory» par le mot «enforceable». C'est une traduction en anglais.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 3.1 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Girard: Juste un instant. Juste un instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon. Allez-y, M. le député de Gouin.

M. Girard: Ça va pour l'article, mais juste un instant.

Une voix: ...

M. Hamad: Oui. On va attendre le... Est-ce que vous avez les copies ici? Oui?

La Présidente (Mme Doyer): Je veux juste vérifier: Est-ce que ça va, M. le député de Gouin?

M. Girard: Oui, ça va.

M. Hamad: ...discussion de ce matin avec le député de Gouin, où on mentionnait certains cas de personnes qui peut-être sont intimidées ou menacées, etc., nous avons préparé deux amendements, et malgré que tout est déjà dans la loi, mais on veut être encore plus clairs, plus explicites à ce niveau-là. Et donc nous avons deux amendements: un amendement à l'article 4, et le deuxième amendement, c'est à l'article 7. Et les deux amendements, en fait, ce qu'ils visent, c'est quand il y a... Je vais déposer l'amendement 4 et je retire l'ancien amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Ça veut dire, M. le ministre, que ce qu'on a, notes explicatives à l'article 4 et l'article 4, ce n'est plus bon?

M. Hamad: L'article 4, l'amendement est retiré.

La Présidente (Mme Doyer): O.K.

M. Hamad: Alors là, il est remplacé par une nouvelle page, ici. Vous pouvez donner... On va donner ça.

Une voix: ...

M. Hamad: Oui, oui. Oui, oui, donnez les deux. On va vous donner...

La Présidente (Mme Doyer): Je vais m'en garder une copie, merci. Alors, vous êtes prêt pour l'amendement, M. le ministre?

M. Hamad: Donc, modifier l'article 4. Mais peut-être parler de l'article 4 avant puis amener l'amendement après, hein? Bien oui.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Oui, oui.

M. Hamad: Alors, je vais aller à l'article 4, puis on fera l'amendement après.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, d'accord.

M. Hamad: L'article 4: L'article 40 de cette loi est modifié:

1° par l'insertion, après le paragraphe c du premier alinéa, du suivant:

«c.1) ne se conforme pas à un accord de médiation ou à une décision d'un arbitre, qui sont exécutoires comme une décision de la commission, ou à une décision exécutoire de celle-ci;»;

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

«La commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, prendre à l'égard d'un transporteur toute autre mesure qu'elle juge appropriée ou raisonnable pour l'application de la présente sous-section.»

En fait, l'article 40 de la Loi sur les transports prévoit les situations pour lesquelles la commission peut modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur. Le projet de loi permet d'ajouter à ces situations celle où le transporteur ne se conformerait pas à un accord de médiation ou à une décision d'un arbitre qui sont exécutoires, comme une décision de la commission ou une décision exécutoire de la commission.

Puis le projet de loi permet également d'accorder à la commission le pouvoir discrétionnaire de prendre toute autre mesure qui serait plus appropriée ou raisonnable lors de l'application d'une sanction. Ce nouveau pouvoir décisionnel de la commission lui permettra d'appliquer une solution moins draconienne que la suspension ou la révocation du permis de transporteur.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Gouin.

M. Girard: Oui. Pourquoi on indique, bon: L'article 40 de la Loi sur les transports prévoit les situations pour lesquelles la commission peut modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur... Pourquoi ce n'est pas «doit», puisque, dans le cas où... c'est qu'il y a des gens qui ont été déclarés coupables d'une infraction qui ne se conforment pas à un accord de médiation. Pourquoi on utilise le terme «peut» plutôt que «doit»?

M. Daneau (Christian): En fait, c'est relativement simple. C'est un tribunal, et la commission, comme tribunal, a des pouvoirs similaires dans d'autres lois. Dans la loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, par exemple, on peut prendre toute autre mesure, la raison étant que ça dépend de la gravité de la sanction. Si c'était un «doit», ce serait un pouvoir lié, on serait obligé automatiquement d'appliquer la peine de mort. Alors, il peut survenir des circonstances, selon la preuve qui est présentée, où on estime que l'entorse à la loi est bénigne, donc on peut uniquement suspendre, ou on peut prendre toute autre mesure, une mesure moins draconienne que la suspension, mais ça peut être également un peu parce qu'on juge qu'effectivement il n'y a pas d'entorse, donc, ou que l'entorse est tellement minime que le remède serait pire que le mal. Alors, à ce moment-là, on exerce une discrétion, comme la plupart des tribunaux. C'est un pouvoir discrétionnaire, autrement dit. Et ce pouvoir-là à l'article 40 existe depuis, «my God», des temps immémoriaux, là, je ne peux pas vous dire, mais ça fait au moins 20 ans que c'est appliqué comme ça.

M. Girard: Mais c'est parce que je vous pose la question parce qu'à l'article 40, là, vous dites: La commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer. Donc, là, je pense que vous faites une gradation, là, alors vous offrez trois choix, et vous pouvez ne rien faire. Donc, dans le cas où il y a une partie ou une zone de courtage qui est trouvée coupable d'une infraction, vous pouvez décider de n'apporter aucune sanction.

M. Daneau (Christian): Là, vous prenez l'exemple de l'infraction à la présente loi, mais il y a également les articles concernant la qualité des services. On pourrait décider, par exemple... Je vous donne un exemple: cette loi-là s'applique également au transport des personnes par autobus, transport rémunéré de personnes. On pourrait avoir une plainte sur la qualité des services, mais c'est une plainte minime, et on peut sanctionner le transporteur. Et, si le transporteur, par exemple, fait la preuve que depuis la plainte il a apporté tous les correctifs, à ce moment-là, dans l'exercice de notre pouvoir discrétionnaire, on pourrait décider de ne pas sanctionner, compte tenu des circonstances.

Alors, c'est pour ça que c'est un «peut». Mais, si on sanctionne, on a cette panoplie-là. Et, comme je vous dis, c'est un article qui est... Oui?

M. Girard: ...si vous ne sanctionnez pas, vous allez quand même indiquer à la zone de courtage qu'elle doit apporter les correctifs appropriés pour répondre aux objectifs sur le plan de la qualité des services. Vous allez quand même...

Vous allez l'exiger ou, même s'ils ont apporté les correctifs en cours de route, vous allez exiger qu'à l'avenir... qu'une telle situation, non plus, ne se reproduise pas, là, peu importe qu'elle soit minime ou non, là.

M. Daneau (Christian): D'où l'utilité d'avoir le pouvoir intermédiaire de prendre toute autre mesure. Ça pourrait être une ordonnance, par exemple, de respecter ou de maintenir les correctifs qui ont déjà été apportés.

M. Girard: Mais pourquoi vous apportez ces modifications-là à la loi? Vous souhaitez le renforcer? Est-ce que vous avez eu des situations particulières? Qu'est-ce qui a amené le législateur à apporter le changement?

M. Hamad: Parce que, la logique, on vient d'amener la médiation, alors on amène les articles relatifs à la médiation pour ça. Ce qu'on ajoute... en fait, l'article 40 existe. Ce qu'on ajoute à l'article 40, c'est les cas de médiation. C'est ça qu'on fait.

M. Girard: C'est uniquement une modification en lien avec le précédent article, qu'on a adopté, sur la médiation.

M. Hamad: Exact. C'est parce que... Exact.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: C'est là qu'on a l'amendement, je pense.

M. Girard: De toute façon, il faut procéder avant à la discussion sur l'amendement, avant de revenir à l'article, là.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, on n'adoptera pas l'article, puisque vous n'avez pas adopté l'amendement. Alors, M. le ministre, on y va pour votre amendement.

M. Hamad: L'amendement. Alors, l'amendement, c'est modifier l'article 4 qui est là:

1° par le remplacement, partout où il se trouve dans le texte anglais du paragraphe c.1 du premier alinéa de l'article 40 proposé par le paragraphe 1° de l'article 4, le mot «executory» par le mot «enforceable»;

2° par l'insertion, après le paragraphe 1°, du suivant:

1.1° par l'ajout, après le paragraphe e du premier alinéa, du paragraphe suivant:

«f) exerce ou fait exercer à l'endroit d'une personne des gestes d'intimidation, des menaces ou des représailles dans le but de contraindre un exploitant ou un titulaire d'un permis de courtage à s'abstenir ou à cesser d'exercer un droit qui résulte de la présente loi ou de ses règlements.»

Là, on l'a fait de deux sens. Il n'y a pas juste le camionneur, mais il peut être aussi le courtier, et ça se peut que le camionneur ait exercé des... tu sais. Alors, on a pris les deux cas pour couvrir tous les cas.

● (20 h 20) ●

M. Girard: Lié à ça, M. le ministre, si on met en application l'article, quelles seraient les sanctions qui pourraient potentiellement être prévues? Est-ce qu'il existe, par exemple, des... je ne sais pas, moi, des amendes dans le cas où on aurait exercé des pressions indues ou, bon, par exemple, je ne sais pas, la suspension, révoquer, il y a comme un mécanisme de gradation? Parce que, comme j'indiquais ce matin au ministre, j'ai eu l'occasion d'échanger avec des camionneurs qui, en tout cas, visiblement ne se sentaient pas très à l'aise de dénoncer des situations parce qu'on... des gens leur avaient fait comprendre à mots couverts que ce n'était pas dans leur intérêt pour obtenir des contrats futurs. Donc, moi, je veux juste m'assurer — puis ça, je pense, c'est un élément intéressant que le ministre apporte aujourd'hui: Quel est un peu le mécanisme de gradation puis quelle est la nature et le type de sanction? Quand c'est des cas d'intimidation, que ce soit d'un côté ou l'autre, quel type de sanction pourrait prendre la commission?

M. Daneau (Christian): L'article 40 est assez large. Je peux vous dire que la commission a déjà suspendu un permis de poste de courtage dans le passé, d'un poste qui refusait d'abonner un vraquiste, comme mesure de sanction ultime, jusqu'à ce que... En fait, le permis était suspendu jusqu'à ce qu'ils le réabonnent, et ils l'ont réabonné. Donc, il y a tous les outils dans la loi pour s'assurer, dans les cas les plus graves, là, que ce soit appliqué. Donc, actuellement, là, c'est assez étendu.

M. Girard: Est-ce qu'il y en a, des... excusez-moi, des amendes pour... C'est-u prévu dans les sanctions? C'est parce que je l'ai...

M. Daneau (Christian): La commission n'est pas un tribunal judiciaire, donc on n'a pas la capacité d'imposer des amendes.

M. Girard: C'est uniquement... Votre pouvoir, c'est sur la question de la modification, de la suspension ou de la révocation de permis. C'est essentiellement sur cet élément-là que vous pouvez agir, dans le fond. Bon, par exemple, une zone de courtage qui perd un permis, bien ça pose un problème important, elle ne peut plus faire de la business dans un secteur.

M. Daneau (Christian): En fait, je vous dirais que les sanctions administratives imposées par la commission sont souvent plus lourdes et plus sévères qu'une peine pénale, dans la pratique, là.

M. Hamad: Bien, enlever le permis, c'est enlever la business. Un chauffeur de taxi qui n'a plus de permis de taxi, il n'est plus... c'est comme un entrepreneur qui n'a plus de licence d'entrepreneur. Alors, c'est plus grave que payer 20 000 \$, 100 000 \$ quand il est en business.

Une voix: ...

M. Hamad: Bien sûr, oui. Évidemment, s'il y a des cas qui vont... il y a le Code criminel, après, qui n'empêche pas que la personne, si elle met une preuve qui a démontré qu'il y a eu des menaces, elle peut aller vers le criminel, vers la cour.

M. Girard: Elle peut le faire des deux côtés simultanément, même, ça, ou...

M. Hamad: Exact. Puis, s'il y a un jugement ici, ça va l'aider d'aller à l'autre côté. C'est une ouverture qui...

M. Girard: O.K. Non, mais, moi, je le dis au ministre, je suis très heureux de voir qu'on insère un élément additionnel. Je pense que c'est important de protéger les droits des uns et des autres. Puis je comprends, à ce moment-là, que ça va des deux côtés. Donc, ça peut être aussi une révocation de permis pour un camionneur qui aurait lui-même tenté d'intimider, en tout cas, la zone de courtage, là. Ça peut être... ça va vraiment des deux côtés, de la façon dont est rédigé l'article.

M. Hamad: On demande à tout le monde d'être gentil.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, sur ces bons mots, est-ce que l'amendement à l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. On n'avait pas d'autre amendement, hein? On peut aller tout de suite à l'article 5.

M. Hamad: L'article 5: L'article 40.1 de cette loi est modifié par la suppression de «par la modification, la suspension ou la révocation de permis ou le retrait de la plaque ou du certificat d'immatriculation,». C'est une question de concordance avec l'article 40 de la loi.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Là, c'est que vous retirez la notion de modification, suspension ou révocation de permis, c'est ça?

M. Hamad: Oui, allez-y. Mais c'est une concordance.

Mme Massé (Julie): C'est ça. En fait, c'est une pure concordance. C'est juste que, plutôt que d'ajouter «et toute autre mesure raisonnable», là, on ajouterait celle... on est juste venus parler de la personne visée, et, comme c'est, c'est clair que c'est la personne qui est visée par la mesure, la sanction, la radiation, la suspension, peu importe.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Me Massé. Ça va?

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Article 6.

M. Hamad: 6. L'article 47.12 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le paragraphe 1° et après «permis de courtage,», de «s'il en est,».

En fait, ici, ce qu'on fait dans cet article-là permettra aux exploitants inscrits au Registre du camionnage en vrac de conserver leur inscription dans l'éventualité où aucun titulaire de permis de courtage ne serait présent dans la zone ou le territoire dans lequel ils ont leur principal établissement.

M. Girard: Qu'est-ce qui vous a amené à faire cette modification-là, M. le ministre?

La Présidente (Mme Doyer): Me Daneau.

M. Daneau (Christian): Dans les... Si la commission révoque un permis, par exemple, ou si une zone n'est plus desservie par un poste de courtage, à ce moment-là les abonnés ne sont plus abonnés au poste. Et une des conditions pour le maintien de l'inscription au registre du vrac, c'est que la personne soit abonnée à un poste.

Donc, dans le cas où la commission décidait, dans les cas les plus graves, de révoquer un permis, ça ferait en sorte que les gens qui étaient abonnés au poste perdraient leur droit d'être enregistrés au registre et, à ce moment-là, ne pourraient pas s'abonner à un autre poste. Et, à ce moment-là, pour ne pas que ces gens-là perdent de droits acquis, on a mis cette concordance-là pour s'assurer, là, que leur inscription au registre est maintenue, tout simplement.

M. Girard: Mais, dans le cas où il y a une suspension, une révocation de permis, est-ce qu'ils peuvent s'inscrire, à ce moment-là, à une autre zone de courtage? Par exemple, ils ont un territoire, par exemple, disons, le territoire de, je ne sais pas, Québec, à ce moment-là, il y a un permis qui est révoqué, d'une zone de courtage, donc à ce moment-là cette zone-là ne peut plus obtenir de contrat de façon temporaire, est-ce qu'il peut aller s'inscrire dans une autre zone de courtage ou, s'il y en a deux, par exemple, sur le même territoire, par exemple de la Capitale-Nationale, il peut aller dans une autre zone parce qu'à ce moment-là même les entrepreneurs ne pourront plus faire affaire avec cette zone de courtage qui a perdu son permis? Moi, je veux une précision.

La Présidente (Mme Doyer): Me Massé.

Mme Massé (Julie): Merci. À titre d'exemple très, très concret, actuellement dans la zone région 08, qui est la Baie-James, il n'y a pas de titulaire de permis de courtage. Donc, les exploitants qui sont inscrits là pourraient en tout temps être... avoir leur inscription au registre radiée par la Commission des transports parce qu'ils ne sont pas inscrits, donc... ils ne sont pas abonnés, donc ils ne répondent pas à la condition. Ça fait qu'on vient vraiment régulariser leur situation à eux, parce que, leur inscription, ils ne peuvent s'abonner dans leur zone, à moins de déménager leur principal établissement. Donc, c'est vraiment principalement pour ces personnes-là, mais, si jamais il y avait une révocation d'un autre permis, les gens seraient protégés automatiquement.

M. Girard: Il n'y en a jamais eu dans... par exemple à la Baie-James, de...

Mme Massé (Julie): Bien, il y en a déjà eu...

M. Girard: Il y en a déjà eu? O.K.

Mme Massé (Julie): ...mais il a été révoqué.

Une voix: Ça a été révoqué.

M. Girard: Ah oui? O.K. Donc, c'est un cas précis où... O.K, c'est pour ça que vous voulez l'assurer, pour ne pas que les gens perdent leurs droits.

Mme Massé (Julie): Tout à fait.

M. Girard: Parfait. Là, je comprends le sens de la modification. Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 6 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 7. M. le ministre.

M. Hamad: L'article 7, Mme la Présidente: L'article 47.13 de cette loi... Il y a un amendement qu'on dépose aussi, mais je vais lire l'article avant.

La Présidente (Mme Doyer): C'est le nouveau que vous nous avez...

M. Hamad: Oui, c'est nouveau. L'article 47.13 de cette loi est modifié:

1° par l'ajout, à la fin du premier alinéa, des paragraphes suivants:

«5° un exploitant qui ne se conforme pas à un accord de médiation ou à une décision d'un arbitre, qui sont exécutoires comme une décision de la commission, ou à une décision exécutoire de celle-ci;

«6° lorsque le titulaire d'un permis de courtage fait défaut de se conformer à un accord de médiation ou à une décision d'un arbitre, qui sont exécutoires comme une décision de la commission, ou à une décision exécutoire de

celle-ci, un exploitant qui est un dirigeant de ce titulaire et qui a prescrit ou autorisé l'accomplissement de l'acte ou de l'omission qui contrevient à cet accord ou à cette décision ou qui y a consenti, acquiescé ou participé.»;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«La commission peut, de sa propre initiative ou sur [sa] demande, prendre à l'égard d'un exploitant toute autre mesure qu'elle juge appropriée ou raisonnable pour l'application de la présente sous-section.»;

3° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après le mot «registre», des mots «ou de prendre toute autre mesure à son égard»;

4° par l'insertion, dans le troisième alinéa et après le mot «radiation», des mots «ou l'imposition de toute autre mesure».

Une voix: ...des commentaires, monsieur...

M. Hamad: Alors, c'est la même chose que l'article 40, mais ce n'est pas pour le poste de courtage mais plutôt pour les camionneurs en vrac, les vraquistes, qu'on appelle.

M. Girard: C'est l'article précédent qu'on a adopté?

M. Hamad: Oui. Maintenant, on a le miroir sur les vraquistes. C'est ça, vraquistes?

Une voix: ...

M. Hamad: Vraquistes.

La Présidente (Mme Doyer): Je voudrais vérifier quelque chose avec vous. Ce que vous venez de lire, est-ce que c'est l'amendement?

● (20 h 30) ●

M. Hamad: Non, c'est l'article 7.

La Présidente (Mme Doyer): C'est l'article, hein? Puis vous ne voulez pas adopter l'amendement avant, c'est correct?

M. Hamad: Ah! Mais vous voulez procéder par l'amendement avant?

La Présidente (Mme Doyer): Parce que l'amendement, c'est de modifier l'article 7, hein? Peut-être que, pour discussion, si c'est une logique...

M. Hamad: Oui. Vous voulez qu'on lise l'amendement?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Hamad: O.K., on peut lire l'amendement. L'amendement à l'article 7, c'est: Modifier l'article 7...

La Présidente (Mme Doyer): Une petite minute, on va les laisser réfléchir. Pardon, ça va trop vite.

(Consultation)

M. Girard: Moi, j'avais une question de précision. Dans l'article 40, puis avec l'amendement aussi qu'on a avec f, le f qu'on a adopté, vous nous avez indiqué, dans le fond, que ça touchait les deux catégories, autant les zones de courtage qu'un... selon vos termes, un vraquiste, là, c'est ça? Donc, ce serait... Alors, pourquoi, à ce moment-là, dans ce cas-là, vous nous arrivez avec une proposition qui est... Si ça touche les deux catégories, pourquoi là vous nous dites: Là, c'est l'effet miroir, puis là ça touche uniquement les vraquistes?

M. Hamad: L'amendement qui est là, d'abord, ça s'applique au courtage; l'amendement qui est ici, ça s'applique aux vraquistes. Alors, c'est le même... c'est miroir, les deux, c'est-à-dire qu'il y avait...

M. Girard: Mais les vraquistes, c'est ceux qui font du camionnage en vrac?

La Présidente (Mme Doyer): Bon, moi, je m'excuse, là, mais, M. le ministre, vous allez nous lire l'amendement, puis on va faire la discussion sur l'amendement, puis c'est parce qu'il faut procéder dans une logique.

M. Girard: Parfait, Mme la Présidente. Je me plie à votre décision.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Pliez-vous, vous n'aurez pas le choix. M. le ministre, j'aimerais que vous lisiez l'amendement, parce qu'il y a une logique de discussion là-dedans, puis, comme... je suis sûre que vous êtes assez intelligents, ensuite, pour reprendre votre discussion.

M. Hamad: Alors, l'article 7, l'amendement qu'on amène: Modifier l'article 7:

1° par l'insertion, dans le paragraphe 1° et avant le paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 47.13 proposé, du paragraphe suivant:

«4.1° Un exploitant qui exerce ou fait exercer à l'endroit d'une personne des gestes d'intimidation, des menaces ou des représailles dans le but de contraindre un exploitant ou un titulaire d'un permis de courtage à s'abstenir ou à cesser d'exercer un droit qui résulte de la présente loi ou de ses règlements;»;

2° par le remplacement, partout où il se trouve dans le texte anglais des paragraphes 5° et 6° du premier alinéa de l'article 47.13 proposés par le paragraphe 1° de l'article 7, le mot «executory» par le mot «enforceable».

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, M. le député de Gouin.

M. Girard: Peut-être juste une question, dans le fond, de précision. C'est que, disons, à l'article 1 de la Loi sur les transports, vous définissez, section I, définition 1d:

«d) "transporteur": une personne qui:

«i. transporte directement ou par l'intermédiaire d'un tiers une personne ou un bien par un moyen ou un système de transport — le point, le numéro, là, ensuite, 3;

«iii. effectue [un] courtage en transport; ou

«iv. loue des véhicules.»

Puis, si on va à l'article 40: «La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur...»

Est-ce que ça n'inclut pas déjà les deux? Peut-être que c'est moi qui ne saisis pas bien, peut-être juste me préciser ça.

Mme Massé (Julie): Quand on arrive à l'article 40, on peut révoquer, suspendre un permis, mais, pour être un camionneur en vrac, on est un transporteur, mais on n'a aucun permis. On a une inscription au Registre du camionnage en vrac, puis les sanctions sont couvertes par l'article 47.13. Et, par définition, le transporteur qui est titulaire du permis, là on arrive à l'article 2, puis c'est au courtage de transport, donc c'est vraiment le courtier qu'on va chercher, à ce moment-là. Donc, 40 s'applique exclusivement au titulaire de permis qui est le courtier, donc la personne morale, et 47.13 vient s'appliquer à l'exploitant qui a une inscription au Registre du camionnage en vrac.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Mais celui qui transporte, lui, ça lui prend un permis.

Mme Massé (Julie): Pas un permis en vertu de la Loi sur les transports.

M. Girard: Un permis en vertu de cette loi-là?

Mme Massé (Julie): Non, bien, outre le permis de conduire...

La Présidente (Mme Doyer): Me Daneau.

M. Daneau (Christian): En fait...

M. Girard: C'est technique, mais c'est pour ma compréhension.

M. Daneau (Christian): Oui. En fait, avant 2000, les vraquistes, là, si je les qualifie ainsi, avaient besoin d'un permis pour exercer leurs activités. Ça a été déréglementé. Alors, maintenant, pour que ces gens-là puissent continuer à exercer cette activité-là, on a remplacé le permis par une inscription au registre, mais la mécanique de la loi est demeurée la même au niveau des définitions puis au niveau des sanctions. Alors, on a donc la définition de ce qu'est une personne visée par un permis visé par la loi, et ça inclut les postes de courtage, mais, pour qu'on puisse avoir encore, si vous voulez, un... exercer un pouvoir de contrôle et de surveillance à l'égard des vraquistes, bien il a fallu introduire des articles additionnels pour qu'on puisse viser les gens inscrits au registre. Ce n'est pas un permis, en fait.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Gouin.

M. Girard: Excusez-moi, là, j'ai posé quelques questions techniques. Là, on est sur l'amendement à l'article 7, c'est ça? Si je vois...

La Présidente (Mme Doyer): C'est pour ça que, là, j'aimerais mieux qu'on dispose de l'article... de l'amendement, puis ensuite on pourra...

M. Girard: Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Là, je comprends, on se comprend, vous discutez un peu généralement de tout ça, hein, autant de l'article 7 que de l'amendement, mais il faut qu'on dispose, qu'on adopte l'amendement.

M. Girard: ...l'amendement, ça touche le... c'est le détenteur. C'est autant l'exploitant, donc la zone de courtage, que le détenteur d'un permis, le titulaire d'un permis de courtage, c'est ça?

M. Daneau (Christian): Bien, ça vise le titulaire de permis de courtage, qui est autorisé à effectuer le courtage dans la zone qu'il dessert, et ça vise également le vraciste qui est inscrit au registre de la commission, qui, lui, n'est pas détenteur d'un permis. Donc, vous avez les deux articles. Vous avez la concordance, là.

M. Girard: ...juste de comprendre, là, parce que ma compréhension de la modification, c'est que ça touche les deux, l'exploitant et le titulaire. Dans l'article 40, c'était la même chose ou c'est quelque chose de différent?

M. Daneau (Christian): Bien, dans un cas, c'est l'exploitant qui est visé par un... qui exploite en vertu d'un permis, et l'autre, c'est l'exploitant qui est visé par l'inscription au registre, là. C'est le même exploitant, mais c'est juste que ce n'est pas la même personne, là.

M. Girard: O.K. J'en perds mon latin, mais en tout cas.

La Présidente (Mme Doyer): Il faudrait... Me Cayouette, il faudrait que vous nous imagiez ça, que vous nous expliquiez ça.

M. Cayouette (Benoît): Alors, Benoît Cayouette, directeur du transport routier. La différence entre les deux articles 4 et 7, 4 vise le titulaire de permis, tandis que 7 vise les individus qui sont des inscrits au Registre de camionnage en vrac.

Par exemple, ceux qui, en fait, prennent la plupart des décisions dans un poste de courtage, c'est les membres du conseil d'administration. Les membres du conseil d'administration, ce sont des camionneurs qui sont inscrits au Registre du camionnage en vrac. On ne voulait pas viser par ces sanctions-là et les moyens intermédiaires qu'on s'est donnés, là, c'est-à-dire éviter de suspendre complètement. On voulait par ailleurs pouvoir viser, parce que, dans certaines situations, ce sont... c'est l'entêtement de certains membres du conseil d'administration qui a fait perdurer des situations qui n'étaient pas souhaitables. Alors, au lieu d'intervenir sur le titulaire et de pénaliser tous les camionneurs, on a dit: Si c'est deux, trois personnes du conseil d'administration, en fait, qui font les problèmes, bien pourquoi on ne se donnerait pas les pouvoirs d'intervenir directement sur ces deux, trois personnes-là pour régler la situation? Ce qui n'est pas tout à fait le sens de l'article 4 qu'on a vu précédemment. L'article 4 visait le titulaire de permis.

Alors, ça, c'est pour nous permettre. Puis il y a eu des exemples dans le passé où il y a des membres du conseil d'administration qui, malgré les avis de la commission de modifier certaines pratiques, etc., continuaient à s'entêter, à ne pas changer ça. Mais évidemment le conseil d'administration a certains pouvoirs à l'intérieur du titulaire de permis de courtage, n'est pas obligé de faire entériner toutes ses décisions, donc ils peuvent continuer à faire perdurer une situation qui n'est pas souhaitable, finalement. Puis, au lieu de pénaliser l'ensemble des camionneurs, bien on va pénaliser ceux qui ont des comportements qui ne sont pas...

● (20 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, ça va?

M. Hamad: C'est beau, c'est correct.

M. Girard: Mais ça veut dire, à ce moment-là, qu'au niveau du conseil... ça veut dire qu'il peut y avoir une décision qui est prise, puis, au niveau du conseil d'administration, il peut y avoir des membres qui décident, eux, de ne pas l'appliquer.

M. Cayouette (Benoît): Je m'excuse, je vais vous demander de répéter.

M. Girard: O.K. Mais c'est parce que vous me dites: Il y a... donc, il y a des décisions qui sont rendues par la CTQ — c'est bien ça, CTQ? — et que finalement, même si les décisions sont rendues, il peut y avoir des membres du conseil d'administration qui peuvent décider de ne pas se plier. Mais il me semble qu'à partir du moment où il y a une décision de la CTQ le conseil d'administration a l'obligation de mettre en application une décision de la CTQ, puisque c'est un tribunal, un tribunal, dans le fond, administratif. Il me semble qu'ils... C'est juste que je ne comprends pas pourquoi, à ce moment-là, des membres d'un conseil d'administration peuvent outrepasser une décision qui est prise par la CTQ, là. Je veux juste être sûr de bien comprendre comment ils peuvent ne pas donner suite puis qu'il y a... parce que normalement, un conseil d'administration, il y a une décision, c'est pris, puis on décide de l'appliquer, c'est voté à la majorité, et on le fait.

M. Cayouette (Benoît): C'est sûr qu'ils ne peuvent pas. Quand la commission a rendu sa décision, normalement elle devrait s'exécuter sur-le-champ, les gens devraient obéir à ça, sauf qu'ils ne le font pas. Alors, c'est arrivé dans un cas où la Commission des transports a donné des directives pour dire: Bien, vous devriez réintégrer une personne, parce que vous l'avez expulsée, et le conseil d'administration a décidé que, non, on ne le réintègre pas. Bien, la prochaine étape de ça, c'est de suspendre le permis du titulaire de permis de courtage. Actuellement, c'est ce que la loi permet à la Commission

des transports de faire, pour faire, si vous voulez... la gradation est là: on commence par donner la décision, puis après ça on suspend. Sauf que, quand on suspend le permis, vous comprenez que c'est tous les camionneurs qui en souffrent, parce qu'ils perdent leur permis, là, pour opérer. Alors là, si c'est le seul désir d'un conseil d'administration, la commission, par un pouvoir intermédiaire, pourrait dire: Je demande que le conseil d'administration soit démis et qu'on le remplace par d'autres personnes, comme mesure intermédiaire.

M. Girard: C'est parce que vous m'avez parlé de deux ou trois personnes au C.A., c'est-à-dire qu'il y a deux, trois personnes au C.A. qui peuvent bloquer une décision qui est prise par le tribunal administratif. C'est parce que normalement ça... J'ai vu que vous aviez visé juste deux, trois personnes au C.A. Oui, mais le conseil d'administration, je ne sais pas, je ne connais pas les règles de chacune des zones de courtage, là, mais ça doit être... Je ne sais pas ils sont combien sur un conseil, mais, quand bien même qu'il y a deux, trois membres qui veulent le bloquer, s'il y a une décision qui est prise par la CTQ, normalement le conseil d'administration doit l'appliquer. Ça fait que pourquoi, à ce moment-là, vous pénalisez, quoi, les deux, trois personnes qui au conseil d'administration s'opposent à la mise en application, mais vous ne touchez pas les autres membres du conseil, du conseil d'administration? Ça, j'ai de la difficulté à saisir le raisonnement, là.

M. Cayouette (Benoît): Bien, le conseil d'administration est composé d'un certain nombre de personnes, il y a un...

M. Girard: Combien en général, généralement sur les zones de courtage?

M. Cayouette (Benoît): Cinq, six, sept, ça dépend de la grosseur des zones de courtage. Il y a un quorum pour prendre les décisions au conseil d'administration, et ça peut être de deux à trois personnes pour prendre certaines décisions. Alors, si le quorum est, par exemple, de deux, trois, mais ça peut être trois, quatre, là, ça dépend des postes de courtage, ça dépend des règles qu'ils se sont fixées, c'est eux autres qui se donnent des règles, à ce moment-là, ces trois, quatre personnes-là du conseil d'administration se sont réunies, ont pris des décisions au nom du conseil d'administration et ont décidé: On ne respecte pas la décision de la commission.

Ça peut être l'ensemble du conseil. Moi, c'est un exemple que je vous donnais, là.

M. Girard: O.K. Donc, ça veut dire qu'à ce moment-là ce que vous me dites donc, c'est qu'il peut y avoir, disons, sept personnes sur le conseil d'administration. Pour un quorum, c'est deux ou trois. Donc, vous allez sanctionner les deux ou trois personnes qui étaient présentes à la réunion du conseil d'administration et qui n'ont pas voulu mettre en application la décision de la CTQ et que vous ne toucherez pas aux autres membres du conseil d'administration qui, eux, n'étaient pas présents à la réunion. Est-ce que c'est ça que je comprends?

M. Cayouette (Benoît): En fait, ça va dépendre de la situation. Si on identifie ces deux, trois personnes-là comme étant les deux, trois personnes qui ont défié, et les autres n'ont pas défié, parce qu'il y a eu un vote partagé, par exemple, puis le vote est majoritaire, bien ça va être ces personnes-là qu'on va viser. Autrement dit, ce qu'on veut faire, c'est de viser les bonnes personnes et ne pas viser l'ensemble du poste de courtage, plutôt que... autrement dit, viser spécifiquement. On ne dira pas... On ne pénalisera pas tout le monde pour le comportement de deux, trois, quatre, cinq, six camionneurs.

M. Girard: Quand vous dites, là: Il y a sept membres au niveau des conseils d'administration généralement, parce que ça varie, là, cinq, sept, est-ce que c'est en fonction de la grosseur administrative de la zone de courtage ou ça n'a rien à voir, ils peuvent être aussi bien... Bas-Saint-Laurent, Montréal, ils peuvent se retrouver avec sept membres de conseil d'administration? Ce n'est pas lié à l'ampleur de la couverture des zones. O.K.

Mais, moi, ça revient, M. le ministre, à la question que je soulevais, aux interrogations que j'ai eues ce matin, M. le ministre. C'est que, là, on semble... Oui?

M. Hamad: ...le nombre de membres du conseil, chaque courtage, il y a un règlement généraux. Alors, si le règlement généraux décide d'avoir neuf, sept, six, bien c'est leur règlement. Il n'y a pas de règle, il n'y a pas de loi qui dit combien. C'est un conseil d'administration.

M. Girard: ...je vous le disais, M. le ministre, ce matin, je soulevais la question: Se pourrait-il que, dans certaines zones de courtage, alors qu'on semble nous dire: Il y a un quorum, donc on pourrait se retrouver... on semble dire que dans certains cas il pourrait y avoir deux ou trois personnes qui décident au nom de la zone, se retrouver dans des situations où théoriquement il y aurait des gens qui... certains entrepreneurs qui pourraient se retrouver sur une base plus régulière avec plus de contrats que d'autres, compte tenu peut-être de la proximité de certains membres du conseil d'administration, d'une présence, donc de contrôler un peu plus les décisions qui sont prises.

Est-ce que ça ne soulève pas chez vous, en tout cas, des questions sur le mécanisme? Parce qu'on nous a dit ce matin que c'était, au niveau du mécanisme d'octroi ou de distribution des contrats... que c'était une espèce de boulier, là. Donc, ça circule, oui, mais c'est géré dans certains cas manuellement; dans d'autres cas, c'est géré de façon informatique. On se comprend qu'il y a de la manipulation, je ne dis pas ça dans le sens péjoratif, là, mais des gens qui peuvent jouer, à la limite, avec ça. On peut se retrouver avec des situations dans certains cas qui pourraient être problématiques.

Moi, je soulève la question: Est-ce que, dans votre cas où deux ou trois personnes pourraient prendre des décisions importantes pour une zone de courtage sur un grand territoire, ça ne soulève pas des questions sur le mécanisme, sur

la reddition de comptes et sur le mode de fonctionnement? Moi, je soulève... C'est une question qu'on n'aborde pas dans le projet de loi, là, mais, en écoutant les propos de monsieur, ça me revient aux interrogations que j'avais, que j'avais ce matin. Il y a des questions qui m'ont été soulevées ou présentées par des camionneurs que j'ai eu l'occasion de rencontrer. Évidemment, je pose des questions, là, je ne porte aucune accusation, mais je m'interroge. J'aimerais ça avoir des réponses. Si vous me dites: Tout est parfait, tout va bien, puis il n'y a pas de problème, puis c'est géré, c'est respectueux, on respecte les règles... Bon. Mais je veux être sûr de bien comprendre.

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoît): De façon générale, ces structures-là fonctionnent bien, on s'entend? Il y a un conseil d'administration, il y a des membres, l'organisme appartient à ses membres, qui prend ses propres décisions pour sa propre destinée. De façon générale, ça fonctionne très bien.

S'il y a, dans les cas, des cas exceptionnels où il arrive qu'une personne, deux personnes, trois personnes pourraient influencer le groupe ou prendre des décisions, on veut se donner les moyens de pouvoir intervenir sur ces individus-là plutôt que sur l'ensemble du groupe et pénaliser tout le monde. C'est ça.

M. Girard: Généralement, sur les conseils d'administration, ce sont des gens qui possèdent, par exemple, un seul camion ou qui en possèdent plusieurs, jusqu'à quatre, jusqu'à cinq? Comment c'est réparti, ça, la représentation? Est-ce que c'est ceux qui en possèdent le plus qui sont plus pesants dans une zone de courtage ou tout le monde est sur le même pied d'égalité?

M. Cayouette (Benoît): L'assemblée est liée à un conseil d'administration.

M. Girard: Généralement, vous avez des discussions avec les différents... les associations. Est-ce que c'est...

M. Cayouette (Benoît): Ah non, mais il n'y a pas de rapport. Il n'y a pas de rapport avec la grosseur de l'entreprise, ou tout ça. Les gens s'élisent un conseil d'administration en fonction de leurs compétences puis de leur représentativité.

M. Girard: Mais généralement c'est des gens... généralement, c'est des camionneurs qui ont un seul permis ou des entreprises qui en ont plusieurs? Comment...

M. Cayouette (Benoît): Ça peut varier, ça peut varier, là.

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

M. Cayouette (Benoît): Ce n'est pas... Il n'y a pas de constante, là, là-dedans.

M. Girard: Vous n'avez pas de statistiques, de données là-dessus? Non?

M. Cayouette (Benoît): Non.

M. Girard: Vous ne vérifiez pas ça non plus?

M. Cayouette (Benoît): Non.

M. Girard: Ce n'est pas un élément qui est important. O.K. Même dans des grands territoires où il y a beaucoup de contrats qui sont distribués?

M. Cayouette (Benoît): C'est un conseil qui est élu par leurs pairs à la majorité de l'assemblée générale de tous les membres.

M. Girard: ...pour moi, ça soulève plus de questions que de réponses, puis je pense que... Bon. Je ne sais pas, ce n'est pas dans la loi, M. le ministre, mais je vous le...

● (20 h 50) ●

M. Hamad: Oui, mais regardez, chaque courtage, centre de courtage, ils ont leurs règlements généraux, il y a une assemblée générale, une élection. De l'autre côté, la Commission des transports vérifie tous les règlements généraux de tout le monde, et après ça ils s'assurent de leur application. Donc, on a un arbitre, qui s'appelle la Commission de la construction... le transport, Commission des transports, que les autres regardent, puis en général les règlements sont à peu près pareils. Donc, on a une constance. C'est comme des centres, mais, dans le fond, ils suivent à peu près la même chose. Ils sont élus, donc là il y a une autonomie, ils sont élus par les membres. Et en plus l'application des règlements, si jamais quelqu'un conteste, etc., c'est la commission qui s'assure que les règlements de chaque centre de courtage sont respectés. Alors là, bon...

M. Daneau (Christian): La commission, lorsqu'elle approuve les règlements, ne fait pas juste s'assurer que c'est standard, on s'assure aussi que ça répond aux critères minimums de la loi, de la réglementation. Autrement dit, dans les règlements, que ce soient les règlements généraux, que ce soient les codes de déontologie, on s'assure que la structure est conforme à la loi, conforme aux règlements et est relativement la même d'un poste à l'autre, là. Ça ne fluctue pas considérablement.

M. Girard: Mais vous m'avez dit ce matin: C'est un... Il y a un boulier. Ça...

M. Daneau (Christian): Ça, c'est la répartition.

M. Girard: La répartition. Bien, c'est ça. Mais ça tourne, donc... Mais c'est géré dans certains cas manuellement ou par informatique. Mais, dans le fond, géré manuellement, l'erreur est humaine, il peut...

M. Daneau (Christian): Ça dépend de la taille des postes, là. Gérer manuellement 16 vraquistes, ce n'est pas trop compliqué. Gérer informatiquement 160, ce n'est peut-être pas non plus si simple que ça, là.

M. Girard: Parfait, j'entends ce que vous me dites.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait, M. le député de Gouin. Alors, je comprends que l'amendement à l'article 7 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 7, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Article 8. M. le ministre.

M. Hamad: Article 8: Cette loi est modifiée par l'insertion, avant l'article 47.14, des suivants:

«47.13.1. Tout règlement concernant les services de courtage en transport dans un marché public adopté par un titulaire de permis de courtage doit, avant d'être approuvé en vertu de l'article 8, être approuvé par au moins les deux tiers des abonnés de ce titulaire qui sont présents lors d'une assemblée extraordinaire réunissant au moins le quart des abonnés.

«Cette assemblée extraordinaire se tient à la suite d'un avis transmis aux abonnés, au moins 15 jours avant sa tenue, aux dernières coordonnées qu'ils ont fournies au titulaire de permis de courtage. Cet avis doit indiquer la date, l'heure et le lieu où elle se tiendra, ainsi que l'ordre du jour. Il doit aussi faire mention de tout nouveau règlement [ou] de toute modification à la réglementation qui pourront y être approuvés. L'avis doit être accompagné du règlement qui sera soumis pour approbation à l'assemblée.

«Dans le cas d'un règlement visé au premier alinéa qui accompagne une demande de permis de courtage, on entend par abonnés, pour l'application des premier et deuxième alinéas, tous les exploitants de véhicules lourds qui sont inscrits au Registre du camionnage en vrac et qui, au cours de la période d'abonnement, ont signé avec le demandeur un contrat d'abonnement aux services de courtage qu'il offrira en vertu du permis demandé.

«47.13.2. Un titulaire de permis de courtage peut soumettre à l'approbation prévue à l'article 8 un règlement qu'il a fait approuver conformément à l'article 47.13.1 et dans lequel il prévoit que tous ses règlements en vigueur concernant les services de courtage en transport dans un marché public, et seulement ceux-ci, s'appliquent aussi dans les marchés autres que publics qu'il dessert.

«En cas d'approbation du règlement en vertu de l'article 8, la commission, chacun de ses membres, toute personne désignée en vertu de l'article 17.8 et toute personne autorisée à agir comme inspecteur en vertu de l'article 49.2 disposent, pour en assurer le respect, des pouvoirs prévus par la présente loi comme si ce titulaire et ses abonnés agissaient dans un marché public. Les dispositions de la présente loi et de ses règlements, qui encadrent les services de courtage offerts dans les marchés publics, s'appliquent alors, compte tenu des adaptations nécessaires, à ceux offerts dans les marchés autres que publics desservis par ce titulaire.»

M. Girard: ...au niveau des explications, là, commencer par m'expliquer le 47.13.1.

M. Hamad: M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoît): Ça vient standardiser, si vous voulez, la procédure d'adoption des règlements généraux, et ces règlements généraux là, comme on en discute depuis ce matin, en fait encadrent les activités du poste de courtage. Donc, on s'assure qu'il y a un minimum de quorum de 25 %, et on s'assure que les votes qui seront pris sont pris à hauteur de 66 % des gens présents, au moins 25 %, et on s'assure aussi que, s'il y a des modifications aux règlements généraux, ces modifications-là vont être envoyées à l'avance pour que les gens puissent prendre connaissance des modifications qui sont proposées et ainsi voter en toute connaissance de cause. Ça vient uniformiser, si vous voulez, les règles d'approbation par les membres des règlements généraux.

M. Girard: Ma question: Si vous... Là, vous semblez intervenir à proprement dit au niveau des assemblées générales ou des assemblées extraordinaires puis vous mettez une règle minimum en termes de quorum, d'un avis dans les 15 jours. Pourquoi vous n'avez pas resserré les règles au niveau du conseil d'administration, puisque tout à l'heure vous nous avez dit que, dans certains cas, là, il y a des décisions qui avaient été prises par la CTQ que... deux ou trois personnes qui avaient décidé de ne pas respecter une décision? Donc, pourquoi vous resserrer les règles pour l'assemblée générale, mais qu'au niveau du conseil d'administration proprement dit il n'y a pas de pourcentage au niveau de la représentation au conseil d'administration au moment où les décisions sont prises, c'est uniquement au niveau de l'assemblée générale?

M. Cayouette (Benoît): Les règlements généraux prévoient les dispositions du conseil d'administration. Donc, ce qui est important, c'est que l'assemblée générale des membres se donne des règles de fonctionnement et qu'un maximum de personnes puissent être convoquées pour voter, que ces gens-là puissent avoir à l'avance des documents pour pouvoir, le cas échéant, en discuter lors de l'assemblée générale, faire apporter des amendements, etc.

M. Hamad: Autrement dit, les règlements généraux régissent le conseil d'administration. Alors, ça, c'est déjà existant. Ce qu'on fait là, on ajoute d'autres choses qui ne sont pas existantes, c'est-à-dire l'assemblée générale.

M. Girard: Vous savez, M. le ministre, que, dans le quotidien — vous avez déjà siégé sur des conseils d'administration — l'assemblée générale, elle se réunit... ça dépend, là, peut-être... dans certains cas, une fois par année ou quelques fois par année, mais que c'est le conseil d'administration qui dans le quotidien prend l'essentiel, dans une année, les décisions, les choses courantes. Moi, ce que je veux juste essayer de comprendre, c'est pourquoi vous mettez des règles plus strictes pour resserrer, qu'il y ait une plus grande uniformité, puis vous ne faites pas la même démarche pour le conseil d'administration, puisque l'essentiel des décisions en cours d'année se prennent là.

M. Hamad: Ce que j'ai répondu, c'est que les règlements actuels régissent le conseil d'administration. Par contre, pour davantage de transparence, pour davantage de diffusion de l'information, on amène des règlements qui vont dire, l'assemblée générale, elle va se tenir comment. Puis il ne faut pas oublier que dans l'assemblée nationale on fait élire des membres puis, l'assemblée générale, on présente l'état, les résultats de tout ce que le conseil a réalisé. Puis, dans l'assemblée générale, bien là, il faut donner l'information avant pour que les gens arrivent.

Alors, la réponse, c'est que ce que vous demandez, eux autres pensent: On l'a déjà. On ajoute pour l'assemblée générale.

M. Girard: Pour l'assemblée générale, là, moi, je suis d'accord avec l'article qui est proposé puis le resserrement. Là n'est pas ma question. Vous avez déjà siégé sur des conseils d'administration. En connaissez-vous beaucoup, vous, des conseils d'administration qui gèrent les budgets importants ou qui attribuent... qui distribuent des contrats par un... où il y a justement deux ou trois personnes qui tranchent les décisions les plus importantes puis qu'on... En connaissez-vous beaucoup, vous, M. le ministre? Vous avez sans doute siégé sur des conseils d'administration. Généralement, c'est, je ne sais pas, c'est sept, neuf ou peut-être 10, 11, 12 personnes, puis il peut y en avoir... on exige qu'il y en ait six ou sept qui soient là minimalement, mais là, dans ce cas-là, on nous dit qu'il y a des décisions qui sont prises par deux, trois personnes, dans certains cas.

Je me pose la question: si on ne devrait pas fixer au moins des règles, avoir une plus grande uniformité puis avoir sur chacun des territoires au moins un pourcentage de présence puis sur un certain nombre de décisions qui sont prises. C'est ça, la question que je pose. Ce n'est pas sur votre article. C'est que je trouve qu'il est limitatif aux assemblées générales, et je me dis: Compte tenu que l'essentiel des décisions sont prises au conseil d'administration, est-ce qu'il ne devrait pas y avoir les mêmes règles? Puis, vous avez déjà siégé sur des conseils d'administration.

M. Hamad: Mais un conseil d'administration, c'est quoi? Vous voulez mettre des règles de quoi, là? Là, actuellement, il y a...

M. Girard: ...le quorum, le quorum puis un...

M. Hamad: Bien, le quorum, ça fait partie des règlements généraux d'un conseil d'administration. Il y a le quorum, il y a l'élection d'un vice-président, le président. N'importe quel conseil d'administration, tous les règlements définissent la nomination, l'opération, les décisions.

Puis, en passant, toutes les décisions de l'année, toute l'année, d'une organisation, l'assemblée générale vient approuver ou vient bonifier ce qui a été pris. Alors là, ce qu'on fait là, ici, on met une procédure plus détaillée sur l'assemblée générale, parce qu'ils disent que le conseil d'administration, il est déjà réglementé par les règlements généraux.

● (21 heures) ●

M. Girard: Monsieur nous a dit tout à l'heure qu'il y a une décision de la CTQ, puis qu'il y a deux ou trois personnes qui ont décidé de ne pas donner suite à une décision de la CTQ. Vous trouvez ça, vous, normal, que deux, trois personnes sur un C.A. décident de passer outre une décision de la CTQ? Visiblement, il y a un problème, que des gens outrepassent, alors qu'il y a d'autres membres du conseil d'administration puis qu'on permet que ces décisions-là soient... en tout cas, renversées, ou qu'on n'applique pas des décisions de la CTQ, juste par deux, trois personnes, là. Moi, c'est ce que je veux soulever, c'est... Je ne suis pas sur le...

M. Hamad: ...

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Monsieur...

M. Hamad: Pouvez-vous lui expliquer ce que vous venez de dire? Lui, il a compris qu'il y en a deux qui décident, là, pour l'ensemble, puis tu vas aller chercher les deux. Expliquer ton affaire comme...

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoît): Les conseils d'administration sont... Les règles du conseil d'administration sont fixées. J'ai un exemple ici. Il y a une composition du conseil d'administration, qui est composé de cinq personnes. On comprend que c'est très variable: un poste de 200 puis un poste de 16 camionneurs, ils ne se donneront pas les mêmes règles. Ici, ils se sont donné cinq membres, et il n'y a pas de quorum, c'est-à-dire que les cinq doivent administrer en même temps. Ça, c'est les règles que ce poste-là en particulier, ici, s'est données.

Alors, je vous donnais un exemple tantôt — je ne voudrais pas qu'on «stick» sur deux, trois — ça peut être un conseil d'administration aussi qui a quatre personnes puis qui peut prendre les décisions à trois, l'absence de un; ça peut être l'ensemble du conseil d'administration. C'est un exemple que je vous donnais tout à l'heure, mais la plupart des conseils d'administration sont désignés par l'assemblée générale. Ils se votent le nombre de personnes qu'ils croient suffisant pour gérer leurs affaires, et, ces personnes-là, s'ils décident, à l'intérieur des règlements généraux votés par l'assemblée, de se donner un quorum ou de permettre que des décisions soient prises, il va, en plus, définir quelles sont les décisions que le conseil d'administration peut prendre.

L'important, c'est que les membres puissent se donner ces règles-là avec lesquelles ils sont tous d'accord. Mais je vous dis... Je vous ai donné tantôt l'exemple de deux, trois personnes. Ça pourrait être sur un conseil d'administration de quatre, là, je ne voudrais pas que vous pensiez qu'il y a deux, trois personnes sur un conseil d'administration de 10 qui vont mener la barque, là, si vous voulez, ce serait à peu près impossible, c'est une situation complètement virtuelle.

M. Girard: C'est vous qui avez fait référence à cet exemple-là tout à l'heure, là. Moi, je n'invente rien, je me fie sur ce que vous me dites, puis je sais très bien que, dans une année complète, là, l'assemblée générale, elle se réunit quelques fois par année ou, des fois, c'est une assemblée générale annuelle, que, le reste du temps, c'est le conseil d'administration qui décide des décisions puis qui gère le quotidien, là. C'est toujours comme ça que ça a fonctionné. Je me dis: Si vous pensez qu'il y a des règles qui devraient être resserrées...

Parce que visiblement vous avez dû avoir des cas ou des situations qui ont incité à resserrer les règles. J'en suis. Je suis d'accord avec ça, mais je pense que vous devriez porter aussi une attention particulière, puisque la gestion quotidienne se fait par les conseils d'administration, sur certains pourcentages de... que des décisions doivent être prises par un certain nombre de membres, qu'il y a un minimum de présence, je ne sais pas, le tiers, la moitié ou deux tiers, mais j'aurais souhaité, moi, dans le projet de loi, qu'on porte une attention particulière pas seulement à l'assemblée générale, mais aussi au conseil d'administration, puisque, à mon avis, l'essentiel des décisions quotidiennes d'une zone de courtage se prennent là. Puis les assemblées générales, on ne repasse pas, là, 50 réunions du conseil d'administration qui ont été durant l'année, là, on va aux grands ensembles, aux grandes orientations.

M. Hamad: Je vais vous donner...

M. Girard: Oui.

M. Hamad: ...un exemple, là, de quatre, parce qu'ils s'assurent de l'application des règlements.

M. Daneau (Christian): Oui, exact.

La Présidente (Mme Doyer): M. Daneau.

M. Daneau (Christian): Il ne faut pas comprendre, là, qu'il y a nécessairement péril en la demeure, là. Au niveau des huit dernières années, la commission a suspendu une fois un poste de vrac pour des gestes qu'elle considérait illégaux de la part d'un conseil d'administration. Alors, en général, quand la commission approuve les règlements qui vont régir le fonctionnement du conseil d'administration, elle le fait évidemment en fonction de la taille du poste puis elle s'assure que c'est appliqué.

Mais il faut bien comprendre que ce serait difficile pour la commission de gérer intégralement le fonctionnement du conseil d'administration. On ne les connaît pas, ces gens-là. L'assemblée générale est souveraine à cet égard-là, et on veut s'assurer que l'assemblée, elle, quand elle prend la décision des élections au niveau du conseil d'administration, il y a un minimum de gens qui y participent. et c'est pourquoi cet amendement-là est ajouté.

Mais, pour ce qui est du fonctionnement du conseil à l'interne, ce serait difficile pour la commission d'intervenir à chaque fois qu'on pense qu'une décision du conseil est inéquitable ou... C'est assez difficile. Mais, concrètement, là, on a sanctionné une fois un conseil d'administration en suspendant un permis de vrac. Donc, ce n'est pas quelque chose qui est fréquent, là, dans la pratique.

M. Hamad: Les services de courtage sont des OSBL?

M. Daneau (Christian): Oui.

M. Hamad: O.K. Là, le gouvernement n'ira pas gérer les OSBL au Québec, on va laisser gérer ça... Et on lui donne des règlements, on les suit. S'ils n'appliquent pas les règlements, on les... O.K. C'est bon.

M. Girard: Mais vous gérez les assemblées générales? C'est des OSBL, vous gérez...

M. Hamad: Non, non!

M. Daneau (Christian): Non, non!

M. Hamad: Non, non! Non, non!

M. Girard: Bien, vous fixez des règles. Vous fixez des règles, au niveau des assemblées générales.

M. Hamad: Bien, on fixe les règles parce qu'on veut avoir une représentativité, mais après ça on ne gère pas, là. On ne rentre pas dans les décisions du conseil.

M. Girard: Non, mais ce que j'aurais souhaité simplement...

M. Hamad: Oui.

M. Girard: ...je suis favorable à l'article 8, mais c'est qu'on fixe des règles minimales ou des balises sur une représentation au conseil d'administration et sur un pourcentage de gens qui doivent être présents aux réunions pour que les décisions soient adoptées, c'est tout.

M. Hamad: C'est ça, c'est les règlements généraux d'un conseil d'administration, où ils disent: Ça prend un quorum de nombre, puis les membres du conseil d'administration sont élus dans une assemblée générale.

M. Girard: Oui, mais, je veux dire, dans n'importe quels règlements généraux, on fixe des balises sur une assemblée générale, ça demande... générale, quels sont le nombre de membres présents dans une assemblée, quel type de décision on prend, quelles sont les règles au niveau des avis de convocation. Puis on fixe aussi, dans des règlements généraux, le nombre de membres dans un conseil d'administration puis le nombre de membres présents pour qu'une décision puisse être adoptée. Alors, j'aurais juste souhaité qu'on porte la même attention aux deux.

Puis là je ne mets pas en question le travail qui est fait dans les conseils d'administration, j'aurais juste souhaité qu'on ait une approche équitable. Ce n'est pas dans le projet de loi, M. le ministre, je vais voter... je suis favorable à l'article 8, mais je dis juste que j'aurais souhaité qu'il y ait une attention particulière qui soit portée aussi au niveau de la question de la composition des conseils d'administration.

M. Hamad: Mais ça se fait, dans le sens que, quand ils renouvellent leur permis...

M. Girard: Oui?

M. Hamad: ...il y a un examen de leurs règlements généraux. Donc, il y a un nouvel examen de ce qu'ils font. O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Est-ce que l'article 8 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Hamad: L'article 47.14 de cette loi est modifié...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

M. Hamad: ...

La Présidente (Mme Doyer): Suspension?

M. Hamad: ...1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «une liste de priorité d'appel qui classifie les camions de ses abonnés» par les mots «une seule liste de priorité d'appel qui classifie les camions de tous ses abonnés»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa du texte anglais, du mot «disciplinary provisions contained» par les mots «disciplinary measures provided for».

Alors, cet article-là, en fait il clarifie l'interprétation à donner à l'article 47.14 en mettant l'accent sur le fait que le titulaire d'un permis ne peut constituer qu'une seule liste de priorité d'appel qui classifie les camions de tous ses abonnés selon les ordres de priorité d'appel et, le cas échéant, selon leur catégorie. Peut-être donner un peu plus, ici, d'autres explications?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cayouette.

M. Cayouette (Benoît): En fait, c'est pour s'assurer que la roulette dont je vous parlais ce matin, qu'il en existe une seule et qu'il n'y ait pas deux, trois roulettes qui sont une à côté de l'autre: une roulette, par exemple, pour les gros contrats, une roulette pour les petits contrats.

M. Hamad: On parle de liste, là.

M. Cayouette (Benoît): C'est ça.

M. Hamad: Là, parlons des mots comme ils sont, parce qu'on va mélanger tout le monde.

M. Cayouette (Benoît): C'est ça. Alors, c'est une liste de priorité d'appel. Et la liste de priorité d'appel, c'est le système de répartition dont on parlait ce matin. C'est pour s'assurer qu'il n'y a pas deux listes de priorité d'appel qui fonctionnent en parallèle. Par exemple, on dirait: Il y a une liste pour les marchés, les gros travaux, et une liste pour les petits travaux; ou une liste pour les travaux publics, une liste pour les travaux des municipalités. Il faudrait que... Ce qu'on dit là-dedans, c'est qu'il doit y avoir...

M. Hamad: Une liste.

M. Cayouette (Benoît): ...une seule liste consolidée...

M. Hamad: ...pour tout.

M. Cayouette (Benoît): ...pour les priorités d'appel.

M. Hamad: O.K.

M. Girard: Une seule liste.

M. Cayouette (Benoît): Voilà.

M. Girard: O.K. Puis pourquoi vous avez décidé de passer juste à une seule liste?

M. Cayouette (Benoît): Pourquoi on a décidé de faire ça?

M. Girard: Oui, pourquoi vous... Oui, c'est ça... Pourquoi il semble que vous sentiez le besoin de faire ça?

M. Cayouette (Benoît): Parce que, si un courtier... Par exemple, il y a des travaux, là, qui sont d'ordre du public. Par exemple, les travaux du ministère des Transports, les travaux d'Hydro-Québec, les travaux des municipalités. Il y a des travaux plus ou moins intéressants là-dedans, il y a des contrats plus ou moins intéressants. Ça peut être... Puis je ne porte pas de jugement sur aucun travail, mais il y a des travaux qui peuvent être plus intéressants ou... Par exemple, au ministère des Transports, c'est plus proche, les conditions sont meilleures. On peut faire des travaux dans le marché privé, par exemple, où, là, les conditions sont peut-être un peu différentes. On voulait éviter qu'il y ait des membres qui se ramassent tout le temps avec, entre guillemets, toujours les mauvaises jobs et puis d'autres qui se ramassent avec les belles jobs.

M. Hamad: La réponse, c'est que, probablement, il y en avait deux, listes, ou trois listes, puis là on en met une, liste, puis c'est fini. C'est ça, la réponse?

Une voix: C'est exactement...

M. Hamad: O.K. Enlever, là... ça, ça rentre dans le même sens de vos questions. Probablement, c'est exactement ce que... vous avez posé la question ce matin: Pourquoi, les gens, est-ce qu'ils ont toujours les bons mandats? Alors, probablement, il y avait des listes. Et là ça vient de répondre à ce problème-là, là.

Une voix: C'est exactement ça.

M. Hamad: Alors, vous avez répondu à sa question, mais un peu plus tard, à 21 h 10, de sa question à 11 heures.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien là, c'est bien.

M. Hamad: C'est très bien.

● (21 h 10) ●

M. Girard: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vient. Même si ça ne vient pas tout de suite, ça vient à un moment donné.

M. Hamad: Non, non, mais, parce qu'il est dans la loi, oui...

M. Girard: Mais c'est... Juste essayer... O.K. Mais ça, ça veut dire qu'actuellement c'était légal d'avoir deux... deux ou trois listes, puis que, vous, vous vous assurez que de centraliser tout ça dans une même liste. Mais, si je décide... Moi, je suis camionneur en vrac puis là vous décidez une seule liste. On est... Le boulier se fait aller, bon, je serais rendu à mon tour. Je refuse le contrat que vous m'offrez parce que je juge ça inintéressant. Donc, on continue puis on descend. Donc, à ce moment-là, moi, je dois attendre que mon nom revienne dans la liste. Donc, c'est ça, le système. Donc, ça ne veut pas dire, même si je refuse un contrat, si le suivant ne me revient pas, je passe mon tour puis je dois attendre — je ne sais pas s'il y en a 200, 250 sur la liste, là — je retombe dans le bas. O.K.

M. Hamad: Et juste...

M. Girard: Donc, ce que vous dites, c'est que votre objectif, c'est que vous voulez faire en sorte... est-ce que c'est d'inciter les gens à prendre les contrats, que c'est soit... ils ont beau être intéressants ou non, selon... je ne veux pas... on ne porte pas de jugement, mais plus intéressants ou moins intéressants? C'est un peu ça que vous dites...

M. Hamad: Avant, ce n'était pas illégal; ce n'était pas clair, et là c'est clair.

M. Girard: O.K.

M. Hamad: C'est comme les taxis un en arrière de l'autre, c'est: le premier client qui arrive prend le premier, le deuxième prend le deuxième. Puis il n'y a pas de choix que, lui, il s'en va à 40 km puis l'autre fait 2 km. C'est-u ça?

Une voix: ...

M. Hamad: O.K.

M. Girard: Puis comment... de quelle façon vous faites accepter cette seule liste de priorité d'appel? Puisque vous m'avez indiqué que ces listes sont gérées différemment d'une région à l'autre, comment la CTQ... ou comment vous assurer que ces listes sont bien gérées?

M. Hamad: Elles ne sont pas gérées différemment.

M. Girard: Ah! Elles ne sont pas gérées... O.K. Non?

M. Hamad: Non. Une liste.

M. Girard: Il y a une seule liste, O.K. Oui, mais...

M. Hamad: Mais la question, c'est: Peut-être quelqu'un qui l'a manuelle puis, l'autre, il l'a sur l'informatique.

M. Girard: Oui. Mais comment vous faites...

M. Hamad: Mais, tantôt, la réponse était: S'il y en avait 16, membres...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: ...alors, s'il a mis ça dans l'informatique parce qu'il aime ça, l'ordinateur, mais c'est...

M. Girard: C'est ça. C'est parce que... Peut-être que ma question n'était pas claire, là, M. le ministre, mais comment on va s'assurer de respecter cet article de loi là?

M. Hamad: Comment on s'assure l'application?

M. Girard: Oui, l'application. Voilà.

M. Hamad: Alors... Comment on s'assure l'application...

M. Daneau (Christian): C'est... Oui.

M. Hamad: Je vais essayer de tenter une réponse, là.

La Présidente (Mme Doyer): Me Daneau.

M. Hamad: Mettons, il y a un membre...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! Vous... Vous, M. le ministre?

M. Hamad: Oui, oui. Moi, c'est maître...

La Présidente (Mme Doyer): Me Hamad.

M. Girard: Oui, il y a des...

M. Hamad: Entre les deux maîtres, là, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Oh! Pardon. Je ne dois pas dire ça. C'est que, si je suis un membre, là, un vraquiste, et là je m'aperçois que la liste, ça ne marche pas, je fais une plainte...

M. Daneau (Christian): Voilà!

M. Hamad: ...puis on va vérifier la liste. C'est la seule façon.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça que vous feriez, M. le ministre...

M. Hamad: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...pour que ça fonctionne?

M. Hamad: Puis il y a un pouvoir d'inspection ou d'enquête, puis ils vont aller inspecter. Alors, si je sens je me fais avoir, c'est ça qu'il faut faire.

La Présidente (Mme Doyer): Une injustice, ou que vous ne sortez jamais, ou...

M. Hamad: Oui. Mais, quand ils renouvellent, par contre, leur permis, l'autre patente... vous allez me dire si c'est bon ou non. Quand ils renouvellent leur permis, il y a une inspection. Donc, dans l'inspection, on regarde quelles sortes de listes qu'ils utilisent. Exact, hein?

M. Daneau (Christian): On peut...

M. Hamad: ...commencer à être expert à soir.

M. Daneau (Christian): En fait, on peut faire une inspection suite à une plainte, mais on peut également, lors du renouvellement, si on s'aperçoit qu'il y a eu des plaintes... quelques plaintes, par exemple, puis qu'il y a eu des inspections, on peut décider d'aller plus profondément lors du renouvellement puis dire: Écoutez, là, vous n'allez pas juste nous faire approuver vos règlements, vous allez nous montrer comment vous les appliquez.

M. Girard: Là, il se fait aux combien d'années?

M. Daneau (Christian): Comment vous dites?

M. Girard: Le renouvellement, il se fait...

M. Daneau (Christian): C'est aux trois ans.

M. Girard: Ah! Aux trois ans. O.K. Et donc, au moment du renouvellement, aux trois ans, est-ce que c'est systématique, vous allez le vérifier? Puis là, en plus, on adopte, là, un nouvel article, là, avec une seule liste de priorités. Je ne sais pas, est-ce qu'il ne devrait pas systématiquement y avoir une vérification qui est faite pour l'ensemble des zones de courtage aux... Si vous me dites: C'est aux trois ans... C'est à chaque année, je comprendrais, mais là, c'est aux trois ans, est-ce qu'on ne devrait pas s'assurer de vérifier puis peut-être de le spécifier même dans la loi, là?

M. Daneau (Christian): Écoutez, ce serait un fardeau administratif assez considérable pour les postes. On y va en fonction des... Si on a des plaintes, évidemment on va faire... on ne va pas uniquement se contenter de vérifier l'approbation des règlements, on va aller plus profondément. Mais, si ça fonctionne bien puis qu'il n'y a aucune plainte, je vois difficilement pourquoi on vérifierait systématiquement les 85 postes aux trois ans. Vous savez, c'est assez complexe, la répartition, et ça implique un minimum de plaintes avant d'intervenir, là. Parce que, sinon, c'est un fardeau administratif épouvantable. Il faut envoyer des inspecteurs sur place qui vont monopoliser aussi les ressources du poste de vrac pendant une bonne période de temps pour vérifier toutes ces listes-là. Je pense que ce serait déraisonnable que de...

M. Hamad: Par contre...

M. Daneau (Christian): Oui?

M. Hamad: ...par contre, si on a des doutes, on peut en envoyer.

M. Daneau (Christian): Ah! Si on a des doutes, on va le faire.

M. Hamad: O.K.

M. Daneau (Christian): Et on fait également des vérifications selon un programme de vérification par échantillonnage, mais on ne le fait pas systématiquement.

M. Hamad: O.K. Ça, c'est un programme, là. C'est ça.

M. Daneau (Christian): Oui.

M. Hamad: O.K. C'est comme l'inspection.

M. Girard: ...là, j'ai manqué le dernier bout. Vous me disiez?

M. Hamad: Il y a une inspection...

M. Girard: O.K.

M. Hamad: ...pas systématique...

Une voix: Par programme.

M. Hamad: ...mais aléatoire.

M. Daneau (Christian): Aléatoire.

M. Hamad: Donc, de temps en temps, ils pigent puis ils envoient des inspecteurs.

M. Girard: Il y en a eu combien, de zones de courtage qui ont été inspectées?

M. Daneau (Christian): Je vous l'ai dit ce matin...

M. Girard: Parce que vous me dites: Ce serait un gros fardeau...

M. Daneau (Christian): ...je pense que c'est 29, je crois. Selon le programme, là, 29.

M. Girard: O.K. Mais c'est des programmes spécifiques.

M. Daneau (Christian): Exact.

M. Girard: Ce n'est pas, à proprement dit, par rapport aux listes de priorité d'appel qu'ils classifient les camions...

M. Daneau (Christian): Ça vise tout ça. Ça vise la priorité d'appel, la gestion des comptes. C'est vraiment un audit de... c'est un audit, là, un audit complet. Donc, c'est assez complexe, là. Ce n'est pas uniquement la liste de priorités, c'est la façon dont sont gérés les comptes «in trust», la façon dont sont payés les vraquistes, les délais, etc. Vous pouvez imaginer, là, c'est assez considérable.

M. Girard: ...les opérations.

M. Daneau (Christian): Oui.

M. Girard: Mais est-ce que vous fixez des... Vous me dites: C'est une opération qui est compliquée, si on faisait ça aux trois ans. Mais est-ce qu'il y a une espèce de système qui fait en sorte qu'on va avoir, au bout d'un certain nombre d'années, vérifié toutes les zones de courtage? Parce qu'il peut y avoir une rotation, en disant: On en a fait un il y a trois ans.

M. Daneau (Christian): Sur le plan mathématique, oui.

M. Hamad: Bien oui.

M. Daneau (Christian): Oui, oui.

M. Hamad: Oui. Bonne question, en passant.

M. Daneau (Christian): Oui.

M. Hamad: Ça me faisait penser: Quand on était à l'Ordre des ingénieurs, on faisait les inspections des ingénieurs, mais on ne pourrait pas inspecter 40 000. On fixait des objectifs, la même chose, un nombre, mais atteindre, mettons, dans cinq ans, faire le tour des membres des ingénieurs. Alors, sur le plan mathématique, on va finir par les...

M. Girard: Vous me disiez, c'est ça, vous parliez des ordres des ingénieurs, où il y avait des objectifs. Est-ce qu'on ne devrait pas le fixer puis se dire, je ne sais pas, à terme... Puis en plus on adopte un changement, là, on va en avoir au bout de, je ne sais pas, moi, je ne connais pas toute la dynamique puis le temps que ça demande, là, mais, je ne sais pas, au bout de, je ne sais pas, moi, 10 ans, on va avoir fait le tour de toutes les zones de courtage, ou on va mettre ça dans la loi, ou...

M. Daneau (Christian): Oui, oui. C'est administrativement qu'on va le faire éventuellement. Mais évidemment on priorise les postes où on sait qu'il y a des problèmes, là. Si on a des plaintes, on va les prioriser.

M. Hamad: La question, c'est...

M. Girard: ...question.

M. Hamad: En parallèle, là.

M. Daneau (Christian): Ah! Parallèlement, oui. Il y en a un, objectif, là.

M. Girard: Et quel est-il?

M. Daneau (Christian): Bien là, je ne peux pas vous le dire comme ça, là. C'est un programme de vérification qui s'échelonne sur plusieurs années, là. Je ne suis pas le responsable du service des inspections, mais je peux vous dire qu'il y a un programme où on vérifie de façon aléatoire, et éventuellement on va avoir systématiquement tout vérifié. Mais je ne peux pas vous dire quel est le laps de temps, là.

M. Girard: Mais normalement, je veux dire, les ministères s'en fixent, des objectifs, ou le ministre, dans son ministère, pour un certain nombre de travaux, vous fixez des limites. Pourquoi, à ce moment...

M. Daneau (Christian): Oui, oui...

M. Hamad: Mais, s'ils n'ont pas d'objectif, ils vont en avoir, là.

M. Daneau (Christian): Oui.

M. Hamad: Et l'objectif, c'est faire le tour de tous les postes.

M. Daneau (Christian): C'est ça.

M. Hamad: Il faut mettre juste la durée.

M. Girard: Je me dis... Ce que je dois comprendre de ce que vous me dites, c'est que vous souhaitez que la commission se fixe des objectifs pour la vérification des listes de priorité d'appel. Et vous allez demander à la CTQ de s'en fixer. Puis ça va être rendu public, là. Alors, c'est l'engagement que le ministre prend aujourd'hui.

M. Hamad: Oui, oui.

M. Girard: Qu'il va demander.

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

M. Girard: Parfait.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'article 9 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 10.

M. Girard: Est-ce que je peux... Cinq minutes?

La Présidente (Mme Doyer): Vous voulez une pause?
Je vais suspendre quelques minutes.

M. Girard: Je veux juste... oui...

La Présidente (Mme Doyer): Un petit peu de temps. Pas trop de temps, là, parce qu'il ne nous en reste pas beaucoup. Il reste 10 minutes. Je suspends deux, trois minutes. Cinq minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 19)

(Reprise à 21 h 21)

La Présidente (Mme Doyer): Alors...

M. Hamad: Article 10. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 47.15, du suivant:

«47.15.1. Les frais qu'exige un titulaire de permis de courtage d'un exploitant qui s'abonne ou qui est abonné à ses services ne doivent pas varier en fonction du titulaire du permis de courtage auprès duquel il était abonné antérieurement ni, dans le cas d'une cession, en fonction de la zone ou du territoire pour lequel l'exploitant qui lui a cédé son inscription était abonné.»

Alors là, il y a...

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Il y a un amendement.

M. Hamad: Bien, c'est correct, il faut lire l'article pareil, puis on lit l'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): On va lire l'amendement.

M. Hamad: On va lire l'amendement. C'est correct. Alors, remplacer l'article 10 par le suivant:

10. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 47.15, du suivant:

«47.15.1. Les frais qu'exige un titulaire de permis de courtage d'un exploitant qui s'abonne ou qui est abonné à ses services ne doivent pas varier en fonction:

«1° du titulaire de permis de courtage auprès duquel était abonné antérieurement cet exploitant ou, dans le cas d'une cession, l'exploitant qui lui a cédé son inscription;

«2° de la zone ou du territoire dans lequel est ou était situé le principal établissement de cet exploitant ou, dans le cas d'une cession, de l'exploitant qui lui a cédé son inscription.»

Là, on ajoutait...

M. Girard: Est-ce qu'il y a une différence entre ce qu'on avait dans le cahier et dans...

M. Hamad: Oui.

M. Girard: ...et l'amendement? Parce qu'à vue d'oeil, là, je...

M. Hamad: Oui...

M. Girard: ...puisque je l'ai lu rapidement. Mais pouvez-vous m'expliquer?

Mme Massé (Julie): En fait, l'intention derrière l'article est absolument la même, c'est juste que, dans la rédaction, on s'est aperçu qu'on avait perdu quelques cas en essayant de simplifier l'article. Donc, les cas... En fait, ce qu'on veut éviter, c'est que dans une même zone, chez un même... quand des personnes s'abonnent chez un titulaire, que les frais varient selon... si la personne vient d'un titulaire de permis de courtage dans la même zone. Donc, quand il y a des zones avec deux titulaires de permis de courtage, si la personne était anciennement inscrite, abonnée chez le courtier A, elle s'en va chez le courtier B, on ne veut pas qu'elle ait des frais d'abonnement différents que la personne qui vient du courtier B. Même chose si la personne change de sa place d'affaires, donc elle va devenir d'une zone extérieure, on ne veut pas qu'elle ait de frais différents. Donc, ce qu'on vient ici baliser, c'est que tous les frais doivent être identiques.

Et en plus on n'avait pas inclus le cas, par exemple, de la Baie-James, où est-ce qu'il n'y a pas de titulaire. Donc, là, la personne, elle serait discriminée parce qu'elle vient d'une autre zone, mais... parce qu'on visait vraiment le titulaire de permis de courtage dans les cas de transfert d'abonnement, donc quelqu'un qui va aller chercher l'inscription d'une autre, une personne lui donne son inscription, là on ne couvrirait pas certaines situations. Donc, c'est vraiment... l'intention est la même, c'est-à-dire pas de discrimination sur l'origine ou la provenance de la personne qui va s'abonner, mais le premier libellé avait certains trous qu'on est venus vraiment fermer, là.

M. Girard: Quel sont les frais exigés?

Mme Massé (Julie): Les frais exigés, ils vont varier d'un titulaire de permis de courtage à l'autre, c'est vraiment l'assemblée, dans les règlements, qui va fixer les frais d'abonnement. Les frais variaient...

M. Girard: ...donner un ordre de grandeur?

Mme Massé (Julie): Bien, ça varie entre... quand on parle des frais d'entrée, là, la moyenne, c'était 8 383 \$. Mais il y a de grandes variations, là: il y en a que c'est 10 000 \$ puis il y en a que c'était zéro. Donc, ça, c'est le frais d'entrée discriminatoire, là. Parce que, dans les autres frais...

M. Girard: Que veut dire — excusez-moi — «frais d'entrée discriminatoire»?

Mme Massé (Julie): Bien, il y a un frais d'abonnement qui est chargé à tout le monde, qui, lui, est en moyenne de 1 034,86 \$, et à ce frais d'abonnement là s'ajoutait un montant moyen de 8 400 \$ pour les personnes qui venaient d'une autre zone, qui venaient d'un autre titulaire de permis de courtage. Donc, c'est ça qu'on vient réglementer, en disant: Vous allez pouvoir fixer les frais d'abonnement aux montants que vous allez vouloir, mais ce seront les mêmes pour tous.

M. Girard: Est-ce que je comprends que ce qu'ils faisaient, c'est que, disons qu'il y a un gros contrat qui a été donné dans une zone, il y a des gens qui souhaitaient, à ce moment-là, transférer de zone pour essayer de... peut-être de pouvoir obtenir le contrat, puis ils mettaient des frais élevés pour éviter...

M. Hamad: C'est ça...

M. Girard: Est-ce que j'ai bien compris?

M. Hamad: C'est exactement... C'est qu'en deux mots, là, c'est que 200 \$ dans une zone, quelqu'un de l'extérieur de la zone, il s'en vient parce qu'il y a de l'ouvrage, la zone où il s'en venait, les autres chargeaient 8 000 \$ à lui puis 200 \$ au local. Là, c'est: tout le monde, le même prix. C'est ça que ça veut dire.

M. Girard: O.K. Donc, votre objectif, c'est une plus grande libéralisation du marché, c'est-à-dire qu'il y a une plus grande accessibilité...

M. Hamad: Le libre-échange.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard: O.K. Une question. Est-ce qu'ils sont obligés... Est-ce qu'ils se fixent un nombre limite de membres dans une zone ou est-ce qu'ils peuvent refuser l'adhésion d'un membre qui veut changer de zone ou qui veut avoir accès à des contrats?

M. Cayouette (Benoît): Le nombre de... Le nombre de membres est fixe pour une région. À l'intérieur de la région, vous pouvez bouger d'une zone à l'autre. Or, la région de Québec, par... la région... bien, c'est région 03, là, c'est un peu archaïque, parce que c'est Québec et Chaudière-Appalaches, et cette grande région là contient, exemple, 3 000 membres. Bien, ces 3 000 membres là se répartissent non uniformément entre les 15 zones de courtage, et ils peuvent bouger d'une zone de courtage à l'autre à l'intérieur de la même région.

M. Girard: O.K. Donc, ils sont membres d'un organisme de courtage, mais ils peuvent appliquer sur des contrats dans une quinzaine de zones de courtage. C'est ça?

M. Cayouette (Benoît): Non.

M. Girard: Non?

M. Cayouette (Benoît): Vous êtes membre... Vous êtes membre à Lévis, par exemple...

M. Girard: Oui?

M. Cayouette (Benoît): ...sur une zone de courtage à Lévis parce que votre principale place d'affaires est là. Si vous décidez de déménager à Sainte-Foy, par exemple, vous déménagez votre principale place d'affaires à Sainte-Foy, vous pouvez donc partir de Lévis puis vous inscrire à Sainte-Foy.

M. Girard: Est-ce que la personne qui est inscrite à Sainte-Foy va pouvoir appliquer sur les contrats à Lévis?

M. Cayouette (Benoît): Appliquer sur les contrats, je ne suis pas sûr de ça...

M. Girard: Bien, il va pouvoir, dans le fond, avoir accès aux contrats... il va être sur la liste pour les...

M. Hamad: S'il reste dans la zone de courtage à Lévis?

M. Cayouette (Benoît): Bien, quand vous êtes dans la zone de Sainte-Foy, en principe vous êtes... vous travaillez à Sainte-Foy. Sauf que, si la zone de Lévis demande du renfort à Sainte-Foy parce qu'il y a un système interzones, à ce moment-là vous allez prêter main forte aux amis de Lévis qui, eux autres, sont débordés d'ouvrage. Ça fait que ça se fait dans les deux sens.

M. Hamad: C'est ça.

M. Girard: Oui. Mais là, à ce moment-là... dans ce cas-ci, vous nous dites: Les frais vont être les mêmes, on veut uniformiser. Mais, dans le cas où... je ne sais... bon, il y a un gros contrat qui est donné à Lévis, moi, je suis à Sainte-Foy, donc là, dorénavant, est-ce que je suis obligé de transférer ma place d'affaires pour avoir accès aux contrats ou, moi, je peux-tu simplement pouvoir y avoir accès seulement dans le cas où il manque d'ouvrage? Parce que j'imagine qu'ils doivent regarder aussi les contrats qui sont donnés... Il va y avoir un contrat du ministère des Transports qui est donné à... Moi, je suis dans le secteur Sainte-Foy, mais le gros contrat est donné à Lévis cette année parce qu'il y a des gros travaux, ils vont vouloir aller faire de la business là-bas? Non?

M. Cayouette (Benoît): Bien, il faut comprendre que les gens ne déménagent pas leur place d'affaires pour avoir de l'ouvrage, là. Le système interzones vient calibrer tout ça. Un système interzones, c'est, quand les amis de Lévis sont débordés, les amis de Sainte-Foy viennent prêter main forte. Puis généralement c'est des zones qui sont limitrophes, les plus proches, parce que, faire du millage à vide pour aller travailler, personne n'est intéressé. Alors, il y a ce système interzones là qui vient, si vous voulez, faire partager la richesse de certaines zones à un moment donné puis à une autre zone à un autre moment donné.

● (21 h 30) ●

M. Girard: Puis ce serait évidemment dans le cas où il n'y a pas suffisamment de camionneurs en vrac qui peuvent répondre aux contrats que, là, ils vont piger dans une zone...

La Présidente (Mme Doyer): Je m'excuse, mais c'est terminé. Est-ce que vous voulez... De consentement, est-ce que vous voulez terminer la discussion sur l'article 10?

M. Girard: Sur l'article, je peux terminer...

M. Hamad: On peut... Un peu plus tard?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on est d'accord pour terminer au moins pour l'article 10? Est-ce que, M. le député de Gouin, vous avez...

M. Girard: Bien, je pourrais donner mon consentement pour terminer l'article, ça, je n'ai pas de problème.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait.

M. Hamad: Bien, il y avait un amendement, hein? Il y avait-u un amendement? Non, pas d'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Vous aviez lu l'amendement, hein, M. le ministre?

M. Hamad: Sur l'article 10?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Girard: Il n'y a pas d'amendement. Ça va?

La Présidente (Mme Doyer): Il n'y a pas d'amendement?

M. Hamad: Oui, oui, il y a un amendement.

M. Girard: Oui, il y a un amendement, oui.

M. Hamad: Non, non, il a été remplacé au complet.

La Présidente (Mme Doyer): L'amendement visait à remplacer ce que nous avions dans notre cahier de...

M. Girard: Donc, on vote sur le nouvel article. C'est ça?

M. Hamad: C'est un amendement qui remplace l'article au complet.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà.

M. Hamad: Dans le fond, c'est un article.

M. Girard: C'est beau.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va?

M. Girard: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 10, tel qu'amendé... l'amendement à l'article 10 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 10, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je suspends les travaux... Pardon! Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 31)