



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur les revendications relatives
au partage du marché du camionnage en vrac au Québec (1)

Le mardi 11 septembre 1990 -- No 49

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Déclarations d'ouverture

M. Sam L. Elkas
M. Jean Garon

CAE-2574
CAE-2575

Auditions

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
Association nationale des camionneurs artisans inc. et les organismes
de courtage et de zone (à l'exception de la région 10)
Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc.
Groupe d'entrepreneurs du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Association des transporteurs indépendants du Québec et Poste
de courtage Montréal-Laval, région 10 inc.

CAE-2578
CAE-2578
CAE-2599
CAE-2622
CAE-2643
CAE-2658

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Robert Thérien, président suppléant

M. Francis Dufour
Mme Carmen Juneau
M. Michel Charbonneau
M. Lewis Camden
Mme Madeleine Bleau

- * M. Yves Mailhot, Association des constructeurs
de routes et grand travaux du Québec
- * M. Gabriel Richard, idem
- * M. Angelo Roy, idem
- * M. Claude Giroux, idem

- * M. Clément Bélanger, Association nationale des camionneurs artisans inc.
et les organismes de courtage et de zone (à l'exception de la région 10)
- * M. Jean-Pierre Garand, idem
- * M. Pierre Boucher, idem
- * M. Pierre Beaudet, idem
- * M. Ghyslain Bergeron, idem

- * M. Jules Savard, Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc.
- * M. David Blair, idem
- * M. André Noreau, idem
- * M. André Beaumont, idem

- * M. André Morin, Groupe d'entrepreneurs du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
- * M. Lévis Claveau, idem
- * M. Pierre Théberge, idem

- * M. Ferdinand Roy, Association des transporteurs indépendants
du Québec et Poste de courtage Montréal Laval, région 10 inc.
- * M. Yvon Chouinard, idem
- * M. Daniel Maillé, idem
- * M. Richard Fontaine, idem
- * M. Michel Pineault, idem
- * M. Jean-Louis Bradette, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 11 septembre 1990

Consultation générale sur les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec

(Dix heures quinze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Je demanderais, s'il vous plaît, aux gens de s'asseoir et de fermer la porte pour le bon fonctionnement de la commission. Il reste encore des places disponibles, sauf à la table où les témoins vont se présenter. Il reste une rangée, je crois, en avant. Étant donné les règlements de la commission, c'est-à-dire qu'on ne doit pas avoir de personnes debout, il y aura la salle 1.71 où vous aurez l'opportunité d'écouter les débats retransmis simultanément par la radiodiffusion de l'Assemblée nationale. C'est juste l'autre bord du corridor. Essayez de prendre tous les sièges disponibles. Il y aurait peut-être possibilité de... Je ne sais pas s'il y aurait des possibilités... À cause de la sécurité, je pense que les sièges qui sont là sont les seuls sièges qu'on peut rendre disponibles.

Je rappelle le mandat de la commission. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à une consultation générale et de tenir des audiences publiques concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec et, à cette fin, d'examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs et les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par M. Gobé (LaFontaine), M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Tremblay (Rimouski) et M. Maltais (Saguenay) est remplacé par Mme Bleu (Groulx).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. J'aimerais vous faire part de l'ordre du jour pour ce mardi 11 septembre. À 10 heures, il y aura le discours d'ouverture du ministre des Transports, M. Sam Elkas, et celui du porte-parole de l'Opposition officielle, le député de Lévis...

M. Garon: À 10 h 15.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être à 10 h 30, M. le député de Lévis. Pour suivre ensuite... Oui?

M. Garon: J'aurais une question préliminaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Pouvez-vous demander au ministre s'il est toujours ministre des Transports? Parce qu'on n'a pas vu le décret dans lequel il redevient ministre des Transports. On a vu celui dans la **Gazette officielle** du 22 août, dans lequel on indiquait qu'à partir du 1er août, il n'était plus ministre des Transports, mais on n'a pas vu celui qui le réinstalle ministre des Transports. Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir cette...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense, M. le député de Lévis, que ça doit être une question un peu superflue...

M. Elkas: Je pourrais vous répondre, Mme la Présidente, que...

La Présidente (Mme Bélanger): ...parce que si le ministre est là, ça doit être parce qu'il est ministre des Transports. M. le ministre.

M. Elkas: ...le décret rétablissant mon poste comme ministre des Transports a été passé le 29 août. Mme la Présidente, vu la crise à laquelle on faisait face, j'ai demandé au ministre délégué, M. Vallières, de s'occuper des tâches administratives. Je crois que c'est assez compréhensible.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Quand avez-vous demandé au ministre Vallières de s'occuper des charges administratives?

M. Elkas: Au mois d'août, du 2 au 29.

M. Garon: Mais vous ne pouviez pas le lui demander, si vous n'étiez plus ministre des Transports.

M. Elkas: Enfin, excusez, avant.

M. Garon: Bien, non...

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, M. le député de Lévis, c'est le 2 août. Il y a eu un décret demandant au ministre délégué...

M. Garon: Le 2 août ou le 29 août?

La Présidente (Mme Bélanger): Le 2 août, et

il est revenu en fonction le 29 août.

M. Garon: Ah bon!

La Présidente (Mme Bélanger): Suite aux discours d'ouverture du porte-parole et du ministre, on poursuivra avec l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, pour une période de deux heures; pour revenir à 14 heures avec l'Association nationale des camionneurs artisans inc. et les organismes de courtage et de zone (à l'exception de la région 10), pour deux heures aussi, pour poursuivre avec le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac, représenté par M. Jules Savard, deux heures aussi; à 20 heures, le Groupe d'entrepreneurs du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, pour poursuivre avec l'Association des transporteurs indépendants du Québec et le poste de courtage Montréal-Laval, région 10 inc.

Ça va pour l'ordre du jour? Il est adopté? Alors, M. le ministre, vous avez 15 minutes pour votre discours d'ouverture.

Déclarations d'ouverture

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Merci, Mme la Présidente. MM. et Mmes les membres de la commission parlementaire, j'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue aux participants à cette commission parlementaire. Je désire également rappeler que le but des travaux de la commission parlementaire est de faire le point sur les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec et, à cette fin, d'examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs et les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

Par ailleurs, cette commission parlementaire ne saura régler tous les problèmes de camionnage en vrac, puisque les actions gouvernementales ne sont pas les seuls événements qui façonnent cette activité et qui déterminent sa santé économique. La commission Lippé s'est déjà penchée sur le camionnage en vrac, en 1961. Par la suite, une commission permanente des transports sur le camionnage en vrac a eu lieu en 1980. Depuis, bien du chemin a été parcouru par les intervenants du transport en vrac. En septembre 1987, le ministère des Transports rendait public le rapport de consultation sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec. On se rappellera que cette consultation a été faite dans le but de recueillir le point de vue des transporteurs et des requérants de services de transport sur l'organisation du transport en vrac au Québec. Cette consultation a servi de départ pour faire les ajustements réglementaires et législatifs permettant d'améliorer le cadre

d'exploitation de ce type de transport et de le consolider.

Les moyens mis de l'avant ont permis de répondre au jugement de la Cour en établissant un système de courtage permettant une certaine concurrence entre les organismes de courtage à but non lucratif, ce qui devait avoir pour effet d'améliorer les conditions de travail des camionneurs. Les derniers amendements réglementaires de 1988 n'ont pu réellement faire leurs preuves, étant donné que le processus d'émission des permis de courtage pour le transport des matières en vrac a été retardé et n'est pas encore terminé.

L'industrie du camionnage en vrac est une activité économique importante au Québec. En effet, le nombre de détenteurs de permis de camionnage en vrac s'élève à environ 7500 pour 10 300 permis. Ces détenteurs sont répartis dans 10 régions administratives du Québec, un permis étant valide pour une région seulement. Les détenteurs de permis peuvent se regrouper en associations à but non lucratif ou en coopérative, pour fins de courtage, le courtage veillant, premièrement à la négociation des contrats de camionnage auprès des donnants d'ouvrage, des entrepreneurs en construction, et, deuxièmement, à la répartition du travail entre les membres et l'affectation des camions sur les chantiers de construction.

En fait, 58 % des détenteurs de permis sont dans des organismes de courtage, ce qui représente 44 % des 10 300 camions. Ces associations ou coopératives sont pour une réglementation soutenue et acceptent volontairement de restreindre l'étendue de leur territoire. Ces groupes bénéficient d'une clause de protection 75-25 dans les travaux de voirie du ministère des Transports du Québec. Au niveau du marché du camionnage en vrac, le total de ce marché représente un chiffre d'affaires de 432 000 000 \$, et, pour sa part, le marché des organismes de courtage représente 25 % du marché total, c'est-à-dire 110 000 000 \$. En ce qui a trait au marché à l'extérieur des organismes de courtage, ce dernier représente 322 000 000 \$, soit 75 % du marché total.

Les principales sources du marché du camionnage sont les suivantes: le marché provenant du ministère des Transports équivaut à 55 000 000 \$; celui provenant des autres ministères représente 13 000 000 \$; quant au marché provenant des municipalités, ce dernier représente 30 000 000 \$. Ces chiffres démontrent que les organismes de courtage sont limités au marché acquis par les clauses de protection. Il existe encore un marché du secteur privé de plus de 300 000 000 \$, qui peut être acquis par des pratiques commerciales adéquates.

Par ailleurs, un certain nombre de transporteurs revendiquent toujours une plus grande part de travail, une observation plus rigide de la réglementation; par contre, d'autres secteurs de

la collectivité désirent protéger leurs intérêts et assouplir la réglementation actuelle. Ceci nous amène à cette commission parlementaire, et il faudra tenter de déterminer au cours des prochains jours la nature réelle de ces problèmes. Il faudra également se demander si le secteur possède suffisamment de dynamisme, d'initiative et de ressources pour assurer son propre développement et solutionner à moyen terme ses problèmes de lui-même. Si ce n'est pas le cas, sera-t-il alors avisé que l'État protège encore davantage les activités du camionnage en vrac et mette celles-ci à l'abri des aléas et des incertitudes de la concurrence et des fluctuations économiques?

La commission permanente devra examiner les problèmes actuels du secteur et envisager les solutions nouvelles à apporter. Dans ce but, la commission devra mettre à profit les efforts de tous les intervenants, qu'ils soient camionneurs en vrac, entrepreneurs, que ce soit le secteur gouvernemental ou autres. Il faudra de plus examiner le marché du camionnage en vrac au Québec et évaluer l'état et les équilibres entre l'offre et la demande.

À cette fin, nous allons examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux. Le contrôle de l'application de la réglementation sera également discuté, ainsi que la rentabilité des opérations de transport et les perspectives d'avenir dans les secteurs de l'industrie du camionnage en vrac. L'État possède une responsabilité importante dans le camionnage en vrac dans la mesure où c'est lui qui réglemente cette activité. À ce titre, il y a lieu de se demander si la réglementation existante nécessite des ajustements et si l'application est efficace et équitable. Mme la Présidente, j'ai remarqué, pendant le conflit qu'on a vécu aux mois de mai et juin, qu'il y avait un manque de communication entre les intervenants. Et j'espère que l'exercice d'aujourd'hui va nous permettre de se rapprocher et de mieux comprendre les préoccupations de chaque groupe. En conclusion, il apparaît que cette commission parlementaire aura à se pencher sur des problèmes très variés. Je souhaite donc qu'elle apporte un éclairage suffisant sur ceux-ci et qu'elle dévoile des solutions adéquates, qui pourront subséquentement être appliquées en respectant à la fois les besoins des camionneurs et de ceux qui requièrent les services de transport, ainsi que les intérêts collectifs. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, nous avons remarqué que le gouvernement a voulu restreindre le mandat de cette commission aux seules

questions relatives au partage du marché, alors que les revendications des camionneurs sont beaucoup plus nombreuses. Elles touchent aussi le contrôle routier et l'application de l'ensemble du règlement sur le camionnage en vrac, le maintien des pouvoirs des organismes de courtage, la reconnaissance de l'ANCAI, le maintien du gel des permis pour le gravier et en forêt, la non-application de la charge axiale pour les véhicules d'une unité. Si on regarde le dossier du camionnage en vrac et si on regarde l'historique depuis 1986, on se rend compte que le 21 mai 1986, c'est à la Cour supérieure. Le juge Desjardins de la Cour supérieure, dans l'affaire Transporbec, déclare dans son jugement invalides certaines dispositions du règlement sur le camionnage en vrac relatives à l'exclusivité du courtage. Le 16 décembre 1986, la Cour d'appel du Québec décide que la loi et le règlement n'empêchent pas les camionneurs de se regrouper dans des sociétés civiles pour faire compétition aux postes de courtage. Le 28 janvier 1987, la Cour supérieure, par le juge Barbeau, déclare dans son jugement invalide la section sur le courtage du règlement sur le vrac. En février 1987, il y a trois ans et demi, il y a le début de la consultation sur le camionnage en vrac.

(10 h 30)

Un rapport fut publié par la suite, le "Rapport de consultation sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec." On y apprend notamment que le marché total du vrac est de 432 000 000 \$. On ne peut rien cacher au ministre. Le revenu brut moyen provenant de l'activité de camionnage d'un détenteur de permis de vrac est de 57 000 \$. Le camionnage représente 75 % du revenu des camionneurs, et, selon l'ANCAI, les chiffres fournis par cette enquête révèlent qu'il manque 18 000 \$ par année de revenus aux camionneurs artisans membres des bureaux de courtage, en raison de la non-application du règlement et, principalement, des activités des illégaux.

Ça fait trois ans et demi. De consultation en consultation, de promesses en reconsultation, on est encore en consultation. On est devenus des consultants professionnels. Il va falloir avoir un permis avant longtemps.

En février 1988, le ministre Côté propose des modifications au règlement sur le camionnage en vrac. Les camionneurs artisans rejettent ces propositions qui, disent-ils, constituent une déréglementation déguisée. Le projet du ministre Côté, en plus d'éliminer le caractère exclusif du courtage, réintroduisait les bureaux de courtage à but lucratif, qui n'existaient plus depuis 1966.

Le 23 décembre 1988, le projet de loi 76 est sanctionné. Il vient définir un nouveau cadre législatif pour les camionneurs en vrac. Un règlement sur le camionnage en vrac est par la suite adopté. Les camionneurs en vrac ont fait une concession majeure, à ce moment: ils abandonnent leur monopole dans le courtage.

Dorénavant, il faut recueillir 40 % d'adhérents pour établir un poste de courtage. En échange, le **ministre Côté** s'engage auprès des camionneurs **artisans** à apporter du travail et à actualiser les **secteurs** de travail. Parce que, tout le monde le **sait**, les camionneurs ne transportent pas les **règlements**. Le gouvernement n'a pas respecté ses **engagements**, de sorte que nous sommes aujourd'hui **réunis** pour discuter de la répartition du **travail** dans le camionnage en vrac, deux ans **plus tard**, depuis les engagements du mois de **décembre 1988**.

En juin 1990, les camionneurs artisans manifestent dans le calme pendant un mois, afin que le gouvernement respecte ses engagements **envers eux**. Sans masques, à la face de tout le **monde**, en contact avec les journalistes, ils manifestent devant le Parlement. Il y avait le président qui avait des lunettes fumées. Mais ils n'ont rien obtenu.

La question de fond: les camionneurs veulent de l'ouvrage. Essentiellement, c'est ça. Ce n'est **pas** des règlements, ce n'est pas des lois, ils veulent de l'ouvrage, et tout le problème **vient** de là, au fond. Les automobilistes paient **plus** de 3 000 000 000 \$ par année, et il y a à peine 1 000 000 000 \$ de retombées. Ça veut dire un montant **de** 3 000 000 000 \$ de payé par les **automobilistes** ou par tous ceux qui auront des véhicules moteurs, et il revient seulement 1 000 000 000 \$ sur nos routes. On essaie de faire croire aux citoyens que s'ils payaient plus, ils pourraient avoir plus de routes... Là, on siphonne la caisse de la Régie de l'assurance automobile, on double les permis, on va... **Envoie**. On fait cracher le monde. Mais le gouvernement, lui, ne dépense pas plus qu'il dépensait, c'est-à-dire que pour les routes, c'est 1 000 000 000 \$. Ça veut dire qu'on paie trois fois plus que ce que l'on verse. Aux États-Unis - j'arrive d'un congrès aux États-Unis, cet été - on fait si peu confiance au gouvernement qu'on dit: Vous allez mettre l'argent à part dans un "pot", pour être bien sûrs que l'argent qui est versé par les automobilistes pour les fins routières retourne sur les routes. Ici, le gouvernement les envoie, ces sommes, au ministre du Trésor. Et là, après ça, on a vidé la Régie de l'assurance automobile du Québec pendant des années, 500 000 000 \$ dans le premier gouvernement du Parti libéral. Comme ils ont été réélus, ils **ont** dit: 500 000 000 \$, ce n'est pas pire, ça a passé; on va en sortir plus. Et là, on en sort beaucoup plus, et on disait qu'il n'y aurait pas de conséquences. Mais là, on voit que les permis vont doubler, cette année. Annoncé à 17 h 10, un vendredi après-midi, la veille d'une longue fin de semaine. Je vais vous dire une chose, ça ne mérite pas une croix Victoria de courage politique, d'annoncer une décision comme celle-là un vendredi à 17 h 10, alors que tout le monde est parti en vacances. Un peu plus, le premier ministre disait que c'était un fonctionnaire qui

avait annoncé l'augmentation, comme il l'avait fait le 4 février 1986 pour l'augmentation de l'essence, quand il avait fait une conférence pour essayer de bourrer le monde et de faire croire que c'était une augmentation annoncée par des fonctionnaires. C'était son ministre qui avait annoncé un décret. Il ne savait même pas qu'il avait annoncé une augmentation, disait-il. Il pensait que c'était seulement un décret pour aller au Conseil des ministres, alors qu'il venait de signer un décret ministériel qui augmentait la taxe sur l'essence.

Alors, que veulent les camionneurs? Ils demandent ainsi, en ce qui concerne les secteurs de travail: premièrement, l'extention et l'application de la clause 75-25 aux municipalités, à l'Hydro-Québec et à la société SQAÉ, la Société québécoise d'assainissement des eaux; deuxièmement, l'augmentation des secteurs de travail sur les travaux routiers, soit une clause 50-50 pour les travaux en bas de la ligne d'infrastructure et une clause 75-25 sur la correction, l'asphalte, les accotements et le recyclage.

Avant l'entente de juin, les camionneurs en vrac avaient 75 % des travaux en haut de la ligne d'infrastructure, moins l'asphalte. Cela représente environ 10 % des travaux d'un ouvrage. Là, on se rend compte qu'avec le budget de cette année, quand on regarde le montant d'argent que le gouvernement a mis dans les différentes régions du Québec, où le budget de la voirie régionale a baissé de 170 000 000 \$ à 105 000 000 \$, bien, j'ai hâte de voir avec quoi les gens vont faire leurs paiements aux banques, cet automne, avec la situation économique de récession qu'on connaît actuellement. Tout le monde paie plus, et dans les différentes régions du Québec, il y aura eu moins de travaux que jamais, puisque le budget des voiries régionales sera passé de 170 000 000 \$ l'an passé à 105 000 000 \$ cette année. C'est ça que ça a donné pour avoir voté du bon bord. Les gens de la Gaspésie l'ont su, ils ont voté du bon bord. Excepté que, quand on regarde le Bas-Saint-Laurent et dans toutes les différentes régions du Québec, il y a moins de travaux que jamais.

Et le ministre a pris l'habitude de vouloir se faire dire par les autres comment le ministère doit gérer l'exécution des contrats qu'il accorde. Il demande aux différentes associations: Dites-moi comment je devrais dépenser ça. C'est lui qui est responsable. C'est un peu comme une montagne russe: à un moment donné, il est ministre, à un moment donné, il ne l'est plus. On ne le sait pas. On apprend ça trois semaines plus tard, que le ministre n'est plus là. Je n'ai jamais vu ça, moi. Je vais vous dire une chose, là. On a l'impression d'un gouvernement de république de bananes, où les ministres disparaissent comme s'il y avait un magicien qui les faisait disparaître. Ensuite, ils réapparaissent, puis on ne le sait pas. Sur la **Gazette officielle**, comme par hasard, le ministre est "dégommé" le 1er août, puis on

sait ça dans la **Gazette** du 22 août, plus de trois semaines plus tard, qu'on ne reçoit pas le 22 août, mais quelques jours plus tard. Puis, après ça, on nous dit: Bien, il a été rétabli. Bien là, on va attendre la **Gazette officielle** dans 15 jours; sans doute qu'on va nous dire qu'il a été rétabli au 29 août, comme nous a dit le ministre ce matin. Je n'ai pas de raison de croire qu'il ne nous a pas dit la vérité. Mais ça n'a pas de bon sens, ce n'est pas de même que ça marche, dans un gouvernement.

Les gens doivent être capables de poser des questions à celui qui est en fonction. En juin, le ministre a confronté constamment les camionneurs aux entrepreneurs, en leur disant de s'entendre sur la répartition des travaux. Les entrepreneurs, je regrette, ce n'est pas eux autres qui sont responsables de l'application du budget du ministère, c'est le ministre. Le ministre est ministre, il a un chauffeur puis une limousine, puis il a des téléphones pour pouvoir prendre des décisions. C'est lui qui est ministre, c'est lui qui répartit son budget, ce n'est pas aux entrepreneurs à décider comment. On voit qu'il y a plusieurs entrepreneurs qui sont de bons "contributeurs" à la caisse électorale du Parti libéral, mais ce n'est pas à eux autres à décider du budget du ministère. Ce n'est pas eux autres qui paient les taxes. Ce sont les contribuables qui paient les taxes. Le ministre doit se rappeler que les contrats octroyés par son ministère sont payés avec des fonds publics, et qu'il est de sa prérogative de choisir lui-même la façon de gérer l'exécution de ces contrats dans le meilleur intérêt des citoyens. Les entrepreneurs n'ont pas à dicter au gouvernement comment les travaux du ministère des Transports doivent être répartis. C'est clair, ce n'est pas aux entrepreneurs à décider. Ce n'est pas leur argent, c'est l'argent du gouvernement, puis l'argent du gouvernement, c'est essentiellement l'argent du public. Le ministre est supposé être le représentant du public et non pas le représentant de sa caisse électorale. Ils ont le droit de donner leurs opinions, mais ils n'ont pas à décider à la place du gouvernement.

L'intérêt de la commission. Le ministre aurait pu régler ce dossier en juin, s'il avait démontré la moindre volonté politique de trouver une solution permanente au conflit entretenu avec les camionneurs artisans. Cette commission sera utile dans la mesure où le ministre montrera une ouverture d'esprit plus grande que celle manifestée en juin dernier et où il essaiera de comprendre les véritables problèmes qui assaillent actuellement les camionneurs. Ne nous trompons pas, le problème des camionneurs, que ce soient les camionneurs en vrac ou les camionneurs avec camions-remorque, c'est un problème de travail, actuellement. Ils n'ont pas suffisamment d'ouvrage. On leur demande de **compétitionner**, on leur demande 56 patentes, alors qu'ils paient la gazoline à peu près deux à trois fois plus cher

qu'aux États-Unis, que là, aujourd'hui, les permis sont encore plus élevés qu'ailleurs, que les intérêts ici sont presque... En tout cas, à un moment donné, ils étaient presque deux fois plus chers qu'aux États-Unis... Aux États-Unis, le "prime rate" ou le taux d'emprunt des camionneurs est beaucoup moins élevé; actuellement, autour de 50 % moins élevé qu'ici. Puis, on leur dit: **Compétitionnez**, on est dans le libre-échange. Les camionneurs propriétaires d'un camion-remorque ont dit: Comment voulez-vous qu'on **compétitionne** dans des conditions qui ne sont pas identiques? Puis, en plus, il n'y a pas de contrôles routiers, n'importe qui peut entrer ici puis faire ce qu'il veut. Les camionneurs artisans, eux, disent: On n'a pas d'ouvrage. On se rend compte actuellement que la répartition du travail fait que, dans le budget de cette année, essentiellement, le budget du ministère a été affecté à la région de Montréal. Et ça, je ne dis pas qu'on n'en a pas besoin dans la région de Montréal, mais c'est parce que le budget était trop petit par rapport à ce qui est payé par les automobilistes, par ceux qui paient des taxes. Et comme il y a un budget trop petit et qu'il est affecté principalement dans une région, bien, ce qui arrive, c'est que l'ensemble du Québec, actuellement, est pénalisé par des travaux qui n'existent pas. Mais par ailleurs, les banques demanderont des remboursements aux camionneurs, cet automne, elles vont leur demander cet hiver de faire leurs paiements exactement comme s'il y avait eu de l'ouvrage, alors que le gouvernement a eu une mauvaise planification dans une période de récession économique difficile pour tout le monde. Mais le gouvernement a agi en irresponsable, sans planification, sans se préoccuper des gens qui, dans le public, vont avoir à souffrir de ces décisions. Les gens vont avoir à souffrir, cette année, et l'an prochain, avec la TPS fédérale et la TPS provinciale. Le gouvernement sera le principal responsable de la génération de l'inflation, d'avoir créé de l'inflation au Canada et au Québec en particulier. Ça sera le gouvernement qui sera le principal responsable. Pendant ce temps-là, le gouverneur de la Banque du Canada essaiera de pénaliser les citoyens pour combattre l'inflation avec des taux d'intérêt élevés. Je vous dis qu'un chien court après sa queue sur un joli temps, de ce temps-là. Alors que le principal responsable de l'inflation sera le gouvernement, puisque, de plus en plus, on dit qu'il y aura de 2 % à 3 % d'inflation qui dépendra de la TPS, l'an prochain, TPS fédérale et TPS provinciale.

On peut s'interroger sur les beautés de la taxe, sauf que pour la question de l'opportunité, on arrive au plus mauvais moment qu'on pouvait imaginer. En même temps, le gouvernement en profite pour aller se graisser. Alors que les gens sont mal pris, alors que les gens sont affectés actuellement par l'inflation, par la récession économique, le gouvernement en profite pour

aller se prendre une petite beurrée en même temps qu'il met la TPS. Parce qu'on ne fait pas seulement qu'enlever la taxe sur les produits manufacturés, mais on l'étend à une foule de secteurs où, avant, il n'y avait pas de taxe de vente. Il n'y en avait pas de taxe, avant. Et là, on en profite pour aller en chercher et générer de l'inflation dans la population. Le gouvernement est le principal responsable de l'inflation qu'on connaît en 1991, le gouvernement du Québec, par l'impôt scolaire augmenté, par la TPS, par le doublement des prix des permis, par différents domaines dans lesquels le gouvernement sera responsable.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pense que vous vous éloignez un peu du sujet.

M. Garon: Non. C'est exactement le sujet. Et je vais vous dire, je n'ai pas à me faire moraliser sur le sujet. C'est moi qui traite du sujet. Je dis simplement ceci: Les gens ont besoin d'ouvrage pour faire leurs paiements, parce que les prix vont être plus élevés. C'est ça, et ce n'est pas vrai seulement pour eux, ça va être vrai pour tous les secteurs de la population. Mais eux en particulier sont plus touchés, parce que le gros donneur d'ouvrage, c'est le ministère des Transports, et il a fait en sorte de ne pas généraliser les travaux, de les affecter dans un secteur en particulier, alors que les travaux dans la voirie régionale ont baissé de 40 % en 1990. C'est ça, l'effet, et je dis que, l'an prochain, je dis bien l'an prochain, le prix des permis va doubler, le prix des assurances va doubler, l'inflation va augmenter de 2 % à 3 %...

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion.

M. Garon: ...et il va y avoir de plus en plus de gens... J'ai 15 minutes, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: J'ai commencé à quelle heure?

La Présidente (Mme Bélanger): Je me fie à la secrétaire en arrière.

Une voix: 30 secondes.

M. Garon: Il me reste 30 secondes?

Une voix: Oui.

M. Garon: Alors, je veux dire simplement que c'est un problème cette année et que ça va être un problème encore plus grand l'an prochain. Ça va être un problème encore plus grand, l'an prochain, parce que les gens vont avoir des

prix générés par l'inflation des prix, plus élevés, et le gouvernement, s'il ne pense pas à ceux qui auront à faire des paiements, qui ont des entreprises dans les différentes régions du Québec... Les gens vont payer très cher l'insouciance du gouvernement.

Je vous remercie, Mme la Présidente. Et c'est pourquoi cette commission est importante, à condition que ça ne soit pas une consultation en vue d'une autre, mais que ça soit une consultation en vue de décisions.

Auditions

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. J'inviterais les représentants de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec à bien vouloir prendre place à la table des témoins. S'il manque de places à la table des témoins, vous pouvez prendre place au bout des tables réservées aux députés.

Je demanderais au représentant de l'Association de bien vouloir se présenter et de nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

M. Mailhot (Yves): M. le ministre des Transports, Mme la Présidente de la commission, MM. les membres de la commission, je vous remercie sincèrement d'avoir invité l'ACRGQT à participer à cette commission et de nous conférer en particulier l'honneur d'ouvrir les audiences de cette commission. (10 h 45)

Je vais vous présenter les personnes qui m'accompagnent. M. Julien Savard, administrateur de l'ACRGQT et vice-président de Construction et Pavage Portneuf inc.; Me Gisèle Bourque, directrice des services juridiques de l'Association; M. Claude Giroux, président ex-officio du conseil d'administration 1988 de l'ACRGQT et président-directeur général de Giroux et Lessard inc.; à ma gauche immédiate, M. Gabriel Richard, directeur général de l'Association; M. Angelo Roy, président ex-officio du conseil d'administration 1989 de l'Association et président-directeur général de Pavage Sartigan Itée; et M. Jacques Parenteau, vice-président du conseil d'administration de l'ACRGQT et directeur régional de Sintra inc. Mon nom est Yves Mailhot, fit je suis président du conseil d'administration de l'Association et directeur général de Pavages Maska de Saint-Hyacinthe.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Mailhot, vous avez 40 minutes pour présenter votre mémoire, et la discussion se poursuivra pendant 40 minutes du côté ministériel et 40 minutes du côté de l'Opposition, pour un total de deux heures.

M. Mailhot: Mme la Présidente, est-ce que vous me permettriez de déposer à la commission le résumé de notre mémoire, qui est le texte que nous allons présenter ce matin? Il serait peut-être plus facile pour les membres de nous suivre.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Vous pouvez le déposer.

M. Mailhot: L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, incorporée en 1944, regroupe sur une base volontaire quelque 600 entrepreneurs oeuvrant dans le domaine des travaux de génie civil, de voirie et de transport d'énergie, dont ils exécutent environ 90 % du volume total octroyé au secteur privé. Parmi les donneurs d'ouvrage importants, notons le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement, celui de l'Agriculture, la Société québécoise d'assainissement des eaux, les communautés urbaines, les municipalités, Hydro-Québec, la SEBJ, etc.

La grande majorité des contrats obtenus par les entrepreneurs le sont par le biais de soumissions publiques et sont exécutés, dans la totalité des cas, selon des plans et devis approuvés par des ingénieurs et des architectes. Plusieurs des membres de l'ACRGTQ exécutent essentiellement des constructions de routes et procèdent à l'entretien de ces ouvrages et, dans le cadre de la réalisation de ces travaux, doivent transporter et faire transporter les matériaux nécessaires à leur parachèvement. À cet effet, les entrepreneurs confient près de 60 % de leur transport annuel à des camionneurs externes.

Depuis l'instauration de la clause 75-25, l'ANCAI exerce toutes sortes de démarches visant essentiellement à étendre le champ d'application des clauses relatives au transport en vrac apparaissant aux devis gouvernementaux. Ces clauses, particulièrement celle du ministère des Transports du Québec, sont depuis fort longtemps un sujet à controverse.

Elles accordent aux groupements de camionneurs artisans un monopole de courtage qui n'a plus sa raison d'être aujourd'hui. L'Association des constructeurs de routes a toujours protesté contre le protectionnisme accordé par le gouvernement aux propriétaires de camions, qui se sont servis de ce monopole pour imposer leur volonté aux entrepreneurs effectuant des contrats gouvernementaux. C'est sur la base de principes tels que celui de la libre entreprise et de la liberté de commerce que l'Association a appuyé les efforts de ses membres qui ont contesté devant les tribunaux la validité de ces clauses restrictives de transport en vrac dans les devis publics. Tous les jugements rendus jusqu'à ce jour l'ont été en faveur des entrepreneurs.

Également, le groupe de travail sur la déréglementation, présidé par M. Reed Scowen, s'est, en 1986, penché sur la clause 75-25 et le monopole de courtage au Québec. Il a recom-

mandé, dans son rapport, l'abolition du monopole de courtage dans le transport en vrac, ce qui implique la disparition de la clause 75-25.

Dans notre mémoire, nous vous exprimons les raisons pour lesquelles non seulement nous nous objectons formellement aux revendications de l'ANCAI, mais, qui plus est, nous sollicitons l'abolition totale des clauses protectionnistes qui sont présentement incluses dans les devis du ministère des Transports du Québec, de la Société québécoise d'assainissement des eaux, d'Hydro-Québec et des municipalités.

L'Association des constructeurs de routes ne désire pas la disparition des véritables camionneurs artisans, puisqu'ils sont bien souvent des partenaires contractuels dont les entrepreneurs ont besoin. Leurs intérêts respectifs convergent dans la même direction. Les deux parties doivent donc travailler en étroite collaboration, car c'est de l'excellence de l'une que dépend le succès de l'autre.

Pourquoi nous objectons-nous aux clauses protectionnistes? Les chapitres I, II, IV et V de notre mémoire portent sur la description des clauses protectionnistes et sur l'élaboration de nos objections. La racine même des difficultés que nous connaissons résulte du fait que l'entrepreneur, suite à une obligation contractuelle avec le propriétaire, doit faire exécuter une partie de son contrat, en l'occurrence le transport, par des personnes qui n'ont pas de liens contractuels avec lui. La récente manifestation sur la colline parlementaire illustre bien ce malaise, puisque les camionneurs artisans exerçaient des moyens de pression sur le gouvernement pour obtenir plus d'ouvrage des entrepreneurs. Encore pire, ils ne voulaient négocier qu'avec le gouvernement.

Nos objections sont donc de nature économique, pratique et technique, et nous serons heureux de vous les expliciter davantage durant la période des questions. Vous remarquerez que nous contestons aussi les ajouts aux clauses protectionnistes demandés par les postes et les sous-postes, ajouts qui sont inacceptables. En particulier à Montréal et sur la rive sud, ils veulent l'exclusivité du transport pour leurs membres, lorsque les travaux sont exécutés dans leur région respective. Les monopoles seraient parfaits pour eux, et ils pourraient contrôler les coûts du transport et les cédules des entrepreneurs. La ville de Montréal vous en parlera, ainsi que ceux qui sont intéressés par le prolongement urgent de la route 30 de Châteauguay.

Les tribunaux se sont également prononcés sur la validité et le bien-fondé de ces clauses protectionnistes. Les jugements des juges Moisan, Lévesque, Nolin sont éloquentes, et nous vous invitons à en prendre connaissance. Puis, M. Reed Scowen et son groupe de travail sur la réglementation a recommandé l'abolition du monopole de courtage dans le transport en vrac, afin d'assainir la réglementation québécoise et de permettre aux entreprises de devenir plus

compétitives.

Enfin, les clauses protectionnistes qui ont été instaurées pour protéger le gagne-pain des camionneurs artisans servent à 46 % à assurer un revenu garanti à des entrepreneurs en camionnage et en construction qui, par le biais de leur enregistrement aux postes et sous-postes, exécutent le transport prévu pour les artisans, lorsqu'ils n'ont pas de contrat. Les conséquences de ces agissements sont désastreuses. Ces entrepreneurs qui jouent sur deux tableaux prennent le gagne-pain des vrais entrepreneurs qualifiés du domaine de la construction, lorsque leurs soumissions sont plus basses, ou, lorsqu'elles sont plus hautes, celui des véritables camionneurs artisans.

Il y a lieu de se rappeler que le règlement de juin 1977 voulait éviter cette situation. Il respectait le principe voulant que les propriétaires de plus d'un camion ne puissent mettre leur deuxième au travail avant que tous les premiers camions soient occupés. Nous pouvons vous dire, après avoir vérifié les listes des camionneurs inscrits aux postes et sous-postes d'affectation, que 54 % des détenteurs de VR sont de véritables artisans identifiés par les membres de notre association à l'échelle de la province. Les autres 46 % sont des entreprises de camionnage ou de construction. Les inscriptions à chacun des postes et sous-postes sont listées à l'annexe I ci-jointe.

Vous remarquerez qu'environ 2000 détenteurs de VR sont de véritables camionneurs artisans. Pour nous, le véritable camionneur artisan est celui qui est propriétaire d'un camion qu'il conduit lui-même et qui constitue le seul moyen qu'il possède comme source de revenus. Notre liste de l'annexe I est probablement incomplète, puisqu'elle compte près de 3700 camions sur un total de 5000, qui nous avait été rapporté par les intervenants du milieu. Nous suggérons au ministère de la compléter à l'aide de toutes les listes des inscriptions aux postes et sous-postes. Elle est toutefois suffisante, à notre avis, pour que la proportion totale de véritables artisans soit crédible.

Situation actuelle du transport en vrac au Québec dans le champ d'activités des membres de l'ACRGTO. Tels qu'en font foi les tableaux apparaissant à l'annexe II de notre mémoire, un sondage a été récemment effectué par notre Association auprès de nos membres, permettant ainsi de cerner avec précision la situation actuelle prévalant dans le domaine du transport en vrac. Les constatations sont les suivantes.

Premièrement, au niveau des entrepreneurs de pavage en béton bitumineux, en totalité, en 1989, ils possèdent 456 camions, transportent 6 124 000 tonnes d'asphalte, pierre, gravier, ou 32,5 %, et font transporter 13 723 000 tonnes, ou 67,5 %. Cette situation implique qu'ils effectuent le tiers de leur transport avec 456 camions et que, pour les deux tiers, ils sont confiés à des

tiers, ils ont de l'ouvrage pour 912 camionneurs.

Les autres entrepreneurs de travaux généraux possèdent 597 camions, transportent 14 052 000 tonnes, ou 50,3 %, et font transporter 13 844 000 tonnes, ou 49,7 %. Cette situation implique qu'ils effectuent la moitié de leur transport avec environ 600 camions et que, pour l'autre moitié confiée à l'externe, ils ont de l'ouvrage pour environ 600 camionneurs.

Au total donc, sur la base de 1989, les entrepreneurs possèdent 1053 camions et ont du travail pour 1512 camionneurs externes. Ils transportent 20 300 000 tonnes avec leurs camions et en font transporter 27 700 000 par les camionneurs externes.

Un nombre additionnel de camionneurs artisans est requis pour effectuer, à la demande du MTQ, le transport des déglaçants, abrasifs et des rechargements de gravier. Comme la grande part du transport qui a été confié en 1989 aux camionneurs artisans ne résulte pas des clauses protectionnistes, nous pouvons affirmer que la situation continuerait au moins au même rythme si les clauses étaient abolies.

De ces constatations, nous pouvons conclure aisément comme suit: premièrement, il y a trop de camionneurs artisans pour le volume de travail actuel; deuxièmement, toute solution sensée passe par la réduction de ce nombre, ce qui pourrait se faire de la façon suivante. Identifier d'abord les véritables artisans ainsi que leur nombre réel, et soumettre les autres aux règles régissant les entrepreneurs, les enjoignant de se regrouper au sein d'associations telles que le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac, l'Association des propriétaires de machines lourdes du Québec ou l'Association du camionnage du Québec.

Les données ci-avant proviennent de membres de l'Association qui nous ont transmis leurs réponses à notre questionnaire. Nous estimons qu'ils représentent 85 % des entrepreneurs de l'Association qui requièrent du transport en vrac lors de la réalisation de leurs contrats. Et considérant, comme nous le disions en vous présentant l'Association, que ses membres exécutent environ 90 % du volume total octroyé au secteur privé dans le domaine des travaux de génie civil, de voirie et de transport d'énergie, nous croyons que, dans ce domaine, il y a de l'ouvrage pour environ 2000 camionneurs externes.

Nous n'avons pas les renseignements nécessaires pour estimer le nombre de camionneurs externes requis dans le domaine du bâtiment institutionnel et commercial et dans le résidentiel. Une étude sérieuse devrait être entreprise pour établir l'ampleur du marché du transport en vrac dans ces domaines. Mais dans l'hypothèse qu'il y a, dans ces domaines, de l'ouvrage pour autant de camionneurs externes que dans celui des travaux de génie civil et de voirie, et estimant à 500 les camionneurs qui

oeuvrent dans le transport des déglaçants, des abrasifs et des rechargements de gravier, nous croyons qu'au Québec il y a de l'ouvrage pour 4500 camionneurs externes.

Or, la liste des détenteurs de permis de la Commission des transports du Québec renferme 7481 détenteurs de 10 118 permis. En parcourant cette liste, nous avons vu que 1595 entrepreneurs forestiers détiennent 2441 permis, 77 membres de l'ACRGQTQ détiennent 219 permis, 494 entrepreneurs en excavation et pépiniéristes détiennent 816 permis, pour un total de 2166 entrepreneurs qui détiennent 3476 permis. Il y a donc 6642 camionneurs externes, et c'est pourquoi, dans notre mémoire, nous disons qu'il y en a environ 2000 de trop.

L'ACRGQTQ s'insurge contre les demandes abusives des camionneurs artisans dont fait état ce mémoire, car, avec toute déférence pour l'opinion, contraire, nous croyons fermement que nos entreprises, pour être concurrentielles, efficaces et sécuritaires, doivent avoir la liberté d'engager elles-mêmes et selon leurs besoins les camionneurs artisans, sans qu'on leur impose ni la fréquence et ni le recours à une tierce partie. Arrêtons de leur faire miroiter des revenus théoriques et de les obliger à passer par des postes de courtage pour obtenir des volumes de travail de plus en plus hypothétiques.

Bien sûr, l'Association des constructeurs de routes ne désire pas la disparition des véritables camionneurs artisans, puisqu'ils sont, bien souvent, des partenaires contractuels dont les entrepreneurs ont besoin. Leurs intérêts respectifs convergent dans la même direction; les deux parties doivent travailler en étroite collaboration, car c'est de l'excellence de l'une que dépend le succès de l'autre.

Les entrepreneurs désirent entretenir avec les camionneurs artisans des rapports volontaires et traiter avec eux sur la même base que celle applicable à tous les sous-traitants et fournisseurs de services, car nous les considérons indéniablement comme tels.

(11 heures)

Nos recommandations. Afin de résoudre définitivement l'ensemble de la problématique du transport en vrac au Québec, l'ACRGQTQ recommande:

1. De redéfinir la notion de camionneur artisan afin de cibler le véritable individu à protéger comme étant celui qui est propriétaire d'un camion qu'il conduit lui-même et qui constitue le seul moyen qu'il possède comme source de revenus;

2. D'établir la liste des véritables camionneurs artisans et de les regrouper dans une coopérative ayant pour fonction de contrôler le "membership", les taux et tarifs ainsi que tout ce qui a trait à la réglementation technique;

3. De diminuer le nombre des permis VR d'environ 2000;

4. D'abolir les clauses protectionnistes et

les sous-postes;

5. De réaliser une étude sérieuse du marché du transport en vrac au Québec.

Ainsi, et puisque les entrepreneurs confient près de 60 % de leur transport aux camionneurs externes, les quelque 1613 véritables camionneurs artisans qui demeureront auront suffisamment d'ouvrage pour vivre adéquatement. Pour les autres, comme c'est le cas chez les entrepreneurs du domaine de la construction, ils dépendront du volume des contrats. Et comme ce volume doit augmenter substantiellement en 1991, tel que prévu au plan quinquennal du ministère des Transports, la problématique du transport en vrac devrait être résolue. Et, en concluant, soulignons que chez nos voisins, à part le Nouveau-Brunswick, il n'y a pas de clause protectionniste en faveur des camionneurs externes ou artisans. Nous vous remercions.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Mailhot. Alors, M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, une couple de questions. On me dit qu'on a 40 minutes. Je pense que c'est un partage entre les deux, mais j'aimerais...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que l'Association a pris moins de temps, le temps va être reparti avec les réponses ou les questions. Ça prend 52 minutes chacun, à peu près. Alors, on y va. Ça va dépendre si... Une fois que le questionnaire est fini, ce n'est pas obligatoire de prendre les deux heures, si vous n'avez pas besoin de prendre les deux heures.

M. Elkas: Mme la Présidente, M. Mailhot, on nous demande de définir le rôle de l'artisan, et je me demandais... Pendant les interventions qu'on a eues pendant la période des mois de mai et juin, j'avais de la misère à savoir, parce que j'entendais l'histoire de chaque côté des deux camps, si vous voulez, ce que c'est, un artisan. Et on essaie de le définir. Mais on me dit qu'un artisan, c'est peut-être un gars qui a seulement un camion. On me dit qu'un artisan peut aussi avoir plusieurs camions au nom d'autres personnes à l'intérieur de sa famille. Il y a aussi la question d'un artisan qui a un camion qui peut se permettre d'en changer la boîte. J'aimerais avoir votre définition de ce que c'est vraiment, un artisan. Là, je pourrais aller sur la façon qu'il agit concernant les courtiers.

M. Mailhot: Nous aurions plutôt tendance à le restreindre, comme nous le disons dans notre mémoire, à celui qui gagne sa vie avec son propre camion, à celui dont c'est le gagne-pain.

M. Elkas: Mais ça limite pas mal, sachant qu'il y a des travaux qui se font surtout dans la période de pointe, l'été. Que fait-il avec un

camion, l'hiver? Le déneigement, si vous voulez, mais pas de neige, pas de contrat. Ce n'est pas toujours ces gens-là qui peuvent avoir des contrats et s'enligner pour des travaux additionnels ou ailleurs. Est-ce qu'il sera permis de changer sa boîte pour faire d'autres travaux? C'est un peu ça, aussi.

M. Mailhot: Oui.

M. Elkas: Est-ce qu'on le limite simplement à faire des travaux pour les entrepreneurs?

M. Mailhot: Non. La question de changement de boîte pour exercer, à différentes périodes de l'année, différents types de transport, je ne crois pas que ça cause un gros problème, à ce moment-là.

M. Elkas: Vous avez soulevé un point au niveau du courtage. Est-ce que vous pensez que tous les artisans devraient faire partie du courtage?

M. Mailhot: Nous demandons que les postes de courtage soient abolis.

M. Elkas: Excusez-moi... Et l'autre que vous avez recommandé, la coopérative?

M. Mailhot: Nous pensons, nous, qu'il devrait y avoir un organisme qu'on appelle une coopérative, mais ça peut être un autre véhicule qui resterait à définir, mais qui devrait quand même regrouper les artisans. Nous croyons sincèrement que, comme tout groupe économique, ils ont nécessairement besoin d'avoir un instrument de représentation pour faire des démarches auprès du gouvernement, faire des conseils techniques, négocier, participer aux négociations sur les tarifs une fois par année. Alors, c'est cette espèce d'organisme qu'il reste à définir, mais c'est un peu ça qu'on voit comme solution, pour ces artisans-là.

M. Elkas: C'est un peu le rôle du courtier. C'est peut-être un rôle de courtier redéfini, si vous voulez.

M. Mailhot: C'est ça. Exactement.

M. Elkas: Question de l'artisan, parce que ça a été soulevé assez souvent. Est-ce que vous pensez qu'il pourrait élargir son champ d'action en étant une espèce de PME, si vous voulez? Parce qu'il y en a qui aimeraient peut-être faire autre chose que simplement travailler pour des contracteurs. Vous savez, élargir son champ d'activités... Un PME, coudon, est-ce qu'on peut lui permettre d'être une...

M. Mailhot: Oui, c'est justement, M. le ministre, ce que nous disons. Nous ne sommes

pas contre cette évolution, qui est certainement normale, dans bien des cas. Un camionneur commence avec un camion et il grossit, petit à petit. C'est tout à fait normal. Mais ce que nous disons, nous, c'est qu'on devrait vraiment séparer ces deux fonctions-là. D'un côté, il y aurait les artisans, tels qu'on les définit, peut-être de façon un peu restreinte, et d'un autre côté, ces individus, ces petites PME, ces petits contracteurs qui existent à l'heure actuelle. On ne veut pas les empêcher de vivre. Ils continueraient à vivre, mais excepté qu'on dit qu'ils ne devraient pas faire partie, justement, des règlements sur le transport en vrac. Comme ce sont de petits entrepreneurs, bien ils devront se nicher dans les autres organisations, les autres associations, et jouer la "game" des contracteurs, qui sont plus gros ou moins gros, dans certains cas.

Là, ce qu'on trouve, c'est que, justement, ils jouent toujours sur les deux tableaux. Tantôt ils mettent le chapeau de l'artisan, tantôt ils emploient le chapeau du contracteur. Ils soumissionnent contre les contracteurs; quand ils n'ont pas la soumission, ils remettent le chapeau de l'artisan pour venir travailler sur nos chantiers.

On trouve, justement, que la situation est très ambiguë. Ce que nous proposons, c'est vraiment de les séparer. Ceux qui sont des entrepreneurs, ils feront la "game" des entrepreneurs et ils se nicheront, ils se regrouperont avec les associations existantes ou avec d'autres qu'ils voudront bien se donner. Et, d'un autre côté, on aurait les véritables artisans. On essaierait de revenir à l'origine de la législation qui, dans les années 1971-1972, je crois, s'inspirait de l'obligation que voulait le gouvernement de protéger ces individus qui étaient, à ce moment-là, de petits artisans. C'est peut-être avec le temps, justement, que ces artisans-là ont grossi, comme c'est peut-être normal aussi.

M. Elkas: Je cherche, moi, qui va contrôler où il y a une cassure. On déplace les gens, on les sépare. Artisan, et l'autre, celui qui avait les équipements additionnels, les "bulls" et tout ce que vous voulez, il devient une espèce de PME. Qui contrôle et comment allons-nous les réglementer? Vous savez, on parle de déréglementation, et là, on veut réglementer un individu, le restreindre. Je me demandais si vous aviez une réponse à ça?

M. Mailhot: Bien, on voudrait bien réglementer, si on veut, mais pour placer les entrepreneurs sur le même terrain que les autres entrepreneurs que nous sommes, puis leur laisser jouer le jeu de la concurrence que l'on connaît. Et puis, notre réglementation, qu'on voudrait la plus légère possible, évidemment, s'appliquerait seulement à l'artisan. Bien sûr que le petit entrepreneur qui passerait de camionneur artisan, entre guillemets, à entrepreneur serait soumis à toutes les autres réglementations qui existent

dans le domaine de la construction et que nous devons respecter: Régie des entreprises, CSST, etc. Bon, on n'en manque pas, dans ce domaine-là, de réglementations pour exercer notre métier, mais il n'y aurait pas une législation supplémentaire du type de celle que nous connaissons présentement.

M. Elkas: Mon inquiétude sur ça, c'est qu'on a un artisan qui se limite à une activité et qui se sent limité. A quel point peut-on penser que lui, il pourrait devenir une PME, si vous voulez? En arrière d'une structure, on dit: Toi, limite-toi à ton travail. La minute qu'il pourrait avoir une opportunité d'en faire plus, qu'est-ce qu'on fait pour vraiment le pousser à y aller? Parce que c'est bon pour tout le monde...

M. Mailhot: Oui, mais on n'empêcherait pas ça, M. le ministre. Le jour où il voudra grossir et devenir un entrepreneur, il traversera la clôture et il oubliera son chapeau d'artisan pour mettre celui d'entrepreneur, et il fera la vie d'un entrepreneur.

M. Elkas: Qu'est-ce qui lui permettra de sauter la clôture?

M. Mailhot: Bien, le fait qu'il n'ait plus un seul camion, si on dit qu'un artisan c'est celui qui a un seul camion. C'est ça. On n'empêche pas...

M. Elkas: Revenons à la coopérative, ou à la notion de courtier, qui est refaite, si vous voulez, la définition du courtier, au niveau des zones, des régions, qui ferait le "dispatch"? Ça me préoccupe, ça. Il me semble que, quand je regarde votre mémoire, c'est pas mal le champ libre. On peut faire... Je ne vois pas trop de contrôle au niveau du "dispatch" comme tel.

M. Mailhot: Ce qu'on pense, nous, c'est que les artisans seraient naturellement amenés à se donner un instrument de "dispatching" au niveau des régions ou des comtés pour faire affaire avec les entrepreneurs. D'ailleurs, nous-mêmes, les entrepreneurs, trouvons plus facile d'appeler une seule personne, un "dispatcher", et de lui dire qu'on veut avoir 10, 12 ou 25 camions pour le lendemain que de faire 15, 12 ou 25 appels. Alors, ce qu'on croit, c'est que, naturellement, les artisans en viendraient à se donner un instrument de "dispatching" pour faire les affaires quotidiennes avec les entrepreneurs.

M. Elkas: On parle d'abolir la clause 75-25. L'autre camp veut l'augmenter. Comment pouvez-vous assurer du travail pour ces gens-là? On parle d'une association entre entrepreneurs et artisans. Ça a toujours bien été, et, dans certaines régions, on me dit que ça fonctionne très bien. Mais quelles sortes de garanties peut-on

avoir pour ces artisans qui, comme on l'a mentionné, ont acheté un camion qui vaut peut-être 60 000 \$ ou 70 000 \$ et qui, aujourd'hui, se retrouve sans garanties, si vous voulez? J'aimerais savoir comment la personne pourrait vraiment oeuvrer dans ce domaine, s'il n'y a pas quelque chose qui va la protéger un peu?

M. Richard (Gabriel): M. le ministre, nous avons dit...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, monsieur, est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît, pour le bénéfice de la transcription du **Journal des débats**.

M. Richard (Gabriel): Gabriel Richard.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Richard.

M. Richard (Gabriel): M. le ministre, dans notre présentation, dans notre mémoire, nous avons dit que nous avions 1053 camions, et qu'avec ces 1053 camions, nous faisons 40 % du transport et en donnions 60 %, même s'il n'y a pas de clause protectionniste qui s'applique. Les clauses protectionnistes s'appliquent à certains items ou certains matériaux pour la construction des routes. Elles ne s'appliquent pas à tous. Même s'il n'y en a pas, on en donne 60 %, et nous n'avons que 1053 camions. Alors, nous n'avons aucune raison de croire que ça ne continuera pas ainsi. Au contraire, ça pourrait aller bien mieux encore, si la situation était améliorée dans le domaine du transport en vrac. M. Garon l'a un peu souligné, tout à l'heure: tout dépend du volume de contrats que nous avons. Si nous avions deux fois plus de contrats, comme nous donnons 60 % du transport, nous en donnerions deux fois plus.

M. Elkas: Le problème qu'on a eu, M. Richard, c'était que ce n'était pas toutes les régions qui pouvaient avoir des contrats. Ce n'est pas toutes les régions où on donne une moyenne d'environ 60 %, ou 100 % dans certaines autres. Je pense qu'on avait identifié qu'il y a quatre régions où il n'y en a pas du tout. Quelles sortes de garanties pourrait-on avoir pour ces gens-là?

M. Richard (Gabriel): Justement, de la façon dont nous le proposons, les camionneurs artisans - je parle des vrais - seraient motivés de rendre un bon service, et en rendant un bon service, ils auraient automatiquement des contrats de transport des entrepreneurs. Dans les quelques régions dont vous parlez, où il n'y a pas de transport qui leur est confié, c'est parce que le service est inadéquat. Et ensuite, je voudrais aussi souligner que, dans ces régions-là, il s'agit de béton **bétimeux**. Il faut quand même réaliser que le transport des autres matériaux

routiers se fait par des camionneurs artisans.

M. Elkas: Vous avez 1500 véhicules, vous? C'est ce que vous avez mentionné?

M. Richard (Gabriel): 1053.

M. Elkas: 1053. Combien de ces camions-là sont des VR?

M. Richard (Gabriel): 267, je crois. 219.

M. Elkas: Vous voulez réduire le nombre de VR. Vous pensez évidemment qu'il y en a trop. Sachant que vous en avez, vous aussi, est-ce que vous voyez une diminution de votre côté, ou simplement au niveau des artisans?
(11 h 15)

M. Richard (Gabriel): M. le ministre, nous avons 219 VR sur 7500. Ce n'est pas beaucoup...

M. Elkas: Je le sais, mais par contre...

M. Richard (Gabriel): ...puis c'est fort possible que ces VR ne servent même pas aux entrepreneurs. Alors, je pense que la part des entrepreneurs du nombre de VR est vraiment minime.

M. Elkas: Mais j'aimerais savoir si vous ferez partie de la réduction, même si vous en avez seulement 50...

M. Richard (Gabriel): Bien sûr, M. le ministre. Dans l'hypothèse que notre recommandation serait suivie, ces VR deviendraient complètement inutiles.

M. Elkas: Au niveau des gens, vous faites allusion qu'il y a des artisans qui jouent aussi le rôle de PME. Au niveau des chiffres exacts, est-ce que c'est pas mal réparti au niveau de la province, ou est-ce que c'est limité à certaines régions, ou est-ce que...

M. Richard (Gabriel): Oui, M. le ministre, c'est ça. On peut voir dans l'annexe I, qui est jointe à notre mémoire. Vous allez constater que c'est à peu près réparti dans toutes les régions du Québec. Et, à ce sujet...

M. Elkas: Ah! OK. Oui, là, je vois. Je vais passer...

M. Richard (Gabriel): À ce sujet, M. le ministre, j'aimerais vous dire que le pourcentage de 46 % que nous donnons comme étant la proportion d'entrepreneurs ou d'entreprises de camionnage parmi les artisans, c'est réellement un strict minimum. C'est ceux que nous avons pu identifier avec les moyens restreints qui sont à notre disposition. Nous pensons que ce pourcentage-là est trop faible, et c'est pour ça que

nous avons recommandé de faire une étude plus élaborée. C'est fort possible que ce pourcentage-là soit voisin de 60 %.

M. Elkas: Alors, au niveau de l'annexe I, là, si je vous comprends bien, les réels artisans se limitent simplement aux VR. On va prendre l'exemple du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Outaouais, où on en a 104, et autres, 68. Ceux-là, ce sont des artisans qui jouent le rôle de PME, c'est ça?

M. Richard (Gabriel): Exactement. 104 ont un camion, 68 ont plus qu'un camion ou un camion, une pépîne, un bélier mécanique...

M. Elkas: C'est un peu ça que je voudrais savoir. Dans les 68, là, une personne pourrait avoir deux camions, mais est-ce que c'est une PME? Mais par contre, une personne peut avoir deux camions, une pépîne, un "bull"... Est-ce que vous avez poussé votre étude pour déterminer qui avait d'autres équipements que ceux requis pour le rôle de transporteur?

M. Richard (Gabriel): Non, nous n'avons pas les renseignements pour faire cette étude-là. Mais par contre, c'est ce que nous vous avons demandé, dans notre mémoire, de faire une étude plus élaborée là-dessus. Mais, pour nous, la règle a été: s'il a plus qu'un camion, avec une pépîne, un bélier mécanique, etc., c'est un entrepreneur; s'il a plus qu'un camion, s'il en a deux, trois ou quatre, c'est une entreprise de camionnage.

M. Elkas: O.K. Je passerais, mais je me réserve le droit de revenir, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, vous avez le droit, M. le ministre. M. le député de Lévis. C'est l'alternance.

M. Garon: Oui, alors, le ministre s'est pris un premier temps. La question que je voudrais demander, moi, aux gens... Vous avez l'air d'avoir des bonnes statistiques, mais il y en a une qui n'apparaît pas dans vos données. C'est que, comme ce sont les entrepreneurs qui engagent des illégaux, j'aimerais savoir quelle est la part de vos travaux qui est faite en engageant des camionneurs illégaux.

M. Mailhot: Est-ce que...

M. Garon: Parce que si vous n'en engagez pas, il n'y en aurait pas.

M. Mailhot: Est-ce que M. Garon pourrait nous dire ce qu'il entend par un camionneur illégal?

M. Garon: Bien, ceux qui opèrent en dehors des règlements, qui ne respectent pas...

M. Mailhot: Ou qui n'ont pas la bonne charge axiale, ou qui n'ont pas le bon camion, ou quoi, là?

M. Garon: Tout ça.

M. Mailhot: On ne sait pas. On n'a pas de chiffres là-dessus, malheureusement...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Richard.

M. Richard (Gabriel): Je pense que, par "illégal", vous vous réferez aux camionneurs qui ne sont pas membres des postes et des sous-postes.

M. Garon: Tout ça. Tous ceux qui sont dans l'illégalité.

M. Richard (Gabriel): Parce que nous n'engageons pas de camionneurs qui ne respectent pas les normes de charge, qui ont des véhicules en mauvais état, etc. À notre point de vue, un camionneur qui n'est pas membre d'un sous-poste n'est pas un camionneur illégal. Au contraire, c'est un camionneur parfaitement légal. Il a le droit d'opérer, il a un VR, et nous ne sommes pas tenus de confier le transport du vrac strictement et exclusivement à ceux qui font partie des sous-postes. L'évidence même, c'est la clause 75-25. C'est aussi que la clause 75-25 ne s'applique pas au transport de tous les matériaux. Alors, nous pouvons confier du transport à des entreprises spécialisées de transport en vrac, qui sont parfaitement légales, parfaitement efficaces et qui sont formées de citoyens québécois au même titre que tous les autres citoyens québécois qui font partie de l'ANCAI ou des postes et sous-postes.

M. Garon: Voulez-vous dire que vous engagez uniquement des gens qui ont des permis VR?

M. Richard (Gabriel): Exactement, M. le ministre... M. Garon.

M. Garon: M. le ministre...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Richard (Gabriel): J'ai dit "M. le ministre", mais c'est un lapsus. Je lui ai donné une promotion.

M. Dufour: C'est une prémonition.

M. Garon: Vous ne pouvez pas dire que monsieur a une carte de membre du Parti québécois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne dis pas qu'il en a une de

chez vous non plus.

M. Dufour: Mais c'est de la prémonition.

M. Garon: Mais comment des gens qui n'ont pas de permis peuvent-ils fonctionner, s'ils ne sont pas engagés par les entrepreneurs? Ceux qui n'ont pas de permis VR?

M. Richard (Gabriel): Ils ne fonctionnent pas. D'après nous, il n'y en a pas.

M. Garon: Ah bon! Vous voulez dire que tous ceux qui parlent des illégaux ont tort et qu'ils s'imaginent des choses qui n'existent pas.

M. Richard (Gabriel): C'est la façon, pour quelqu'un, de déterminer c'est quoi, l'illégalité. Ce que j'ai entendu dire depuis des mois c'est qu'un camionneur illégal, c'est quelqu'un qui n'est pas membre des sous-postes. Or...

M. Garon: Non. C'est celui qui n'opère pas en fonction des règlements, celui qui est en dehors des règlements, quelle que soit la raison, celui qui est dans l'illégalité.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Roy.

M. Roy (Angelo): Je pense, M. Garon, lorsque vous parlez des camionneurs illégaux, qu'on retrouve cette situation non pas dans le milieu de la construction, mais plutôt dans le milieu du transport des marchandises. Parce que, dans la construction, on ne fait jamais affaire avec un autre camionneur que celui qui détient un VR. C'est de là que l'expression "camionneurs illégaux" nous surprend un peu, dans notre milieu, parce que, sauf s'il y a des exceptions qu'on ne connaît pas, qui n'ont pas été portées à notre connaissance, habituellement, ce sont des détenteurs de VR qui exécutent le transport du vrac pour notre compte.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: À ce moment-là, quand les gens de l'ANCAI demandent que le règlement soit appliqué, ça veut dire que, dans le fond, ils perdent leur temps, le règlement est appliqué. Quand ils demandent l'application du règlement, ils disent, dans le fond: Le règlement n'est pas appliqué, il y a des gens qui travaillent dans l'illégalité. C'est ça qu'ils veulent dire, au fond.

M. Roy (Angelo): Bien, ça dépend. S'il...

M. Garon: Mais vous dites: Le règlement est appliqué intégralement. Donc...

M. Roy (Angelo): Ça dépend de ce que eux entendent par "illégalité". Est-ce que ceux qui ne

sont pas membres des postes de courtage mais qui travaillent sont dans l'illégalité? C'est à eux à définir ce qu'ils entendent par un camionneur **qui** travaille dans l'illégalité. Mais un camionneur **détenteur** d'un permis de VR peut être utilisé pour transporter du vrac.

M. Garon: Oui.

M. Roy (Angelo): Il détient le permis qui lui permet de transporter du vrac.

M. Garon: Selon vous, il n'y a pas de problème d'application du règlement dans le secteur du vrac.

M. Roy (Angelo): Dans le milieu de la construction, je ne crois pas.

M. Garon: Tout est correct?

M. Giroux (Claude): Oui, M. Garon. Mon nom est Claude Giroux. Je ne sais pas où vous voulez **en** venir quand vous parlez d'illégalité, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, monsieur... Est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Giroux: Claude Giroux.

M. Garon: Il l'a dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Claude Giroux. Merci.

M. Giroux: Quand on parle des règlements à suivre, on **parle** principalement, je pense, de la clause 75-25. Je dois vous dire qu'en tout cas, depuis le début de l'année, le ministère des Transports fait un suivi très rigoureux de l'utilisation que l'entrepreneur fait de ses propres camions et des détenteurs de VR dans les matériaux qui sont transportés au-dessus de la ligne **d'infra**. Alors, je ne pense pas qu'un entrepreneur puisse travailler longtemps dans l'illégalité, parce qu'il serait très rapidement ramené à l'ordre par le ministère, qui voit à s'assurer du suivi très rigoureusement. Je comprends mal que...

M. Garon: Ça veut dire... Le ministère semble meilleur **là-dedans** que dans le cas des Américains qui viennent faire du transport ici sans permis.

M. Giroux: Là, je ne peux pas vous parler de ça. Je ne suis pas très familier avec les Américains qui viennent ici, mais je parle des travaux qui se font sur les chantiers de construction, et je peux vous dire que le ministère en fait un suivi très rigoureux.

M. Garon: Maintenant, j'aimerais savoir, selon vos... Vous disiez tantôt qu'il y a trop de camionneurs pour la quantité de travail actuelle. Selon vous, quand vous parlez de la quantité de travail actuelle, qu'est-ce que vous voulez dire, quand vous regardez dans le passé et que vous regardez dans l'avenir?

M. Mailhot: Je crois, M. Garon, que, là-dessus, on est obligés de vous dire que nous sommes très sensibles à votre présentation du début, quand vous dites qu'il n'y a pas assez de travail au Québec. C'est une position qu'on a maintenue dans nos discussions avec des camionneurs artisans au mois de juin. Et on l'a dit au ministère. C'est bien clair pour nous. Ou il n'y a pas assez de travail, ou il y a trop de camionnage. C'est un des deux. C'est bien sûr que, comme entrepreneurs, on aimerait mieux que le volume de travail gonfle suffisamment pour que les camionneurs artisans soient utilisés à 100 %. Ça veut dire qu'à ce moment-là, nous aussi, nos entreprises et nos équipements vont être utilisés à 100 %.

Alors, ce qu'on veut dire, à l'heure actuelle, c'est que, compte tenu des volumes de travaux que nous connaissons depuis un certain nombre d'années, il nous apparaît évident que, d'après les statistiques qu'on vous a présentées et qui résultent d'une analyse sérieuse de nos membres, qui sont importants, comme on vous l'a démontré, dans ce contexte actuel, il n'y a pas assez de travail. Alors, il y a trop de camionneurs pour l'exécuter. C'est bien **sûr** que si, dans les trois, quatre ou cinq années qui viennent, les volumes de travaux provenant soit du plan quinquennal ou d'un ensemble d'autres facteurs se mettent à augmenter considérablement, peut-être que ces chiffres-là devraient être révisés un peu et qu'on ne parlerait pas de 2000 camionneurs de trop, mais peut-être rien que 500, peut-être juste 300 ou 1000, je ne sais pas.

Mais là, on vous parle un peu de ce qui se passe actuellement dans les années que nous vivons présentement, et nous sommes d'accord avec vous. Il n'y a pas assez de travaux. Le travail est mal réparti à travers le Québec, et, comme entrepreneurs, nous en souffrons autant, sinon plus, que les camionneurs artisans.

M. Garon: On n'en parle pas souvent.

M. Mailhot: Pardon?

M. Garon: Moi, quand je regarde votre Association, j'ai le sentiment qu'avec le gouvernement, c'est le bonheur parfait.

M. Mailhot: M. Garon, là-dessus, je pense que M. Elkas pourrait vous dire que nous avons été, au printemps, je crois, à l'origine d'une campagne dans laquelle nous avons mis beaucoup de revenus, pour le volume de revenus de

l'Association, pour inciter le ministère à commencer enfin un programme intensif de réhabilitation des routes. Alors, je sais que, vous aussi, vous avez travaillé beaucoup là-dessus; on vous en remercie. Mais je crois que nous avons fait notre part au niveau public, au niveau de nos relations avec le gouvernement, pour essayer d'inciter le gouvernement à commencer enfin ce programme-là, parce qu'on croit qu'il est nécessaire et essentiel depuis plusieurs années et que, plus le temps va, plus notre réseau se dégrade, plus les coûts vont être élevés pour la collectivité, et puis, en tout cas...

Semble-t-il, M. Elkas lui-même nous l'a dit et il l'a dit publiquement, qu'il y a des volumes d'argent — je ne sais pas s'ils sont gelés ou promis au Conseil du trésor — et qu'il y a un programme de travaux de quelque 1 000 000 000 \$ qui va commencer l'an prochain. Le problème qu'on a, c'est que, malheureusement, il ne commence pas cette année, et on est les premiers à le déplorer, aussi. On est vraiment dans un creux, à part les gens qui travaillent à Montréal, et on le déplore fortement, parce que, comme bien d'autres, on est au début de l'automne et on pense qu'on n'a pas du travail pour se rendre à l'hiver et que l'hiver va être long. On a des paiements à faire, nous aussi.

M. Garon: Je suis content de vous l'entendre dire, parce que, jusqu'à maintenant, pour nous, c'était le secret le mieux gardé au Québec. À moins que les journalistes ne vous rapportent pas... Nous autres, on trouve souvent qu'ils ne nous rapportent pas. À moins que ce soit parce qu'ils ne vous rapportent pas. Mais là, vous avez dit ça principalement dans le bureau de M. Elkas, en secret.

M. Mailhot: Non, mais, nous, on a assisté à une conférence de presse, à un moment donné, et M. Elkas et M. Vallières ont fait état de leur programme, avec des tableaux, et ils ont mis... (11 h 30)

M. Garon: Oui. Avez-vous remarqué que ça venait plutôt dans quatre ans, après les prochaines élections?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dans les trois prochaines années, il n'y aura pas grand-chose.

M. Mailhot: Bien, le programme va en s'accélégrant, je crois, en commençant l'an prochain.

M. Garon: Il n'y a même pas l'inflation.

M. Mailhot: Évidemment, écoutez, on ne peut pas vous dire ce matin qu'on trouve qu'il y a trop d'argent dans le programme des travaux, soyez sûrs de ça.

M. Garon: Vous hésitez.

M. Mailhot: Non, on n'hésite pas. On le déplore fortement. On l'a dit au ministre, et on continue à dire qu'on déplore en particulier que, cette année, il n'y en ait pas, de travaux. Effectivement, tout le monde va trouver l'hiver long, c'est sûr.

M. Garon: Vous n'avez pas l'air bien affamés, d'après ce que je vois. Je vous regarde, et vous n'avez pas l'air à dire qu'il manque beaucoup de travaux. Si les gens que vous représentez sentaient vraiment qu'il manque de travaux, il me semble que vous seriez plus vigoureux qu'on ne vous sent. Moi, en tout cas, depuis que je suis dans l'Opposition, je ne vous ai jamais sentis très vigoureux pour dire qu'il manquait de travaux. J'ai toujours eu l'impression, moi, qu'on roulait sur les plus belles routes du Québec. Il va falloir s'acheter des skis ou apprendre à faire du slalom à travers les trous, bientôt. Mais quand on regarde ça, on a les routes les plus mauvaises en Amérique du Nord.

M. Mailhot: D'accord.

M. Garon: On est à la veille de se comparer à Haïti, mais quand on vous écoute, ça a l'air d'être le bonheur parfait. Moi, je comprends que vous disiez...

Une voix: Des routes pour les petits avions.

M. Garon: Mais je n'ai jamais senti ça, moi. Je vais être franc avec vous. Depuis que je suis dans l'Opposition, je n'ai jamais senti que vous trouviez que le programme du gouvernement... Pourtant, en 1986, les dépenses du gouvernement dans le domaine de la voirie ont baissé considérablement. On ne vous a pas entendus parler. Là, on sent que... Cette année, c'est le même budget que l'an passé. On ne vous entend pas beaucoup. L'an prochain, ça n'augmente pas beaucoup. Ça augmente à peu près dans quatre ans, mais ça, c'est après les prochaines élections.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Richard.

M. Richard (Gabriel): M. Garon, comme directeur général de l'ACRGTQ, je connais diverses campagnes publiques que nous avons faites depuis quatre ans pour amener le gouvernement à adopter des budgets additionnels. Je sais les nombreuses lettres que nous écrivons aux membres de l'Assemblée nationale, incluant ceux du Parti québécois, et je porte une attention particulière à vous faire parvenir une copie des lettres que nous écrivons à tous les membres de l'Assemblée nationale. Je vous remercie des réponses que vous nous faites, parce que vous nous dites que vous appuyez nos nombreuses démarches.

M. Garon: J'aimerais ça avoir une copie directement. Il semble que la malle ne se rende pas.

M. Richard (Gabriel): C'est direct.

M. Garon: Toutes les démarches que vous avez faites depuis 1986, j'aimerais ça en avoir une copie, que vous m'envoyiez ça directement, sans intermédiaire. J'irai même la chercher, s'il le faut.

M. Richard (Gabriel): D'accord.

M. Garon: Toutes les représentations que vous avez faites depuis 1986, j'ai l'impression que je n'aurai pas besoin d'apporter une grosse valise.

Une voix: Apportez-en.

M. Mailhot: Oui, oui. Notre action a commencé en 1986. On a eu un congrès annuel qui s'est intitulé, justement, "Les routes en déroute". Puis, on a continué un peu notre action sur ce thème-là. Même actuellement, au printemps, nous avons continué notre campagne, intitulée "Finie la déroute au Québec". On espère que c'est fini. On n'en est pas absolument certains, mais une chose est sûre, je crois, c'est que l'Association... Évidemment, l'Association des constructeurs a un problème: c'est qu'on a peut-être de la difficulté à faire comme les camionneurs artisans et de venir paralyser la colline parlementaire pendant deux ou trois semaines pour revendiquer nos points. Je ne sais pas, on est un petit peu timides, peut-être, malgré que ce soient des choses dont on parle tout le temps dans nos conseils d'administration. Mais on n'a pas encore réussi à le faire. Peut-être qu'il faudra faire plus de grabuge.

Une voix: Des barricades.

M. Mailhot: En tout cas, on fait le jeu démocratique. On intervient dans la presse, on intervient, en particulier, auprès de nos hommes politiques, de nos députés, etc. Écoutez, s'il faut faire plus, sûrement qu'on va l'envisager.

M. Garon: J'allais dire quelque chose, là. Je n'ose pas, mais j'ai l'impression...

Une voix: Il se moque de nous autres, là.

M. Garon: Si vous regardez depuis deux mois, il y a des gens qui ont le tour de tenir la presse bien plus que vous autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mailhot: Oui, c'est vrai.

M. Garon: On ne sent pas ça. Maintenant, quant à la quantité de travaux, vous dites qu'il y a beaucoup trop de camionneurs pour qu'ils puissent gagner leur vie. Comme il n'y a pas beaucoup de travaux - vous avez dit ça aujourd'hui - il y a trop de camionneurs pour qu'ils puissent tous gagner leur vie. Combien y a-t-il d'entrepreneurs en trop, pour qu'ils puissent tous gagner leur vie, étant donné la baisse des travaux?

M. Mailhot: Effectivement, M. Garon, il y a peut-être des entrepreneurs de trop, et, s'il y en a de trop, bien ils font faillite, parce qu'on n'a pas de réglementation pour nous protéger, on n'a pas de clause protectrice ou protectionniste, et tout. Alors, c'est le libre jeu du marché qui va faire que s'il y a trop d'entrepreneurs, bien ça va se nettoyer comme ça se fait dans tous les autres secteurs de la vie économique. S'il y a trop de dépanneurs dans une municipalité, à un moment donné, il y en a qui ferment ou qui se transforment en d'autre chose. C'est le libre jeu du marché, puis on voudrait un peu que ce libre jeu du marché des forces économiques qu'on connaît en Amérique du Nord prévale aussi dans le secteur du camionnage en vrac, que ce soit plus le marché que des réglementations qui vont faire en sorte que l'offre et la demande de camions vont s'équilibrer, au cours des années. Ce n'est pas un équilibre qui est fait une fois pour toutes: il y a plus de travail, il y a plus de camions, il y a moins de travail, il y a moins de camions.

M. Garon: Dans les taux?

M. Mailhot: Pardon?

M. Garon: Estimez-vous, au point de vue du respect des taux, que les taux fixés par règlement sont respectés?

M. Mailhot: Que les taux sont respectés?

M. Garon: Les taux fixés sont-ils respectés?

M. Mailhot: Le règlement permet des ententes spéciales entre les entrepreneurs et les entreprises. On dépose les taux à la Commission, puis ils sont acceptés...

M. Garon: Oui, mais est-ce qu'ils sont respectés, par la suite?

M. Mailhot: Il y a lieu de penser que les taux sont respectés. Il y a certainement des endroits où ils ne le sont pas, mais le ministère a sûrement des moyens pour faire respecter les lois. Alors, on dit que la loi doit s'appliquer, et s'il y a des gens qui passent à côté, on devrait faire ce qu'il faut. Malheureusement, on n'a pas de statistiques là-dessus, M. Garon.

M. Garon: Vous n'en avez pas?

M. Mailhot: Mais non.

M. Garon: C'est drôle qu'en ce qui concerne les autres, vous êtes pleins d'idées, et quand c'est vos entrepreneurs, vous en avez moins. J'aimerais savoir quelles sont les pénalités que vous proposeriez pour que ça ait un effet dissuasif chez les entrepreneurs qui ne respectent pas les taux.

M. Giroux: M. Garon, vous insistez sur le fait que certains entrepreneurs ne respectent peut-être pas les taux prévus par la Commission. Je vois très mal, je ne sais pas... C'est comme un entrepreneur qui donnerait un sous-contrat à un sous-traitant quelconque et qui ne respecterait pas le contrat. Il y a des moyens légaux pour ce sous-traitant de faire respecter le contrat. Si un entrepreneur ne respecte pas les taux, de la Commission vis-à-vis de certains camionneurs, ces gens-là sont en droit de faire valoir leurs droits devant les cours de justice. À moins qu'il y ait des ententes particulières qui ont été approuvées par la Commission des transports, les taux doivent être respectés, sinon c'est contraire à la loi. Alors, quand vous demandez le pourcentage, dans mon esprit, le pourcentage devrait être de 0 %, parce que c'est contre la loi de ne pas respecter les taux.

M. Garon: Ne pensez-vous pas que le rôle du gouvernement, c'est de protéger un peu par la réglementation ceux qui sont les moins fortunés? Prenez, par exemple, les lois du salaire minimum, c'est le gouvernement qui applique les lois du salaire minimum. Pourquoi? Pour qu'il y ait un salaire minimum pour les moins riches. Le gars qui a juste un camion et qui gagne sa vie avec un camion, c'est souvent quelqu'un qui a fait un investissement considérable pour aller se chercher un salaire. Il ne fera pas fortune, mais il va gagner sa vie en travaillant fort et en faisant des heures. Ne pensez-vous pas que le gouvernement doit, à ce moment-là, adopter les réglementations? Elles sont là pour protéger ceux qui ont le plus besoin de protection. Normalement, c'est ça. Autrement, c'est la loi du plus fort, c'est la loi de la jungle. C'était de même au XIXe siècle: c'était celui qui tirait le plus vite qui avait raison, jusqu'à temps qu'un plus jeune tire plus vite que lui.

M. Richard (Gabriel): M. Garon...

M. Garon: Mais dans une société plus civilisée, on essaie de faire en sorte de démocratiser l'économie, même. Ça ne veut pas dire d'arriver à un système totalitaire où l'État dicte tout, mais il y a des règles à ne pas enfreindre pour faire en sorte que ceux qui, dans l'économie, sont moins organisés, moins forts, puissent

aussi tirer leur épingle du jeu. C'était ça, le but de la réglementation; ce n'est pas de faire en sorte qu'il y ait un carcan épouvantable, c'est de faire en sorte que les lois et les règlements assurent un minimum de démocratie économique, pour qu'il y en ait un peu pour tout le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Richard.

M. Richard (Gabriel): C'est pour ça, M. Garon, que notre deuxième recommandation porte sur une coopérative de véritables camionneurs artisans: pour protéger individuellement tous ceux qui en font partie.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: J'ai fait 20 minutes comme le ministre; je vais laisser le ministre... Il a pu se reposer, là.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Elkas: C'est seulement une question de courtoisie...

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: ...passer la parole à un autre.

M. Garon: Moi aussi, c'est par courtoisie.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'est bien gentil. Vous êtes gentil, pour faire changement. On va passer à M. Thérien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Merci, Mme la Présidente. Pour le moment, je voudrais dire que la commission a déjà eu des avantages bénéfiques, parce que vous venez de dérouter un peu notre critique de l'Opposition sur le mot "illégalité". Quand on a parlé d'illégalité, ça a semblé un petit peu changer la définition qu'il en avait. Avant de passer à la question principale, je passerais peut-être à une question comme préambule. Vous dénoncez énormément ceux qui portent le double chapeau, tantôt contracteur, tantôt artisan. Parmi vos membres, avez-vous de ceux-là qui portent un double chapeau aussi?

M. Mailhot: Oui.

M. Thérien: Y a-t-il un pourcentage?

M. Mailhot: Quelques-uns, mais très minoritaires. On essayait d'en nommer ce matin. On parlait de 4, 5, peut-être de 10, je ne sais pas,

sur 500 ou 600.

M. Thérien: Donc, c'est une minorité de vos membres qui tantôt vont en soumission ou tantôt utilisent les postes de courtage.

M. Mailhot: Oui.

M. Thérien: Ma question principale. Vous dénoncez le fait et vous dites qu'on devrait aller plutôt vers la déréglementation. Moi, ce que j'aimerais savoir, si vous dénoncez ça, si vous demandez un changement, est-ce que vous pouvez nous dire, aux membres de la commission, quels sont les problèmes pratiques que vous vivez avec cette réglementation-là, soit au niveau des prix, soit au niveau de la disponibilité du camion, soit au niveau de la qualité? Quelle est la difficulté pratique que vous vivez, vous, comme entrepreneur, avec cette réglementation?

M. Mailhot: Écoutez, ce qu'on doit dire très honnêtement, c'est que, du côté pratique, on a noté, depuis un certain nombre d'années, une amélioration très sensible du service. Alors, c'est sûr que les camionneurs artisans, sous la pression qu'on exerçait probablement sur eux et que le marché exerçait aussi, ont considérablement amélioré leurs services. Ça, il faut leur donner, et je crois que dans... Encore là, ce n'est peut-être pas un portrait de toute la province. On sait qu'il y a des coins dans la province où les relations sont beaucoup plus tendues entre les artisans et les entrepreneurs. Et ça, c'est malheureux. Il faut le déplorer. Mais, parfois, c'est le résultat de situations du passé qui ont été difficiles, de petites guerres ou de harcèlements assez importants qui ont eu lieu de part et d'autre. Alors, on souffre sûrement encore, dans certains coins de la province, de ces situations-là. Évidemment, avec le temps, les gens changeant un peu et tout ça, on espère que la situation va s'améliorer. Dans d'autres parties de la province, au contraire, les relations sont au maximum. Donc, on ne peut pas dire que les raisons de nos demandes sont essentiellement des raisons de mauvais fonctionnement épouvantable. On ne dit pas qu'il n'y en a pas eu dans un passé assez récent, mais en tout cas. Ça dépend peut-être encore des régions. Il faut faire attention, parce que le Québec est grand et les régions sont très particulières. Il y a beaucoup de situations particulières. Mais on a connu, dans le passé... En tout cas, dans ma région à moi, une région du sud de Montréal, on le connaît moins. Mais on l'a connu, fréquemment dans le passé, le camionneur artisan qui commençait à transporter et, à 13 heures, quelqu'un l'appelait. Il avait un voyage plus intéressant à faire de terreau pour quelqu'un d'autre, alors il sortait du chantier tout simplement. Tout à coup, on se rendait compte qu'il manquait un camion. Ou bien, à l'automne, par chez nous, quand il y

avait ce qu'on appelait la "ronne" des betteraves à sucre, à un moment donné, tous les camions étaient "pognés" sur la "ronne" de betteraves, et on n'en avait plus pour transporter de l'asphalte, etc.

Alors, on peut dire honnêtement, je crois, que cette situation-là s'est améliorée. Donc, ce ne sont pas de grosses questions pratiques. Ce qu'on n'aime pas, et ce qu'on voit malheureusement se dessiner, c'est une situation où, avec les années, les camionneurs artisans viennent gruger un petit morceau, de plus en plus, justement, de notre territoire d'opération, si on veut. On l'a vu cette année: 25 % de l'asphalte qu'on était libres de donner à qui on voulait s'en va aux artisans, obligatoirement. On se dit: 25 %, ce n'est peut-être pas la fin du monde, mais dans deux ans, ce sera 50 %, et dans trois ans, ce sera 75 %. Vous savez, on s'embourbe.

Mais, par exemple, le jour où tout le transport sera réglementé, où la plus grande partie du transport sera réglementée, là, on sait que, comme on dit en bon français, on va "swigner" au bout de la "pôle", parce que là, les camionneurs artisans auront tout le pouvoir, justement. On sera obligés de les prendre.

Donc, à ce moment-là, il sera naturel pour eux d'arriver avec toutes sortes de demandes: des toilettes à côté des balances, des balances organisées de telle façon que le camionneur n'ait pas à descendre pour mettre son ticket...

Je ne dis pas qu'actuellement, c'est ça qui existe, mais on craint, et, je pense, avec raison, que dans un contexte où les camionneurs artisans continueraient à en prendre et qu'on aurait moins ce pouvoir de les engager comme on veut, selon les lois du marché et selon les conditions de service, etc., à ce moment-là, on perdra vraiment le contrôle de nos chantiers et, surtout, les coûts de transports vont augmenter énormément pour la collectivité, pour le ministère et pour tout le monde.

M. Thérien: Vous avez mentionné... Tantôt, le député de Lévis, dans son introduction, disait que les camionneurs n'avaient rien gagné. On parle des 25 % d'asphalte...

M. Mailhot: Oui.

M. Thérien: ...avec une moyenne de 50 %... Je pense qu'il avait malheureusement oublié ce passage-là du gain des camionneurs en vrac. Mais vous parlez de l'asphalte. Je vous pose la question: Votre perception à vous, est-ce que les camionneurs en vrac veulent le transporter, ou si c'est nouveau? Vous aviez eu de la difficulté avec...

M. Roy (Angelo): Si on fait un retour dans le passé, au moment où il y avait beaucoup de travaux au Québec, si on retourne au milieu des années 1970, les camionneurs artisans, à leur

demande, ont délaissé le transport de l'asphalte pour une raison bien simple: il était beaucoup plus rentable pour eux de transporter du gravier que de transporter de l'asphalte. Vous savez que lorsqu'on transporte de l'asphalte, il y a une attente à l'usine et il y a une attente sur la route avant le déchargement de l'asphalte, tandis que pour le gravier, on fait un chargement rapide et on fait un déchargement rapide. (11 h 45)

On s'est retrouvés dans des positions où on avait des travaux à accomplir avec des besoins de 10, 12 ou 13 camions, et on se ramassait avec 2 ou 3 camions. Je rejoins une question que le ministre a posée au début. Il avait l'air de s'étonner ou de s'inquiéter du fait que, dans certaines régions, il y avait des entrepreneurs qui n'avaient pas recours aux entrepreneurs artisans pour le transport du pavage au moment où ils n'y étaient pas contraints.

La raison pour laquelle on retrouve des entrepreneurs avec des camions origine peut-être du fait que, dans le passé, on a été mal servis. Les producteurs d'asphalte, on a été mal servis, on a été délaissés et on a été mis dans une situation où on a eu l'obligation d'acquérir des camions. Et, présentement, on les a, ces camions-là, et lorsqu'on parle d'un service amélioré de la part des transporteurs en vrac, je crois que c'est une des raisons qui les incite à offrir un meilleur service, parce qu'ils sont en compétition avec nos camions. Contrairement au temps où ils établissaient la cédule de nos travaux, ils savent fort bien, aujourd'hui, qu'on est munis de camions et qu'on peut très bien gérer nos travaux sans avoir recours à leurs services. De ce fait, ils s'efforcent davantage de nous offrir un meilleur service, et on peut vous dire, aujourd'hui... Si on revient en 1989, sans y être contraints, on donnait aux camionneurs artisans environ 60 % du transport du béton bitumineux et du gravier pour corrections et accotements. Ce fait de ne pas être contraints de recourir aux services de ces gens a motivé davantage ces camionneurs, et puis, aujourd'hui, on remarque chez eux une grande amélioration dans les services qu'ils nous donnent. Et l'industrie s'en porte très bien, de la façon dont on pouvait fonctionner auparavant.

M. Thérien: Ma dernière question. En fait, ce que vous avez signalé un petit peu, c'est qu'une des difficultés, c'est la définition de l'artisan. Je ne vous pose pas la question. Je pense que l'ANCAI pourra, tantôt, définir sa propre notion, qui est au centre de cette association. Mais quand on parlait d'illégalité, tantôt, en fait, est-ce que l'ensemble de vos membres passe par les postes d'affectation, lorsque vous avez besoin de transport? C'est peut-être là qu'est le litige. Vous utilisez tous des VR. Est-ce que l'ensemble de vos membres passe par les postes? Si l'ensemble passe par les postes, il n'y

a donc pas d'illégalité. Et c'est pour ça que j'ai vu une déroute, tantôt, quand on vous pensait illégaux. Vous nous dites que vous n'êtes pas illégaux. J'aimerais vous entendre. Est-ce que vous passez par...

M. Mailhot: On ne passe pas par les postes pour 100 % de notre transport. Il y a du transport qu'on peut donner à des détenteurs de VR dûment enregistrés, de vrais camionneurs, sans passer par les postes d'affectation. Et puis ça se fait. Il y a des travaux dans les municipalités, à la SQAE, etc., où on peut opérer comme ça, et on le fait aussi.

M. Thérien: Mme la Présidente, si je peux passer la parole à mon collègue de Saint-Jean... Non, c'est vous qui passez...

La Présidente (Mme Bélanger): L'alternance...

M. Thérien: L'alternance...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le député de Rousseau, c'est moi la présidente.

M. Thérien: Parfait, Mme la Présidente, je m'excuse d'avoir passé la parole à...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la députée de Johnson.

Une voix: Ah! Mme Juneau.

Mme Juneau: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Dans votre mémoire, à deux endroits, vous faites référence à une étude présidée par M. Reed Scowen. Et puis, dans vos recommandations, vous parlez de réaliser une étude sérieuse du marché du transport. Est-ce à dire que l'étude qui a été présentée par le groupe de travail de Reed Scowen était incomplète, inexacte? Qu'est-ce que vous entendez par une étude sérieuse du marché du transport par rapport à ce qui a été fait?

M. Mailhot: Nous croyons que M. Scowen avait le mandat d'examiner le phénomène de la déréglementation pour l'ensemble des secteurs économiques de la vie du Québec. On ne croit pas qu'il se soit penché de façon très spécifique et exhaustive sur le problème du transport en vrac comme tel. Alors, nous, ce qu'on dit, c'est que les questions qu'on pose, que la commission soulève, on ne peut pas vous dire qu'on a, ce matin, toutes les réponses à toutes les questions. On n'a pas des services de recherche incommensurables, etc. Mais on voudrait que le ministre, qui possède ces ressources-là, lui, entreprenne la recherche, poursuive les travaux et les réflexions qui sont faites à cette commission pour en venir

à établir, de façon très précise, le portrait de l'industrie du vrac au Québec, et répondre à certaines des interrogations qui vont peut-être rester en plan ici, aujourd'hui.

Mme Juneau: Vous souhaiteriez que ce soit le ministère des Transports qui fasse une étude comme celle-là. Est-ce que vous souhaiteriez aussi qu'il y ait, sur ce comité d'étude, des membres de chacune des associations qui ont des revendications?

M. Mailhot: Peut-être bien. On n'a rien contre, au contraire, de participer à des travaux, à des réflexions, à des recherches d'analyse ou de problèmes avec le ministre. Au contraire, notre Association, pour une, est très impliquée dans toutes sortes de comités avec le ministère des Transports, par exemple, sur les granulats, sur l'environnement, sur le béton bitumineux, sur le transport en vrac, etc. Pour nous, ça nous ferait grandement plaisir de continuer. La seule chose, c'est qu'on ne voudrait pas qu'on étudie encore la situation pendant deux ans et que les problèmes perdurent dans l'industrie. Mais tout ça pour dire qu'on serait prêts, pour notre part, à collaborer évidemment avec grand plaisir.

Mme Juneau: O.K. Dans une autre de vos recommandations, vous dites de diminuer le nombre de VR d'environ 2000. De quelle façon envoyez-vous une recommandation comme ça? Comment feriez-vous ça, vous autres?

M. Mailhot: On ne peut pas vous dire que c'est une solution qu'on a recherchée et analysée à fond. Tout ce qu'on sait, c'est qu'il y a eu un précédent dans un autre domaine, je crois, à Montréal où il y avait des permis de taxi. C'est à peu près la même situation qu'on avait: un déséquilibre, un déséquilibre entre l'offre et la demande, trop de taxis pour apparemment le volume d'ouvrage qu'ils avaient. Les taxis se plaignaient que leurs revenus étaient insuffisants. Et je crois qu'un ministère - je ne sais pas lequel - a mis sur pied un programme de rachat des permis, qui s'est échelonné sur je ne sais pas combien de temps.

Alors, il y a déjà un précédent qui a été fait dans ce domaine-là. De façon très précise, on ne sait pas de quelle façon ça devrait se faire. Mais si on veut le faire, c'est sûr que ça va coûter de l'argent, parce que les gens qui sont détenteurs des permis de vrac, ils ne sont pas prêts à faire un don à la province. Mais il y a sûrement moyen d'en arriver à quelque chose, peut-être programmer sur un certain nombre d'années.

Mme Juneau: Parce que, finalement, ces gens-là qui ont ce permis-là, comme vous dites, ils ne sont pas prêts à les laisser tomber...

M. Mailhot: Non.

Mme Juneau: ...et ils ont des dépenses de capitalisation pour leurs camions qui sont drôlement importantes. Alors, comment faire pour, finalement, en arriver à une conclusion comme celle-là? Moi, je trouve ça un peu spécial.

M. Mailhot: Comme je vous l'ai dit, ça s'est déjà fait dans un autre secteur. Peut-être, comme vous dites, que les dépenses de capitalisation étaient probablement moins importantes, mais, par ailleurs, les permis étaient probablement plus élevés en termes de prix, je crois. Mais, en tout cas, on se dit, nous, que si c'est une des voies qu'on pense qu'il faut prendre, je pense que le ministère a tous les cerveaux et toutes les bonnes volontés qu'il faut pour fouiller ça, établir au bout de la ligne un chiffre et mettre un programme sur pied pour ça. On sait que les ressources sont limitées, mais enfin...

Mme Juneau: Au bout de la ligne, s'il y a 2000 permis de moins, il va y avoir une espèce de monopolarisation par certaines personnes, par un groupe de personnes, celui des détenteurs de permis. Est-ce qu'il n'y aura pas, à ce moment-là, une augmentation des tarifs, des coûts pour l'ensemble de la population?

M. Mailhot: Les tarifs sont fixés par la Commission des transports, évidemment. Alors, il y a toujours un poste de surveillance qui existe à ce niveau. Par ailleurs, ce qu'on préconise et ce qu'on voit comme solution, comme on l'a mentionné dans notre mémoire, c'est une industrie où il y a différents groupes qui sont en concurrence les uns avec les autres et qui sont justement moins réglementés que présentement. Les artisans regroupés en coopératives ou dans quelque organisme qu'on trouvera et les autres petits entrepreneurs regroupés dans deux ou trois associations d'entreprises en camionnage, comme il commence déjà à y en avoir, toutes ces associations-là se faisant un peu concurrence sur le service, peut-être pas tellement sur les taux, parce que les taux sont fixés par la Commission, mais se faisant une saine concurrence au niveau du service, les taux ne devraient pas augmenter plus que dans la situation actuelle.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: Merci, Mme la Présidente. M. Mailhot, dans un premier temps, j'aimerais juste continuer un petit peu dans la veine de ma collègue, la députée de Johnson. Vous verriez le rôle de la Commission des transports... D'après vous, quel rôle la Commission pourrait-elle jouer dans cette diminution de 2000 permis que vous suggérez?

M. Mailhot: C'est une bonne question, M. le député, mais on n'a pas regardé ça du tout. Je ne le sais pas. Si vous voulez qu'on fouille ça, on le fouillera, mais, pour le moment, on n'a pas abordé cette question-là du tout, malheureusement.

M. Charbonneau: O.K. Est-ce que vous avez regardé les critères qui, selon vous, pourraient servir de base de discussion pour diminuer, abolir ou proposer d'abolir les permis en question. Exemple: si un permis n'est pas utilisé...

M. Mailhot: Bien, c'est ça. Il y a peut-être des critères comme ça, oui.

M. Charbonneau: ...ou si, je ne sais pas...

M. Mailhot: On peut mettre d'autres exemples. On a fait un certain ménage dans l'industrie de la construction, au niveau de l'emploi. On a dit, à un moment donné: Les ouvriers qui n'ont pas tant d'heures dans l'industrie de la construction, ils n'ont pas le droit d'avoir leur permis. De telle sorte qu'on a obtenu une espèce de résultat identique. On a assaini un peu l'industrie en arrivant à définir les véritables travailleurs de la construction. Alors, peut-être que ça pourrait être une démarche qui s'inspirerait en partie de ça. Ceux qui, comme vous dites, n'ont pas roulé ou qui ont moins de 100 heures par mois, par année ou de moyenne au cours des cinq dernières années...

Ça pourrait déjà être un critère pour commencer à se poser la question et dire: Ce camionneur-là ne semble pas être un véritable professionnel du camionnage, puisqu'il ne l'utilise pas, son VR. Mais je pense que ce sont des recherches, ce sont des réflexions que le ministre serait à même de poursuivre.

M. Charbonneau: J'aimerais, M. Mailhot, si vous le permettez... Je suis un peu plus familier avec le transport des marchandises, mais, quand même, on sait que le contrôle routier est un élément majeur, autant chez vous que dans le transport des marchandises. J'aimerais vous entendre un petit peu sur le contrôle routier actuel, comment vous le verriez et quelles structures vous préconiserez.
(12 heures)

M. Mailhot: Sur le contrôle routier, on doit vous dire que, très honnêtement, nous sommes 100 % d'accord avec les objectifs du ministère de faire respecter les lois et les règlements actuels dans le domaine du transport en vrac. On croit, les premiers, que les camions devraient être sécuritaires. On est tous embarqués dans des programmes de vérification, de réparation et d'entretien intensif de nos équipements, nous-mêmes, les camionneurs, les entrepreneurs, qui détenons quand même un nombre limité de camions. Enfin, on fait ce travail-là. On pense

que tous les camionneurs devraient être sur un pied d'égalité et être traités de la même façon. On est parfaitement d'accord aussi avec la limitation des charges des véhicules. On ne veut pas vous dire que tous nos membres, à toutes les heures du jour et de la nuit, respectent toujours ces charges, mais on se dit, encore là: Il y a une réglementation, on est d'accord avec, il y a des contrôleurs, il y a des policiers qui sont là pour appliquer les règlements. Si on se fait prendre parce qu'on est hors charge, par inadvertance ou par exprès, bien, on fait ce qu'il faut faire, comme celui qui va trop vite sur la route et qui se fait arrêter.

Alors, là-dessus, je pense qu'on est 100 milles à l'heure d'accord avec toute cette réglementation, et on croit qu'elle devrait être appliquée de façon égale à tout le monde. Des fois, on a un peu l'impression - ça nous chicote un peu - que les policiers ou les contrôleurs sont plus sévères pour les gros que pour les petits, à savoir que pour la compagnie qui a supposément son garage et ses mécaniciens, bien on ne permet pas beaucoup de points non en règle sur ses camions, alors que, des fois, on voit un artisan passer, on regarde le camion et on se dit: Comment se fait-il qu'il se promène, lui? Alors, on espère qu'avec le temps, tout le monde va être traité d'une façon absolument égale. Je crois que c'est ça qu'il faut qu'il soit fait aussi. Nous, on embarque là-dedans à 100 milles à l'heure.

M. Charbonneau: Merci, M. le président.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui, merci, Mme la Présidente. Vous avez, dans votre quatrième recommandation: "...abolir les clauses protectionnistes et les sous-postes." Effectivement, vous êtes vraiment très clairs dans votre résolution. J'aimerais que vous me disiez verbalement si vous êtes d'accord pour que les clauses protectionnistes 75-25 - c'est un peu ça - soient éliminées complètement? Est-ce que vous êtes pour ça?

M. Mailhot: Oui.

M. Dufour: Vous êtes pour ça?

M. Mailhot: Oui.

M. Dufour: Comment pouvez-vous m'assurer, d'une part, d'être déréglés au point de vue des travaux à donner à l'un ou à l'autre? Comment pouvez-vous affirmer ça en disant en même temps - parce que vous le dites ailleurs dans votre mémoire - que vous êtes en faveur de diminuer le nombre de camions ou de camionneurs? Vous décidez qu'il y a un nombre de camionneurs. Qui va le décider? Si, d'une part, le

gouvernement dit qu'il y a trop de camions, après l'étude sérieuse qu'il aura faite, après qu'il aura fait cette étude, comment pouvez-vous me dire que, d'une part, vous voulez être réglementés et que, d'autre part, vous ne voulez pas être réglementés? Sur quoi vous appuyez-vous? J'essaie de suivre votre raisonnement par rapport à ça.

M. Mailhot: Remarquez bien que, si le gouvernement acceptait notre proposition de déréglementer, c'est sûr qu'à terme, le jeu de l'offre et de la demande entre les camionneurs et les travaux va se faire. C'est sûr que s'il n'y a aucune clause qui protège artificiellement la vie ou la persistance en opération des camionneurs qui sont de trop, bien, à terme, le marché va faire son oeuvre et il va y avoir un écrémage normal qui va se faire dans l'industrie comme il se fait dans bon nombre d'autres industries, dont l'industrie des contracteurs, pour ne parler que d'elle.

M. Dufour: Est-ce que vous admettez avec moi que, d'une part, il y a actuellement une réglementation pour les taux? Parce que si on dérègle, on dérègle. Il n'y aura plus rien qui va tenir, là; il n'y aura plus de taux. C'est ça que vous nous dites, là. Il n'y aura plus de proportion 75-25, il n'y aura plus personne qui va contrôler le nombre de camions en circulation. Donc, est-ce que vous êtes prêts à aller dire: C'est ça à tout crin? Ou bien si vous dites: Non, ce n'est pas tout à fait comme ça qu'on veut ça?

M. Mailhot: Pour les taux, M. le député, on n'a pas dit qu'on voulait les abolir.

M. Dufour: Non, mais il y a une réglementation quelque part. La déréglementation, ça fait quoi? Je ne le sais pas, moi. À moins que je ne connaisse pas ça, mais où il y a eu déréglementation, il me semble qu'on a laissé le marché libre.

M. Mailhot: Non, mais...

M. Dufour: Le marché, il est libre ou bien il n'est pas libre. On ne peut pas manger à toutes les auges. Il faut, à quelque part, qu'il y ait un coin, qu'on se dise: Il y a quelque chose qui se fait là et quelque chose qui ne se fait pas là.

M. Mailhot: Non. On croit respectueusement que, dans ce domaine-là, ce n'est pas tout blanc ou noir, ce n'est pas tout déréglementé ou tout pas déréglementé. Il peut y avoir certaines réglementations dans la vie économique pour, comme disait M. Garon, apporter une certaine protection à certains groupes de la société, et je crois qu'il n'y a pas beaucoup de secteurs de la

société qui sont en déréglementation complète et totale. L'État a un rôle à jouer. On le reconnaît. Pour notre part, on ne dit pas aujourd'hui qu'on désire et qu'on veut implanter une déréglementation totale à 100 %, complète, du camionnage en vrac. On dit qu'il faut déréglementer un peu.

M. Dufour: Ah! Donc, vous avez commencé à nuancer. Je pense que c'était un peu ça, mon point de vue. C'était d'essayer de vous amener sur un terrain où on peut, comme législateur, essayer d'intervenir. Parce que s'il n'y a pas une déréglementation complète, comme on pourrait être tenté de le croire, il n'y a pas besoin d'un gouvernement pour régler ça. On n'a qu'à se fermer les yeux. D'ailleurs, le gouvernement était supposé de faire ça, celui qu'on a devant nous, mais il ne le fait pas.

Ceci étant dit, d'une part, pour les artisans, vous avez une définition: un camion, c'est un artisan. Ça veut dire que quelqu'un qui aurait deux camions, quel que soit le type de transport, il devient un entrepreneur. Mais la clause 75-25, comment va-t-elle jouer par rapport à ça? Si quelqu'un a deux camions... Un entrepreneur, normalement, à ce que je sache, ça commence par un, deux, trois ou quatre; ça grossit, normalement. Et là, il n'aura plus le choix. Il va être petit, petit, petit, ou gros, gros, gros. Il n'y aura plus de place pour l'intermédiaire. Êtes-vous capables de m'éclairer là-dessus?

M. Giroux: M. le député, si vous le permettez, je vais essayer de répondre à votre question. Quand on parle de camionneur artisan, je pense que le mot "artisan" le dit: le camionneur artisan, c'est le camionneur qui possède son camion et qui l'opère. Si, après avoir opéré son camion pendant cinq ans, ce même camionneur-là décide que, peut-être, il est intéressé à voir un petit peu plus grand et devenir un entrepreneur, il n'y a rien qui l'en empêche. Le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, la Société québécoise d'assainissement des eaux publient régulièrement des appels d'offres dans les journaux. Le camionneur artisan qui veut faire autre chose qu'être camionneur artisan peut se procurer une licence d'entrepreneur à la Régie des entreprises de construction du Québec, et, après ça, il devient un entrepreneur et peut soumissionner sur les projets du ministère, de la Société, d'Hydro-Québec ou peu importe. Alors, il n'est pas limité à son travail de camionneur artisan. S'il veut devenir entrepreneur, il devient entrepreneur.

Ce que l'on déplore, c'est que certains de ces gens-là jouent sur les deux tableaux. On l'a dit tantôt, il y en a qui sont entrepreneurs quand c'est le temps d'être entrepreneur, quand ils ont des contrats, mais quand ils passent à côté des contrats, là ils viennent travailler à titre d'artisans sur les contrats pour lesquels nous avons soumissionné plus bas qu'eux. C'est

ça qu'on déplore. Alors, qu'on emploie un entrepreneur artisan, qui est vraiment un artisan, je suis parfaitement d'accord, 100 % d'accord. Mais quand c'est un de nos compétiteurs qui vient travailler sur nos chantiers, on aime un peu moins ça. Surtout qu'on a peut-être été en compétition avec lui, dans le mois précédent, pour obtenir le même contrat. Ça, ça se vit régulièrement. C'est ça.

M. Dufour: Si je suis votre idée, que plus d'un camion ça devient un entrepreneur, supposons qu'un entrepreneur qui a deux camions veut prendre un contrat. Deux camions, ce n'est pas un gros entrepreneur, mais il prend un contrat. Est-ce qu'à ce moment-là il va être assez... Parce qu'on a établi, tout à l'heure, assez clairement, je pense, que les lignes de proportion, on ne pourra pas les enlever. Je pense qu'on ne pourra pas enlever le 75-25. Ça va être difficile à enlever, d'après ce que j'ai vu. Parce que sans ça, c'est la libre entreprise. Et si on va là-dessus, on va aller ailleurs, parce qu'il faut que ce soit un peu plus large que ça. Là, on parle pour les travaux routiers. On ne parle pas pour le transport de marchandises sèches, comme des légumes ou ces choses-là. Je pense qu'on s'entend bien. On parle de gravier, d'asphalte.

Une voix: C'est ça.

M. Dufour: On parle de travaux routiers. Par rapport à ça, quelqu'un qui aurait deux camions, ça voudrait dire qu'il prendrait un petit contrat et qu'immédiatement, il va être obligé de penser à faire de la distribution de travaux. Mais à deux, c'est l'intermédiaire. Soit qu'il soit petit, comme je dis, ou qu'il soit gros. Il n'y aura jamais de place pour que le gars devienne un entrepreneur.

M. Giroux: Pas vraiment, parce qu'on a des entrepreneurs, dans notre association, qui n'en ont pas, d'équipements, et qui soumissionnent avec nous. Après qu'ils ont eu le contrat, ils vont chercher les équipements, soit sous forme de location, soit sous contrat. Il y a toutes sortes de moyens. Le ministère n'exige pas des parcs d'équipements plein la cour pour soumissionner sur ces travaux. Donc, un entrepreneur qui n'aurait qu'un camion avec un tracteur, mais qui a la connaissance voulue pour exécuter les travaux, va se voir octroyer le contrat, s'il peut fournir les garanties et tout ce qui est demandé au devis. Donc, ça ne va pas au volume d'équipements qu'on possède, pour obtenir des contrats du gouvernement, si on veut.

M. Dufour: Moi, je comprends facilement, quand on dit qu'on n'a pas besoin d'avoir de la machinerie pour prendre un contrat. Ça, c'est évident, à moins que je n'aie jamais vu ce qui se

passer, mais je dis que quelqu'un qui est propriétaire de quelques équipements et qui veut s'en servir par rapport à ça, il faut qu'il y ait une distribution quelque part. Il ne pourra jamais employer 100 % de sa machinerie.

M. Mailhot: M. le député, je...

M. Giroux: Quand vous dites qu'il ne pourra pas employer 100 % de sa machinerie, justement, si ces clauses de protection sont abolies, l'artisan qui est devenu entrepreneur avec deux camions, il va les faire travailler, ses deux camions.

M. Dufour: On ne pourra jamais l'abolir. Correct. Ça va.

M. Mailhot: M. le député, je voudrais ajouter sur le phénomène de la déréglementation dont vous faisiez état. Je ne voudrais pas que vous nous preniez pour des entrepreneurs qui veulent revenir au XIXe siècle, la liberté totale comme on l'a connue. Ce n'est pas ça, notre but, au contraire. On sait que ça prend une certaine réglementation. On sait que, nous-mêmes, dans notre secteur d'activité, on est surréglementés, on en a, de la réglementation. Pourtant, on est supposément en libre entreprise, mais on est régis, contrôlés par toutes sortes d'organismes: la Régie des entreprises, la CSST, en tout cas, nommons-les. Ce qu'on veut dire, au sujet du camionnage en vrac... On ne dit pas qu'il faut revenir au XIXe siècle. Ce qu'on craint, cependant, et ce qu'on voudrait arrêter, ça serait une réglementation encore plus grande. Parce qu'elle continue la réglementation. Depuis le moment où on a imposé la clause 75-25, qui était le premier pas, justement, dans le domaine de la réglementation, en 1971-1972... Mais à tout bout de champ, il y a une petite coche de plus, et la dernière petite coche de plus, c'est celle du printemps, où on a donné 25 % du transport de l'asphalte aux camionneurs artisans. Alors, toute l'Amérique du Nord est en déréglementation, et, nous autres, on s'en va à rebrousse-poil. On en remet un petit peu, et il n'y a rien qui nous dit que, dans deux ou trois ans, il n'y aura pas une autre petite coche, et deux ou trois ans après encore plus. Alors, nous autres, on dit: Il y en a assez, et, même, essayons d'en enlever un petit peu et d'établir un système qui va quand même permettre de vivre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Faites-vous l'alternance, ou...

Une voix: Je vais passer à vous tout de suite.

M. Garon: Quand vous dites que l'Amérique

du Nord est en déréglementation, il y a eu une vague. Je ne suis pas certain si on n'est pas à la fin de cette vague-là. Regardez ce qui se passe aux États-Unis avec les "savings and loans". Elle ne sait plus combien de dizaines de milliards de dollars, peut-être plus, que ça va leur coûter pour avoir déréglementé et avoir le "free-fall". En se fiant juste sur l'éthique des professionnels dans le secteur des finances, ils ont vu ce que ça a donné. Il y en a quelques-uns qui en ont mis dans leurs poches. Vous regardez dans le domaine des transports aériens et vous vous rendez compte qu'on est en train de "réréglementer." Dans beaucoup de secteurs, la période de déréglementation est terminée. On est en train de "réréglementer" parce qu'on s'est aperçu que ça amenait des abus. Je ne suis pas convaincu. L'époque Reagan, à mon avis, est finie. Ça ne veut pas dire, parce que les communistes ont décidé, eux autres, de devenir plus libres... Mais ils partaient de loin en sacrifice, comprenez-vous?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il faut faire la part des choses, je pense. Moi, j'aimerais vous poser une question qui m'apparaît... C'est parce que j'ai l'impression qu'on est en train de tirer une mouche avec un canon. On dit, dans vos statistiques: On propose qu'un camionneur soit défini comme un individu qui possède un seul camion. Et selon l'étude du ministère des Transports du Québec, la moyenne, au Québec, c'est de 1,22 camion par membre. 1,22 par membre, ce n'est pas loin d'un camion. Et on dit: Nos membres, c'est 1,53. Où est le problème? 1,22, je dois vous dire que ça ne fait pas beaucoup au-dessus d'un camion par membre. Qu'il y en ait quelques-uns qui en aient deux parce qu'un père, par exemple, voudrait entraîner son garçon, parce qu'il a un fils qui aime ça, les camions... On sait comment c'est, les jeunes.

M. Roy (Angelo): Son garçon devient artisan.

M. Garon: Qu'un artisan ait deux camions, je veux dire... La moyenne, c'est 1,22; ce n'est même pas 2, c'est 1,22. On n'est pas... Je ne vois pas le problème.

Deuxièmement, j'aimerais vous demander quelle part de vos travaux est accordée en passant par les postes de courtage? Sans passer par les postes de courtage et en passant par les postes de courtage, quelle est la part de vos travaux, la répartition de vos travaux en fonction de ce qui va à vos camions, aux artisans et aux autres?

(12 h 15)

M. Richard (Gabriel): D'abord, M. Garon, le 1,22, c'est une façon de faire des statistiques. Il y en a une autre statistique, c'est que 56 % du transport en vrac est fait par de vrais camion-

neurs artisans, alors que 44 % ou 45 % est fait par des entrepreneurs en camionnage ou des entrepreneurs en transport. Alors, c'est important. Ce chiffre-là, d'après nous, est beaucoup plus gros que 1,22, parce que chaque fois que le transport est fait par des entrepreneurs, ce ne sont pas de vrais artisans qui le font. C'est ce que nous voulons appuyer devant cette commission. Dans l'hypothèse...

M. Garon: Vous voudriez éliminer ceux qui ne sont pas des camionneurs artisans.

M. Richard (Gabriel): C'est ça.

M. Garon: C'est à dire que ceux qui sont des entrepreneurs fassent du camionnage général.

M. Richard (Gabriel): Exactement, parce que là, on se dit que la clause protectionniste a été faite pour protéger les véritables camionneurs artisans, ceux qui n'ont qu'un camion, pas pour protéger les entrepreneurs. Autrement, comment le gouvernement pourrait-il se justifier de protéger un groupe d'entrepreneurs au détriment d'un autre groupe d'entrepreneurs? Ça ne peut pas se faire. Ce qu'on veut protéger, c'est le véritable camionneur artisan.

Alors, nous disons: Sortons les entrepreneurs du domaine. Que ceux-là agissent comme les autres entrepreneurs des autres domaines et que le transport en vrac se fasse par de véritables camionneurs artisans. Comme on en enlève la moitié, à toutes fins pratiques, bien la moitié qui va rester, les véritables camionneurs artisans, auront suffisamment d'ouvrage pour rentabiliser leurs opérations. C'est la façon dont nous le voyons.

Deuxièmement, quant à la part que nous confions par l'entremise des sous-postes, nous ne le savons pas. Ce qu'on peut vous dire, c'est que nous respectons les clauses protectionnistes qui sont en vigueur à l'heure actuelle, et nous faisons plus, parce que nous donnons 60 % de tout le transport que nous avons à faire à des camionneurs externes, incluant ceux qui sont membres des postes et des sous-postes et qui ont certains droits, selon la clause 75-25 ou autre.

M. Garon: Selon vous, est-ce que l'Association des camionneurs artisans est d'accord avec votre proposition que le camionnage en vrac soit réservé aux camionneurs artisans et que les entrepreneurs et camionneurs généraux soient éliminés?

M. Richard (Gabriel): Je vous suggère de leur demander cet après-midi.

M. Garon: Non, mais je voulais savoir votre perception. J'ai l'intention de leur demander cet après-midi. Mais je voulais savoir votre perception. Vous avez dû en discuter déjà.

M. Richard (Gabriel): J'imagine que 55 % d'entre eux devraient être en faveur.

M. Garon: Je vais laisser une chance au ministre.

M. Elkas: Vous avez conclu?

M. Garon: Non, je n'ai pas conclu. Je veux vous laisser aller.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K., mais là, il reste quand même... Si vous avez encore des questions, vous pouvez poser vos questions. Après, il y aura la conclusion du député de Lévis et votre conclusion.

M. Elkas: Dans les recommandations, je reprends le point 2. On veut établir un véhicule qui va contrôler. À l'item 4, on veut abolir les contrôles, les sous-postes, par exemple, et puis - on se trouve à la page 15 - ce n'est pas clair dans mon esprit. Contrôle, et là, il n'y en a plus. Pouvez-vous m'éclairer ou éclairer la commission sur ces recommandations?

M. Richard (Gabriel): Ce que nous disons, en fait, ce n'est pas une chose isolée; ce sont deux, trois ou quatre choses ensemble. Nous disons, d'abord, que si on redéfinit les véritables camionneurs artisans et qu'on enlève les entrepreneurs, comme nous le disions tout à l'heure, des postes et des sous-postes, le nombre de camionneurs artisans devrait se réduire à quelque 1600 camionneurs, mettons 2000, pour parler. Nous disons que, comme nous confions 60 % du transport, automatiquement nous allons retenir les services de ces véritables camionneurs artisans.

Maintenant, nous avons suggéré, dans la deuxième recommandation, une sorte de coopérative pour représenter l'intérêt de ces petits camionneurs artisans, parce que nous savons bien qu'ils ont besoin d'être regroupés. Alors, cette coopérative-là, il faudra voir quel est le véritable mandat qu'il faudra lui donner.

M. Elkas: Est-ce que vous avez commencé à définir le mandat de cette coopérative, ou est-ce que ce serait simplement une idée que vous avez lancée pour vous permettre de...

M. Richard (Gabriel): Non...

M. Elkas: ...mettre un véhicule en place pour...

M. Richard (Gabriel): Non, ce n'est pas une idée, M. le ministre, parce que ça existe dans les provinces voisines, des regroupements semblables. En Ontario, il n'y a pas de clause protectionniste, mais il y a quand même une association de camionnage qui voit au contrôle de la réglemen-

tion technique. Dans les provinces du nord des États-Unis, il n'y en a pas, de clause protectionniste. Pourtant, les gens sont capables de vivre adéquatement, dans ces places-là. Au Nouveau-Brunswick, il y en a une, c'est 1/3-2/3. Mais par contre, elle est complètement différente de celle qui est appliquée ici au Québec.

M. Elkas: Est-ce qu'il existe des formules semblables ailleurs qu'au Nouveau-Brunswick, mettons aux États-Unis?

M. Richard (Gabriel): Nous avons fait le tour, du Québec, chez nos voisins, puis la seule place, c'est au Nouveau-Brunswick.

M. Elkas: Voisins, mais à l'extérieur...

M. Richard (Gabriel): Non, ça...

M. Elkas: ...aux U.S., non? Les problèmes qu'on a subis cet été, dans la région de Montréal... On recommande région 10, de ne pas faire de transport de région à région. Je peux avoir votre position sur ça?

M. Mailhot: Ça nous apparaît un frein considérable à la libre circulation des marchandises puis au libre commerce. On s'oppose complètement, à cette situation-là. On pense que ça va causer des problèmes considérables. Et ça va faire que des entrepreneurs ou des acheteurs de matériaux vont être dans des situations épouvantables. Puis on pense qu'à terme, les coûts de transport devraient augmenter, il devrait y avoir des pressions, au moins, pour augmenter les prix du transport.

M. Elkas: Avez-vous des prévisions de combien ça pourrait coûter...

M. Mailhot: Non.

M. Elkas: ...au niveau de l'augmentation? Est-ce qu'il y a des gens qui se sont...

M. Mailhot: Non.

M. Elkas: ...aventurés dans ce domaine? Non?

M. Mailhot: Non, malheureusement, M. le ministre, notre association est bien pauvre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, en conclusion.

M. Garon: Mme la Présidente, moi, je vais être très bref. Je vais dire simplement que j'ai l'impression qu'actuellement, dans le secteur routier, on a des intervenants qui essaient de gruger un os qui est trop petit. Actuellement, alors que les gens paient beaucoup, les automo-

blistes paient beaucoup, les gens qui sont dans le secteur paient beaucoup... On paie plus de 3 000 000 000 \$ par année de taxes, puis on va payer encore plus, avec ce que le gouvernement vient d'annoncer. Je n'ai pas fait les calculs, parce qu'on n'a pas encore de données complètes **là-dessus**, mais en 1991, on va payer encore des sommes faramineuses, plus que jamais, pour avoir en proportion moins de travaux que jamais. Sous l'ancien gouvernement, alors qu'on nous accusait de ne pas mettre beaucoup d'argent, on mettait une piastre sur deux qu'on collectait. Le gouvernement actuel, lui, est en train de mettre moins d'une piastre sur trois qu'il collecte des automobilistes. Ça veut dire que les automobilistes font un effort de plus en plus grand, en termes de ce qu'ils paient de taxes au gouvernement par rapport à ce que le gouvernement leur retourne. Et, actuellement, moi, je trouve que, dans une période où on est entrés dans le libre-échange avec les États-Unis, avoir des routes qui sont aussi déplorables, au Québec, ça diminue notre capacité concurrentielle. Avoir des taxes qui sont aussi élevées, alors qu'on collecte des taxes des automobilistes pour ne rien leur donner en retour ou encore sans investir dans notre système routier, on se rend moins concurrentiels. Je trouve que c'est une mauvaise orientation dans une période où on a besoin d'être plus concurrentiels. Alors, moi, ce que je souhaiterais personnellement... je regarde ça, là, je vois que tout le monde est en train de se battre parce que la tarte est trop petite, puis les plus forts vont ramasser la tarte, puis après ça ceux qui ont le bras trop court n'auront rien. Je pense qu'à ce moment-ci, un des gros problèmes qu'il y a... Et le gouvernement - je pense que c'est sa responsabilité, surtout que les gens paient pour ça, actuellement - devrait faire en sorte qu'il y ait une tarte plus grosse. C'est ce que je souhaite, moi, je vais vous dire, parce que je trouve triste, au fond, qu'on dise que lui devrait en avoir moins, que l'autre devrait en avoir plus, tout ça... Je pense qu'il serait mieux, au fond, parce que, actuellement, il y a tellement de besoins dans ce secteur-là, que le gouvernement se sente responsable en fonction de l'argent qu'il collecte et des gens qui paient, d'en mettre plus. Il y en aurait pour tout le monde, à mon avis. Il y aurait beaucoup moins d'acrimonie dans les débats, parce que les gens sentiraient que la tarte est assez grosse pour qu'il y en ait suffisamment pour tout le monde, avec des règles du jeu un peu équitables.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Elkas: Moi, j'aurais une dernière question, Mme la Présidente. Avant de poser la question en direct, j'ai une espèce de préambule. Simplement, j'aimerais attirer l'attention sur l'atmosphère qui règne d'ailleurs depuis un bon

bout de temps au niveau des associations, des intervenants. Il y a des propos, des discours qui vont se faire ici, aujourd'hui, qui vont peut-être servir à séparer les gens encore plus qu'ils le sont dans le moment. Dieu sait qu'on veut avoir un rapprochement. J'avais lancé le défi, l'an passé, d'avoir une table où on pourrait réunir votre association, l'ANCAI, le RPEV, l'ATIQ et le poste région 10 pour regarder ensemble les recommandations qui se font. Je ne me rappelle pas au juste si vous aviez dit oui pour vous asseoir à cette même table. Je demande aujourd'hui, on se trouve au mois de septembre, trois mois plus tard: Est-ce que vous seriez encore intéressés à vous joindre à cette table?

M. Mailhot: M. le ministre, je pense qu'on peut vous assurer de notre collaboration à ce niveau-là, c'est évident. Mais on est encore un peu amers de notre expérience du printemps où, comme vous dites, vous avez essayé de nous asseoir avec les représentants des camionneurs. À un moment donné, on avait comme l'impression qu'on était de trop, que ce n'était pas avec nous qu'on voulait discuter mais que c'était avec vous. Alors, on n'a pas eu d'autre chose à faire, malheureusement, que de prendre notre petit bagage et de retourner chez nous. Et puis, les discussions ont continué avec vous unilatéralement. Mais il est clair, comme on l'a dit, qu'on est toujours prêts, nous, à offrir notre plus grande collaboration au gouvernement dans tous les secteurs d'activité. On a des ressources, chez nous, on a des gens qui connaissent leur métier, etc. Et je pense, comme vous dites, qu'il devrait y avoir moyen en travaillant ensemble d'arriver à quelque chose.

M. Elkas: Merci. Alors, au nom du gouvernement, Mme la Présidente, j'aimerais remercier l'Association des constructeurs pour leur présentation de mémoire, et j'aimerais vous assurer aussi... J'ai subi un peu de critiques, au début de l'année, lorsqu'on nous a mentionné qu'on ne dépensait pas assez d'argent. J'ai subi énormément de critiques de la part de mon opposé, si vous voulez, à savoir qu'on ne dépense jamais assez, qu'on est en train de siphonner, qu'on est en train de ruiner le Québec. J'aimerais vous dire qu'il y aura, en 1990-1991, au-delà du budget existant, **au-delà**, 152 700 000 \$; en 1991-1992, 236 700 000 \$; en 1992-1993, 370 800 000 \$; en 1993-1994, 428 300 000 \$; 1994-1995, 487 300 000 \$; pour un total de 1 675 800 000 \$. J'aimerais vous assurer que ce montant est dédié à la construction et à la réfection de nos routes au Québec. Avec ça, je vous laisse et je vous souhaite bonne chance. Encore, je réitère ma demande de vous joindre à nous pour adresser cette question et mettre fin aux problèmes auxquels on fait face.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Mailhot,

est-ce que vous avez un mot de la fin?

M. Mailhot: Non, juste pour vous remercier et vous offrir encore notre collaboration.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, en tant que présidente de la commission, je remercie les représentants de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec. La commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

(Reprise à 14 h 14)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à une consultation générale et de tenir des audiences publiques concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec, et, à cette fin, d'examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs, les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

Je demanderais à l'Association nationale des camionneurs artisans inc., et les organismes de courtage régionaux et de zone (à l'exception de la région 10) de bien vouloir s'approcher à la table des témoins. Messieurs, la commission vous souhaite la bienvenue. Avant que vous fassiez les présentations, j'aimerais vous donner le déroulement de votre intervention. Il y a 40 minutes pour présenter votre mémoire, qui seront poursuivies de 40 minutes du côté ministériel et de 40 minutes du côté de l'Opposition. Alors, je demanderais au porte-parole de bien vouloir s'identifier et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Association nationale des camionneurs artisans inc. et les organismes de courtage et de zone (à l'exception de la région 10)

M. Bélanger (Clément): Mme la Présidente, mon nom est Clément Bélanger, président de l'ANCAI. J'ai à ma gauche M. Pierre Beaudet, qui est conseiller juridique; M. Jean-Pierre Garand, qui est administrateur à l'ANCAI, président de la région 06; M. Ghyslain Bergeron, poste d'affectation région 03; puis M. Pierre Boucher, qui est notre économiste.

M. Elkas, ministre des Transports, M. Garon, mesdames et messieurs, le présent mémoire expose les diverses revendications et les réflexions de l'ANCAI et des organismes de courtage concernant la répartition du camionnage

en vrac dans les contrats gouvernementaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs, les perspectives d'avenir. L'Association et les organismes de courtage ont cependant l'assurance que le gouvernement maintiendra les acquis et ne mettra pas en question la loi et les règlements concernant le courtage dans le secteur du camionnage en vrac.

Fondée en 1966, l'Association nationale des camionneurs artisans inc. a toujours eu comme objectif d'améliorer la condition générale de bien-être économique des camionneurs artisans du Québec. Elle regroupe actuellement plus de 2805 détenteurs de permis, soit près de 40 % des camionneurs en vrac au Québec. Elle représente plus de 50 % des camionneurs au permis spécialisé dans le transport effectué à l'aide des bennes basculantes. L'Association agit surtout à titre de porte-parole des revendications de ses membres auprès de différents agents économiques impliqués dans le secteur du camionnage en vrac.

Les organismes de courtage à but non lucratif sont, quant à eux, les résultats d'une décision du ministère des Transports datant de 1977, qui stipulait la formation de tels organismes afin d'encadrer le courtage dans le secteur du camionnage en vrac. Alors que l'organisme de courtage de zone veille à la négociation et à la répartition du travail, l'organisme de courtage régional coordonne les activités des organismes de zone, agit comme agent de négociation et d'information au niveau régional, pilote les dossiers d'envergure, effectue le courtage pour les zones ne détenant pas de permis. Ces organismes comptent actuellement 4182 détenteurs de permis, soit 56 % des camionneurs en vrac du Québec. Ils regroupent 64,2 % des camionneurs effectuant le transport à l'aide de bennes basculantes, excluant la région 10. Chacun de ces intervenants joue un rôle bien particulier dans le secteur du camionnage en vrac. Les fonctions et les services offerts par chacun d'entre eux se veulent complémentaires.

Les auteurs du présent mémoire représentent donc la majorité des détenteurs de permis de camionnage en vrac, dont la principale source de revenus est constituée du transport du sable, de la terre, du gravier et du béton bitumineux et de la neige, c'est-à-dire les détenteurs de permis spécialisés dans le transport effectué à l'aide de bennes basculantes.

L'objectif de l'ANCAI a été de faire engager, avancer les dossiers du camionnage en vrac au Québec. Notre mémoire se veut une évaluation objective de la réalité de l'industrie. Nous ne tenons, en aucune façon, par son contenu, à porter préjudice directement ou indirectement aux intervenants du camionnage en vrac du Québec. Nous vous transmettons à l'instant les résultats de nos revendications.

Là-dessus, M. le Président, je dépose une liste de tous les membres qu'on a dans notre

organisme, l'ANCAI et postes de courtage. Je transmets la parole à Jean-Pierre Garand.

Le Président (M. Thérrien): Le document est déposé au secrétaire. Merci. Donc, vous avez la parole.

M. Garand (Jean-Pierre): Bonjour. Jean-Pierre Garand. M. le Président, M. le ministre, M. Garon, chers membres de la commission parlementaire, notre présentation se fera comme suit: Nous allons vous lire nos demandes qui sont formulées dans notre mémoire. Je vous donnerai les pages pour que vous puissiez suivre assez facilement. À la suite de chacune de nos revendications et demandes, des commentaires seront exprimés par M. Pierre Boucher. Vous allez également retrouver nos demandes dans notre résumé du mémoire, quasiment intégralement. Mais, pour les suivre, on va les suivre à partir de notre mémoire, si ça ne vous dérange pas. On va commencer par la page 11 de votre cahier blanc.

Les demandes de l'ANCAI et des organismes de courtage. Les demandes concernant le marché du transport en vrac portent sur: A- l'élargissement des secteurs considérés par la clause du ministère des Transports du Québec; B- la **légalisation** des clauses des municipalités et des villes; C- la légalisation des clauses de la Société québécoise d'assainissement des eaux et d'Hydro-Québec; D- le maintien des gels de permis; E- la révocation des permis VR détenus par les détenteurs de permis de la Régie des entreprises en construction du Québec.

A- Élargissement des secteurs considérés par la clause du MTQ. Maintien de la clause 75-25. La clause du ministère des Transports a été légalisée au mois de juin 1987. Celle-ci permet au ministre des Transports d'inscrire, à sa discrétion, une proportion des contrats de transport en vrac devant être confiée aux détenteurs de permis, membres des organismes de courtage. Cette clause, incluse dans le cahier des charges et des devis généraux du ministère pour la construction des routes, prescrit que 75 % du nombre journalier de camions requis pour la réalisation d'un contrat de transport de matériaux au-dessus de la ligne d'infrastructure doivent être fournis par les membres des organismes.

Ces travaux représentent entre 10 % et 20 % de la valeur d'un contrat de construction de route et constituent une source importante quoique insuffisante de travail pour les membres. Cette clause ne doit pas être remise en cause et le ministre des Transports assurait, en juin dernier, le maintien de cette dernière.

Il est important de signaler que les revenus des membres des organismes de courtage associés à la clause 75-25 se sont amoindris au cours des années à cause de l'augmentation de la flotte de camions disponibles pour le transport en vrac et

de l'accroissement de la capacité des camions.

Le transport sous la ligne d'infrastructure. L'ANCAI propose d'élargir la clause pour l'obtention de 50 % du transport des matériaux requis au-dessous de la ligne d'infrastructure. Cette activité représente, selon l'Association, 80 % du montant alloué au transport lors de la construction d'une route. Étant donné la décroissance attendue des travaux de construction routière, une clause de protection sur le transport des matériaux sous la ligne d'infrastructure pourrait, en partie, compenser la perte de revenus associés à la clause actuelle.

Le transport du revêtement bitumineux. Comme mentionné, les contrats de construction de nouvelles routes diminueront de façon significative dans un futur immédiat. Les travaux de réfection constitueront l'essentiel des contrats gouvernementaux octroyés. Pour maintenir un revenu assuré et minimal aux membres des organismes de courtage, l'ANCAI demande au MTQ que l'on confie à ces derniers 50 % des opérations de transport associées au revêtement routier - revêtements et granulats pour accotement et correction avant la pose du revêtement. Les contrats de bitume négociés entre la MTQ et les différents contracteurs des travaux accordent à ces derniers le taux fixé pour le camionnage en vrac par la Commission des transports. Il n'en coûterait donc pas plus cher au gouvernement.

À ce sujet, le ministre des Transports annonçait, le 21 juin dernier, la mise en oeuvre d'un projet pilote concernant les contrats de revêtements bitumineux signés après le 1er juillet 1990 et exécutés en 1990-1991 et 1991-1992. Ces contrats stipuleront dorénavant que les détenteurs de permis, membres des organismes de courtage, doivent participer à la réalisation du contrat dans une proportion d'au moins 25 % en volume du revêtement bitumineux transporté. En contrepartie, l'organisme de courtage accepte les garanties de service prévues aux contrats. Au cours de cette période expérimentale, des comptages seront effectués afin de s'assurer que 50 % des volumes provinciaux de revêtement bitumineux transporté l'ont été par l'intermédiaire des organismes de courtage.

Étant donné l'orientation du marché vers la réfection et l'entretien routier, l'ANCAI demande l'adoption d'une clause permanente dans les contrats de revêtement du MTQ où l'on prescrirait l'octroi, aux membres des organismes de courtage, de 50 % du transport associé au revêtement routier.

Partage de la clause entre deux courtiers. Lorsqu'il y a deux courtiers qui détiennent un permis de courtage pour un même territoire, les clauses doivent se partager dans une proportion de 50-50. Actuellement, le choix du partage est laissé à l'entrepreneur, ce qui cause une mauvaise répartition des deniers publics et affecte ainsi la paix sociale.

B- Légalisation des clauses des municipalités

et des villes. Actuellement, il n'existe pas dans les textes de loi du ministère des Affaires municipales de clause assurant aux détenteurs de permis de camionnage en vrac, membres des organismes de courtage, un certain pourcentage des opérations de transport requises par les municipalités et les villes. Les clauses existantes n'ont pas été légalisées, et, en conséquence, les contracteurs ne les respectent souvent pas une fois le contrat obtenu. L'ANCAI demande donc au gouvernement et aux municipalités de légaliser ces clauses.

L'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, dans une **résolution** adoptée à l'unanimité le 15 juin 1990, appuie les revendications de l'ANCAI à ce sujet. L'Union demande ainsi au ministre des Affaires municipales d'apporter un amendement aux lois afin de permettre aux municipalités qui le désirent, d'inscrire dans le cahier des charges couvrant l'exécution de certains travaux publics, une clause permettant de protéger les camionneurs artisans.

Le ministre des Affaires municipales s'est dit tout à fait d'accord avec la demande de l'ANCAI et a pris l'engagement de demander à ce que ce sujet soit inscrit à la prochaine rencontre de la table Québec-municipalités. L'ANCAI espère que la légalisation de cette clause sera effectuée dans les plus brefs délais.

C- **Légalisation des clauses de la Société québécoise d'assainissement des eaux et d'Hydro-Québec.** Les clauses en faveur des détenteurs de permis de courtage en vrac existent déjà dans les cahiers des charges de la Société québécoise d'assainissement des eaux ainsi que dans ceux d'Hydro-Québec. Cependant, comme pour les municipalités, certains contracteurs ayant reçu des mandats de ces deux organismes n'en respectent pas le contenu, prétextant qu'elles n'apparaissent pas dans un texte de loi. L'ANCAI demande donc que ces clauses soient légalisées dans les meilleurs délais.

À cet effet, lors de la rencontre ministérielle du 25 mai dernier, le ministre de l'Environnement s'est dit d'accord avec la demande de l'ANCAI et s'est engagé à intervenir auprès de la Société québécoise d'assainissement des eaux afin que cette dernière en vienne à une entente sur le contenu d'un protocole qui spécifierait les règles d'attribution du transport des matériaux.

D'autre part, la ministre de l'Énergie et des Ressources s'est fait confirmer auprès de la Société Hydro-Québec le maintien de la clause des quotas. Les entrepreneurs et les sous-traitants devront ainsi continuer à respecter la clause de leurs contrats avec la Société, clause qui prévoit une répartition 75-25 du transport des matériaux en vrac en faveur des camionneurs artisans. Advenant des irrégularités concernant le respect de cette clause, la Société prendra toutes les mesures disponibles pour corriger la situation

le plus rapidement possible.

De plus, pour les contrats d'entretien de 100 000 \$ et moins, la Société verra à l'application systématique de la clause 75-25 dans tout document d'appel d'offres qui nécessiterait des services de camionnage en vrac. La légalisation de ces clauses devrait être effective à l'automne.

D- Le maintien du gel des permis. Pour les organismes de courtage, il est essentiel de maintenir le gel des permis et d'en diminuer le nombre dans l'industrie du camionnage en vrac. Un dégel dérèglerait le marché du transport en vrac, l'offre de camions étant d'ores et déjà plus importante que la demande des différents utilisateurs de ces services.

(14 h 30)

L'ANCAI désire également qu'une surveillance plus étroite soit exercée par la Commission des transports sur le transfert des permis dont les mécanismes existants permettent l'accroissement de la flotte de camions disponibles pour le transport en vrac. Le gouvernement s'est engagé à maintenir le gel des permis.

E- La révocation des permis VR détenus par les détenteurs de permis de la Régie des entreprises en construction du Québec. Les détenteurs de permis VR qui sont aussi détenteurs de permis de la Régie des entreprises en construction, effectuent principalement du transport pour compte propre, et desservent de façon marginale l'intérêt public. L'ANCAI demande donc que les permis de ces détenteurs soient révoqués afin que la flotte de camions disponibles pour le transport en vrac soit le reflet exact de l'offre de l'industrie. **Notons** que l'application de cette demande aurait pour effet premier de diminuer le nombre de permis VR sur le marché, d'augmenter la qualité du service offert et d'assurer aux camionneurs artisans un partage plus équitable du marché du camionnage en vrac au Québec. Là-dessus, je vais laisser la parole à M. Pierre Boucher, qui va vous émettre des commentaires sur ces demandes formulées. M. Boucher.

M. Boucher (Pierre): Pierre Boucher, je suis conseiller économique pour l'ANCAI. Au niveau des secteurs revendiqués par l'ANCAI, on aimerait rappeler, brièvement, que ces secteurs correspondent uniquement au type d'équipement camion à benne basculante. Donc, il serait erroné de prétendre que les secteurs revendiqués nécessiteraient de nouveaux équipements de la part des camionneurs artisans. Par "nouveaux équipements", nous entendons les camions hors routes, les camions tombereaux ou des décapeuses, et ainsi de suite. Donc, les nouveaux secteurs d'application sont conformes à l'utilisation des équipements actuels. Un autre commentaire, qui n'est ni plus ni moins qu'une répétition, à savoir que la clause 75-25 correspond à moins de 15 % de la valeur d'un contrat et que ce dernier est administré par les entrepreneurs et non par les camionneurs artisans.

En ce qui a trait maintenant au monopole exercé par les postes et les sous-postes, j'aurais un certain nombre de commentaires, qui sont les suivants. Le système actuel des postes et des sous-postes est très efficace et maximise l'intérêt des membres, donc des membres qui sont ni plus ni moins organisés pour faire valoir leurs droits économiques. De plus, le système actuel maximise également les retombées économiques en région, ce qui ne serait pas évident, dans un autre type d'organisation. Troisièmement, il s'agit également d'un système équitable par le mode de répartition du travail. Ça veut dire que les membres des postes et des sous-postes, par le biais d'une rotation qui est contrôlée, ont leur juste part du travail qui est octroyé. Finalement, les camionneurs choisissent ou non d'appartenir à un poste ou à un sous-poste. Donc, c'est une entrée libre, il n'y a pas d'obligation pour personne.

Sans le système actuel, on ose prétendre que la zizanerie s'installerait. On n'a qu'à prendre, à titre d'exemple, le transport en général, où la commission Charbonneau, le rapport Charbonneau en tant que tel recommande d'encadrer le courtage et non pas de le laisser dans un système de libre entreprise, parce que les petites entreprises, dans le transport en général, sont éliminées, et qu'il y a concentration au profit de deux ou trois grosses entreprises. Donc, ça, c'est très loin de la libre concurrence. Je transmets la parole à M. Garand pour la suite du mémoire.

M. Garand: Merci, à la page 19, 3.3. Les demandes de l'ANCAI et des organismes de courtage concernant le contrôle de l'application de la réglementation sont:

A- l'application efficace de la loi et des règlements;

B- le maintien intégral des pouvoirs que détenaient les organismes de courtage régionaux et de zone.

A- l'application efficace de la loi et des règlements. L'ANCAI demande qu'un véritable service d'enquêtes soit mis en place afin d'empêcher tout type d'infraction au règlement concernant le transport en vrac, et que, pour ce faire, un grand nombre de contrôleurs spécialisés soient affectés à ce service. L'Association désire que ces derniers relèvent de la Commission des transports du Québec, et non pas de la Société d'assurance automobile du Québec. À ce sujet, le ministre des Transports confirme qu'un projet sera déposé bientôt au Conseil des ministres, afin de mettre en place la structure de contrôle routier au Québec. Une équipe vouée spécifiquement au contrôle du courtage illégal dans toutes les régions du Québec devrait être mise sur pied dans les trois mois. L'ANCAI croit cependant que le nombre d'enquêteurs prévu sera nettement insuffisant pour assurer un contrôle adéquat du courtage illégal. Un solution possible au problème de courtage illégal serait d'investir les organismes

de courtage régionaux d'un rôle de contrôleur du marché du camionnage en vrac. Ces derniers pourraient veiller à la mise en application de différentes clauses prescrites dans la Loi sur les transports et dans le règlement sur le camionnage en vrac concernant le courtage. Ils pourraient notamment effectuer la surveillance: des détenteurs de permis VR qui effectuent du transport pour compte propre; des transporteurs de vrac ne détenant pas un permis VR; des détenteurs de permis VR effectuant un contrat direct et qui doivent faire appel au service de courtage de la région ou de la zone advenant que leur flotte ne puisse satisfaire aux besoins, etc.; veiller au contrôle de la compétence et au respect des lois, des règlements et des contrats des camionneurs travaillant sur les chantiers. Les organismes régionaux assureraient ainsi une meilleure qualité des services de camionnage en vrac dans le respect des lois et des règlements édictés.

B- Maintien intégral des pouvoirs que détenaient les organismes de courtage régionaux et de zone. Certains articles du règlement sur le camionnage en vrac et de la Loi sur les transports ont été modifiés dernièrement par le ministère des Transports. Ces modifications avaient pour but de favoriser la concurrence entre les organismes de courtage à but non lucratif d'une même région ou d'une même zone. Dans la foulée des nombreuses modifications apportées, on a fait disparaître la possibilité de mettre en place un organisme de courtage régional dans les régions où l'ensemble des zones possèdent un tel organisme.

Rappelons, tel que mentionné précédemment, qu'en plus de coordonner les activités des organismes de courtage de zone et d'agir comme agent négociateur pour le transport du sel et autres matières, les organismes de courtage régionaux fournissent aux organismes de zone certains services comme l'aide technique pour les contrats d'envergure, les renseignements sur les permis, le règlement de griefs entre les organismes de zone, etc. La disparition des organismes régionaux pourrait donc avoir des conséquences néfastes sur la qualité des services de courtage offerts dans une région donnée.

L'ANCAI demande donc le maintien intégral des pouvoirs que détenaient les organismes de courtage régionaux et de zone avant les dernières révisions apportées aux lois et règlements. À ce sujet, le ministre des Transports a annoncé un moratoire de deux ans dans les dossiers où les organismes actuels de courtage régionaux sont menacés de disparition afin de laisser le temps à un comité restreint, formé de l'ANCAI et du MTQ, de trouver une solution à cette situation. Comme il a été mentionné antérieurement, les organismes de courtage régional, en plus de continuer à jouer leur rôle actuel, pourraient assurer le contrôle de la réglementation concernant le courtage illégal. Là-dessus, je

vais laisser la parole à M. Boucher pour ses commentaires.

M. Boucher: En ce qui a trait au contrôle et à l'application de la réglementation, il semble évident que la réglementation n'est pas appliquée. Peu important les raisons, on a un certain nombre de commentaires sur la non-application de la réglementation. Mais elle n'est pas appliquée, la réglementation, depuis la loi de la fin de l'année 1988. Et l'année 1989 a passé sans que les moyens soient mis en application pour l'application de la réglementation. Les camionneurs artisans transportent leur matière vrac aux conditions de travail établies par la CTQ dans le recueil des tarifs. Donc, à ce moment-là, ils sont les premiers à être assujettis à cette réglementation. Tout transport de matière vrac est réglementé dans la province de Québec quoi qu'en pensent différents entrepreneurs, à savoir que tout type de vrac est inclus dans la loi. La réglementation actuelle qu'on taxe d'être monopole en ce qui a trait au niveau des courtiers, bien, il n'y a pas de monopole, car peut être courtier - il peut y avoir un deuxième courtier dans une région - un groupe qui est représentatif, c'est-à-dire un groupe qui représente 40 % des permis VR dans une région ou dans une zone. Alors, à ce moment-là, le monopole n'existe pas. Le monopole, c'est un intervenant seul et unique. Je transmets la parole à M. Garand.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garand.

M. Garand: Oui. La rentabilité du camionnage en vrac. Les demandes de l'ANCAI et des organismes de courtage concernant la rentabilité des camionneurs artisans portent sur:

A- le maintien du statu quo - page 29, vous m'excuserez - en ce qui a trait à la charge axiale;

B- le maintien des politiques gouvernementales propres aux prérogatives du camionneur artisan et qui affectent directement sa rentabilité - la loi et les réglementations sur le camionnage en vrac. Mentionnons, à titre d'exemple, le maintien de l'exclusivité du courtage.

Perspectives d'avenir. Définition du camionneur artisan. Pour les membres des organismes de courtage, le camionneur artisan s'est défini comme une petite entreprise de camionnage dont la source principale de revenus est le transport du vrac pour compte d'autrui. Les coûts d'immobilisation pour ce petit entrepreneur s'élèvent à environ 85 000 \$, les revenus bruts d'entreprise s'élèvent à 50 000 \$, alors que les salaires des camionneurs sont en moyenne de 20 000 \$ par année.

On s'en va à la page 32. De plus, le camionneur artisan opère et demeure dans la zone qu'il dessert, faisant bénéficier cette dernière des impacts directs, indirects et induits

de ses dépenses d'opération et de ses revenus. Les détenteurs de permis de la Régie des entreprises en construction du Québec ne correspondent aucunement au profil type d'un camionneur artisan et ne devraient donc pas, selon l'ANCAI et les organismes de courtage, détenir de façon directe ou indirecte de permis de transport VR.

La réglementation économique dans le secteur du camionnage en vrac. Au cours des années quatre-vingt, un vent de déréglementation a balayé le Canada et les États-Unis et a touché de nombreux secteurs de leur économie. Le secteur du transport n'a pas été épargné. Alors que les États-Unis libéralisaient le camionnage, le Canada se devait de suivre ce mouvement, du moins dans les secteurs nécessitant le transport de marchandises sur de longues distances ou entre ces deux pays. C'est ainsi que depuis 1988 le secteur du transport général canadien a été déréglementé. Le gouvernement voulait, en réduisant le fardeau de la réglementation économique, encourager les entreprises progressistes et favoriser le développement d'une industrie du camionnage concurrentielle et efficace plutôt que d'imposer des entraves juridiques ou administratives à la concurrence.

Suivant la mise en place de la déréglementation, un certain nombre de constats permettent de questionner le bien-fondé de cette dernière, notamment: les faillites de nombreuses entreprises; la hausse importante de l'utilisation de services de courtiers à but lucratif; la baisse des salaires des chauffeurs; la formation de grandes entreprises ou d'oligopoles; la diminution des taux de transport de façon graduelle et continue; la détérioration du niveau d'entretien des véhicules; la hausse du nombre d'accidents dus à l'inexpérience de nouveaux venus, au bas niveau d'entretien des véhicules et à des heures de conduite excessives; l'augmentation de la location de véhicules - impossible dans le secteur du camionnage en vrac - etc.

Bien entendu, la déréglementation n'a pas seulement entraîné des effets négatifs pour l'industrie du camionnage. Néanmoins, il est impossible jusqu'à maintenant d'établir le bilan de la déréglementation ou encore de la réglementation. Seule une étude économique ayant pour objectif la maximisation du bien-être des agents économiques et mesurant les bénéfices et les coûts pour chacun d'entre eux serait à même de démontrer sans équivoque le bien-fondé de l'adoption de l'une ou l'autre des politiques. Étant donné les caractéristiques actuelles du secteur du camionnage en vrac québécois et compte tenu de la polémique entourant l'évaluation des avantages de la déréglementation, il est dans l'intérêt public et de l'industrie de maintenir la réglementation dans ce secteur.

(14 h 45)

La tarification. La survie de l'industrie du camionnage en vrac dépend du maintien de la tarification dans ce secteur. L'abolition de la

tarification conduirait à une guerre de prix entre les différents intervenants du milieu, entraînant une décroissance des tarifs telle que ces derniers ne pourraient plus désormais assurer une rentabilité minimale aux activités des camionneurs artisans. On pourrait ainsi observer l'apparition d'entreprises de grande taille et la disparition des petites entreprises de camionnage en vrac, avec les conséquences que cela pourrait entraîner sur la qualité et la diversité des services offerts au public. La tarification des services de camionnage en vrac assure donc un minimum vital aux camionneurs artisans et le maintien des services d'intérêt public offerts par ces derniers.

À ce sujet, l'ANCAI et les organismes de courtage procèdent actuellement à une étude économique de la tarification du camionnage en vrac au Québec. Les résultats de cette dernière seront présentés à la Commission des transports du Québec en février 1991. Soucieux du devenir de l'industrie du camionnage en vrac et de l'intérêt public, l'ANCAI et les organismes de courtage ont la certitude que l'efficacité de l'industrie repose sur le maintien d'une tarification.

D'autre part, le système de tarification actuel favorise la **surcharge** des camions. En effet, l'absence d'un suivi régulier des charges autorisées incite les transporteurs à la délinquance et favorise un abus des expéditeurs à leur égard. Sur ce point, les camionneurs artisans, de façon unanime, reprochent au gouvernement de ne pas rendre systématiquement les entreprises parties à l'infraction, alors qu'une telle disposition est prévue au Code de la sécurité routière.

Il semble que la réglementation soit au coeur des perspectives d'avenir pour beaucoup d'intervenants dans le vrac. À cet effet, notre économiste, Pierre Boucher, va vous entretenir sur les notions de concurrence et d'intérêt public. Là-dessus, M. Boucher.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boucher.

M. Boucher: En conclusion - je vais essayer d'être bref - il ne m'a jamais été donné, dans mon métier de consultant, depuis quinze ans, d'entendre autant d'intervenants se gargariser avec des notions qu'ils ne comprennent pas. Les notions qu'ils ne comprennent pas, soit la notion d'intérêt public et la notion de concurrence. La notion d'intérêt public se réfère, de façon très simple, quand une décision publique ou privée affecte directement ou indirectement les entreprises et les ménages dans l'économie québécoise. Quand les bénéfices et les coûts de cette intervention-là sont analysés, là on tient compte de l'intérêt public. Si les bénéfices sont plus grands que les coûts, c'est au profit de l'intérêt public et quand les coûts sont plus grands que les bénéfices, toutes choses étant égales, à ce moment-là, il y a détournement de l'intérêt public. Alors, la preuve de ça n'a pas encore été faite

nulle part dans le cas du camionnage en vrac.

Dans le cas de la concurrence, puisqu'on demeure dans la théorie économique, je vais vous citer l'économiste américain Paul Samuelson qui est le père de la pensée économique contemporaine au cours des 40 dernières années. Selon Paul Samuelson, la concurrence se réfère à toutes entraves qui pourraient empêcher un marché, mais toutes les entraves: la concentration d'entreprises, deux ou trois entreprises qui dirigent un marché; les barrières pour l'entrée dans le marché; la sortie d'un des intervenants du marché affecte les conditions du marché, etc. On n'établira pas des hypothèses et des conclusions sur le modèle de concurrence parfaite, mais c'est ce à quoi on se réfère.

Si on regarde le fonctionnement des autres intervenants dans l'industrie du camionnage en vrac, par exemple, selon Statistique Canada, il y a 5 % des entreprises en construction qui réalisent 75 % du volume d'affaires au Québec. Ça, c'est de la concentration, c'est un ratio de concentration très élevé. Alors, ne venez pas parler de concurrence et d'offre et de demande. Dans le cas de la poudre de ciment, il y a trois compagnies qui contrôlent le marché québécois. On appelle ça, en économie, un oligopole, quelques entreprises qui déterminent comment le marché fonctionne.

Dans le cas de l'asphalte, on sait très bien qu'il y a cinq ou six compagnies qui contrôlent le marché de l'asphalte dans la province de Québec. C'est un oligopole, ce n'est pas de la concurrence. C'est de la concurrence oligopolistique, mais qu'on ne vienne pas nous taxer de rejeter le modèle de la concurrence pure et de laisser aller le jeu de l'offre et de la demande. Et des cas, je pourrais vous en citer sept ou huit. Je vais vous faire grâce de ça, on n'élaborera pas sur la liste.

Donc, au niveau intérêt public, au niveau concurrence, on ne veut plus en entendre parler, parce qu'on ne parle pas des choses exactes. Il faut comparer des pommes avec des pommes, des choux avec des choux. Donc, la concurrence, il n'y a pas d'"enfreinte" à la concurrence tant et aussi longtemps que les intervenants eux-mêmes ne sont pas dans un modèle de concurrence. Et l'intérêt public, l'ANCAI est prête à faire partie intégrante d'une table, comme on le disait ce matin, mais on est prêts également à participer à une étude économique coûts-bénéfices qui pourraient être déterminés - les coûts et les bénéfices - pour la société québécoise, du système actuel. On n'a pas peur des résultats. Mme la Présidente, mes commentaires sont terminés.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres... Alors, M. le ministre. Il n'y a pas d'autres intervenants à votre table?

Une voix: Non.

M. Elkas: Messieurs, je vous remercie pour la présentation très révélatrice dans certains cas, mais je me pose des questions dans d'autres. Je voudrais vous demander la même question que j'ai demandée à l'Association des constructeurs, soit de me définir exactement qui est membre de votre Association, la différence entre un membre indépendant propriétaire d'une unité et votre description d'une PME comme telle, et s'il appartient nécessairement à cette catégorie?

M. Bélanger (Clément): Pour nous, aujourd'hui, en 1990, M. le ministre, le camionneur artisan, c'est le camionneur qui a une petite entreprise, parce que si on se rappelle au début de l'ANCAI, dans les années 1966, quand on a construit l'ANCAI avec les un, deux, trois camions, à ce moment-là, sous l'appareil gouvernemental, on nous a forcés de conduire nos camions nous autres mêmes pour adhérer à la clause 75-25. En cours de route, on nous a mis dans des postes d'affectation, parce qu'il y avait des associations parallèles à la nôtre, comme il se fait aujourd'hui, qui disaient que c'était encore tout l'ANCAI qui avait tout le contrôle, sur la clause 75-25, des chantiers sur les routes. À partir de là, l'appareil gouvernemental, le gouvernement a installé les postes d'affectation. Le gouvernement du Québec a mis 25 000 \$ dans chaque poste d'affectation. À ce moment-là, ils nous ont dit: C'est bien de valeur, mais vous allez prendre les propriétaires de un, deux et trois camions; c'est fini l'histoire d'un camion. On l'a fait, on a grossi notre flotte. On est arrivés, il n'y a pas longtemps, il y a deux ans, où on nous a dit, encore là, qu'on avait un monopole, qu'il fallait prendre d'autres gens, qu'il fallait donner la chance à d'autres gens d'intervenir dans notre métier. On avait 50 plus un pour obtenir un permis de courtage, puis on a réduit ça à 40 pour donner la chance à une autre entreprise de vivre à côté de la nôtre. Où est-il le monopole là-dedans? Les autres organismes ont la chance de venir s'asseoir à côté de nous autres puis de travailler sur le même terrain. Pourquoi ne le font-ils pas? Je pense qu'aujourd'hui, si on est rendus avec deux ou trois camions, ce n'est pas nous autres, quand même, qui l'avons voulu, on nous a forcés de les prendre, comme on est là actuellement. Puis si on est pris, aujourd'hui pour demain, à défaire tout le système qu'on a en place, on a quand même des employés là-dedans, puis il y a beaucoup de sous impliqués dans tout ce système-là.

M. Elkas: Mais je cherchais plutôt la définition de votre membre, de votre artisan. Est-ce qu'il a... Vous dites qu'il a peut-être plus d'un camion, il se limite à deux. Où est la ligne fine où on dit: O.K., ce n'est plus... C'est trois camions ou c'est quatre camions où on fait la différence entre la vraie PME, où on le fourre, lui, sur l'autre côté, puis il devient constructeur,

ou il appartient à une autre association, et vous, vous représentez vraiment les artisans indépendants?

M. Bélanger (Clément): Me Pierre Beaudet va y aller, monsieur.

M. Beaudet (Pierre): Alors, M. le ministre, là-dessus, ce n'est pas facile. C'est la question que vous vous posez, que les législateurs se posaient en 1973, en 1977 puis en 1980, en ne donnant jamais la même réponse. Alors, pour nous, le camionneur artisan, c'est la petite entreprise de camionnage qui peut aller même jusqu'à deux ou trois camions, dont la principale source de revenus est le camionnage en vrac. Pour nous, c'est la petite entreprise. Mais tirer la toile, dire qu'il conduit lui-même son camion, puis que c'est exclusivement sa source de revenus, c'est très difficile. Puis la question que vous posez là a été posée peut-être tous les 10 ans, avec une réponse différente. On se pose encore la même question, mais, nous autres, on suit toujours le courant que vous allez définir du camionneur artisan. Mais pour nous, dépasser trois camions, il me semble que ce serait beaucoup. Mais un, deux, trois, ça été la première notion.

M. Elkas: Est-ce que, dans votre esprit, vous pensez que ça devrait être limité à du camionnage en vrac? Vous en avez fait la mention et on a déjà aussi auparavant admis qu'il y avait des gens qui étaient membres de votre association et qui avaient autre chose que des camions en vrac, des petits "bulls", des affaires semblables, et on avait dit: Nous autres, on va s'en occuper. Mais je me demande si, en effet, vous acceptez que ces gens-là se joignent à votre "membership".

M. Beaudet: Dans le moment, non seulement on les acceptait, mais on était obligés de les prendre. Même s'il y avait 10, 15, 20 camions, on était obligés de les prendre. On ne peut même pas se poser la question, sauf que je conçois, moi, qu'un artisan qui a un, deux ou trois camions puisse avoir une pépinière ou un "bull". Ça fait partie un peu de son entreprise. On apporte une solution aujourd'hui sur la question de l'artisan: Essayer de tirer la toile. Mais on dit: Enlevez-nous ceux qui ont des permis de la Régie de la construction. D'abord, ce sont des gens que les constructeurs de routes ont dénoncé ce matin, qui beurrent leur pain avec eux autres, et, le lendemain matin, ils se tourment et ils beurrent leur pain avec nous autres. Tassez-vous, on arrive encore. Est-ce que c'est là qu'on devrait tirer la ligne? C'est une question très délicate. Sur le nombre, ce n'est peut-être pas juste de tirer la ligne, mais au moins, on dit: Ceux qui ont des permis d'entreprise en construction, qui soumissionnent sur des contrats

publics, si vous voulez jouer la partie des **contracteurs**, jouez au contracteur, et si vous voulez être camionneur, mais restez avec nous autres. Mais ceux qu'on accepte, c'est ceux que vous nous imposez de par le règlement.

M. Elkas: Vous avez fait mention, et je m'en souviens assez bien, car j'ai ouvert les portes au ministère de l'Environnement, à Hydro-Québec ainsi qu'aux municipalités... Juste pour me mettre à jour, est-ce qu'il y a eu des actions qui ont été prises de votre part par des visites? Je pense que l'idée, c'était que vous étiez pour faire des présentations à ces gens-là. Est-ce que ça a été fait dans les trois cas?

M. Beaudet: C'est exact, M. le ministre. Il y a eu des visites très positives à tous les ministères et toutes les sociétés. On était même à Hydro-Québec la semaine dernière où on a été bien reçus et ils semblent satisfaits de nos services. C'est attendu que c'est nous autres qui sommes là. On nous dit qu'ils sont satisfaits de nos services. Mais il reste tout de même une chose. C'est comme s'il y avait eu un mot d'ordre: Attendez la commission parlementaire. Alors, on est un peu pris en confusion. Vous avez pris des engagements vis-à-vis de nous autres qu'on a rapportés dans notre mémoire. Et, d'un autre côté, on étudie aujourd'hui le partage du marché. Mais on pense sincèrement... On ne demande pas plus de travail. On demande de légaliser ce que les gouvernements nous ont donné dans le passé. Tous les constructeurs de routes ont parlé ce matin de jugements qu'ils avaient obtenus des tribunaux. Ils ont tous obtenu ces jugements-là avant que le ministère des Transports, en 1987, légalise la clause 75-25. Or, ce qu'on demande à Hydro-Québec et à l'assainissement des eaux aussi, c'est ce qu'ils nous donnaient avant, mais que ce soit légalisé. C'est la même chose du côté des municipalités, et vous avez reçu des résolutions favorables de l'Union des municipalités du Québec et de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec qui sont prêtes à appuyer nos demandes tout en donnant la discrétion, à ces **municipalités-là**, de nous confier le pourcentage qu'elles veulent bien. C'est strictement une question de légaliser ce qui se fait depuis des années.

M. Elkas: J'avais soulevé un point. Je m'interrogeais sur la question du courtage. Les régions sont détenteurs et membres. Elles ont un permis pour commencer et elles sont aussi membres. Je me demande pourquoi elles ont un permis quand elles font seulement, à ce que je peux voir, une job administrative, ni plus ni moins. Parce que ça augmente le nombre de permis de votre côté, et je me demandais ce qu'elles font avec un **permis**. Je vous demande ça comme ça. Co n'est peut-être pas important, mais je m'interrogeais sur cette question.

M. Beaudet: C'est que le gouvernement nous a proposé en 1977, et réitéré en 1980 et en 1987, la formule régionale. C'étaient des permis régionaux. À un moment donné, avec la nouvelle législation, on peut avoir des permis pour parties de région et des permis pour des zones données qui correspondent à nos comtés - je ne parle pas de l'île de Montréal, je parle d'ailleurs - mais ces régions-là font du courtage dans les endroits où il n'y a pas de permis et où ce ne serait peut-être pas rentable qu'un petit organisme puisse le faire. Alors, l'ensemble de la région étale un permis de courtage à cet endroit-là et voudrait avoir un permis pour continuer à s'occuper régionalement. (15 heures)

Et les bureaux de zone sont plutôt des bureaux où le personnel en place, ce sont des gens qui répartissent l'ouvrage, tandis que les agents d'affaires, c'est plus rentable de les avoir régionalement pour aider au travail de zone. On demandait des permis de courtage. Naturellement, on peut les appeler comme on veut, mais on voudrait que nos organismes, aux trois paliers, soient reconnus.

On prétend, nous autres, qu'on peut fonctionner seulement à trois paliers. C'est la façon la plus rentable de fonctionner.

M. Elkas: Ils ne font pas de "dispatch", comme tel?

M. Beaudet: Sauf dans les régions où ils n'ont pas de permis. Pour des parties de région, c'est prévu par la loi.

M. Elkas: M. Boucher nous a fait mention qu'il n'y avait aucun contrôle qui se faisait sur le terrain. Je me demandais sur quoi vous êtes basé? Est-ce que vous avez des chiffres qui proviennent du ministère ou...

La **Présidente (Mme Bélanger):** M. Boucher.

M. Boucher: Oui, d'accord. C'est au niveau du rapport de 1987 qui a été fait par le MTQ et dans lequel on dit, de façon très spécifique, qu'il n'y a pas d'application de la réglementation. Ce sont les fonctionnaires du ministère qui ont dit ça.

M. Elkas: 1987 ou 1986?

M. Boucher: 1987.

M. Elkas: Au ministère. Ça, ça a été fait en 1987, publié en 1987?

M. Boucher: Publié au premier trimestre de 1988, si ma mémoire est fidèle.

M. Elkas: Est-ce que c'est un sondage auprès des camionneurs, ça?

M. Boucher: C'est un sondage auprès des camionneurs. C'est...

M. Elkas: Ah! O.K.

M. Boucher: Auprès des camionneurs, des entrepreneurs, des courtiers, auprès de tous les intervenants du secteur du camionnage en vrac.

M. Elkas: Ça ne vient pas du ministère? Vous ne vous êtes pas informé auprès du ministère, le sondage? Mais il y a des actuels au niveau des infractions, des détails réels, vous ne les avez pas.

M. Boucher: Sur quelle infraction?

M. Elkas: Le sondage, c'est une chose. Je parle des gens qui se sont fait prendre sans permis. Est-ce que vous avez ces informations-là?

Une voix: Non.

M. Elkas: Je vous pose la question, parce que je les ai et que je trouve ça un peu bizarre que vous me disiez qu'il n'y a pas de contrôle, alors qu'au cours des cinq dernières années, il y a eu 1500 infractions par année. C'est une moyenne que je vous donne, mais il me semble que ça démontre qu'il y a eu des contrôles faits dans les cinq dernières années.

M. Beaudet: Vous parlez du contrôle... Je m'excuse.

M. Elkas: On parle d'un agent qui est pris à transporter sans permis.

Une voix: Actuellement, M. le ministre...

M. Elkas: Ça, c'est 500 par année qu'il y en a. Et les autres infractions, pesanteur et tout ce que vous voulez, ça se chiffre, ça monte à environ 1000 par année, en moyenne.

M. Beaudet: Ce dont on a parlé, M. le ministre, dans le mémoire, c'est qu'en vertu du Code de la sécurité routière, lorsqu'il y a une infraction à la charge de pesanteur, les compagnies qui font transporter consciemment, c'est elles, comme parties à l'infraction, qui n'ont jamais été poursuivies, sauf une fois dans une cour municipale dans le bout de Chibougamau où il n'y a pas de jugement de sorti. Jamais le ministère n'a fait une cause aux compagnies, mais il en a peut-être fait 10 000 aux camionneurs, par exemple.

Une voix: C'est un nouveau, il ne le savait pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le ministre? M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais commencer par les déclarations de M. Boucher, parce que je pense que c'est très important, ce qu'il a mentionné sur les parts de marché. Sur le plan économique, j'aimerais... Il a donné des statistiques au niveau du Canada. Mais au niveau du Québec, considérez-vous que le marché est aussi contrôlé et pourriez-vous nous expliquer un peu comment fonctionne le marché? Parce que, quand on parle de déréglementation, je pense que le scénario est connu, au fond, de déréglementation, que ce soit dans le domaine du camionnage... Il y a eu des chiffres en Californie. Que ce soit dans le domaine aérien ou dans n'importe quel domaine, habituellement, les gros grossissent davantage en mangeant les moyens. Les moyens disparaissent. Les petits augmentent un peu, mais ils crèvent tous de faim. C'est à peu près le même scénario, quel que soit le domaine de la déréglementation. Vous nous dites, au point de départ, que c'est un marché qui est contrôlé, actuellement, par quelques entreprises qui représentent une grosse part du marché. Vous avez parlé au niveau du Canada. Le Canada, ce n'est pas ma préoccupation première. Moi, j'aimerais mieux parler au niveau du Québec.

M. Boucher: Écoutez, sans avoir les chiffres par grands groupes industriels, il est connu de tous dans la profession, j'entends autant les consultants en économique que les spécialistes des questions économiques, que les 14 grands groupes industriels qui ont une très forte importance dans le produit intérieur brut du Québec, au niveau des générateurs d'emplois, des générateurs d'activités économiques, sont tous très concentrés. Je saisis mal cet attachement, cette religion de la libre concurrence, alors qu'elle n'existe pas, la libre concurrence. On parle d'un faux concept. Si on parle de concurrence oligopolistique, d'accord. Mais on parle de laisser aller le fonctionnement de l'offre et de la demande, alors qu'on sait que dans chacun des marchés, l'offre et la demande sont, d'une façon ou de l'autre, contrôlées par des grosses entreprises qui ne possèdent pas de réglementation, mais qui contrôlent les parts de marché, qui contrôlent qui va opérer, qui va faire quoi, de quelle façon, en quel endroit. Il y a des entrepreneurs en vrac qui ont des contrats d'exclusivité avec du vrac qui vient de l'Ontario. Je ne comprends pas, là, pourquoi une exclusivité à eux? Pourquoi pas une rotation? Pourquoi ne pas laisser à des plus petits de prendre une partie de ce vrac en fonction des origines de l'Ouest? Donc, on pourrait citer combien de cas qui démontrent clairement que la libre concurrence, c'est un voeu pieux et c'est une religion du XIXe siècle, comme vous l'avez si bien dit ce matin,

alors que tous les secteurs dans la province de Québec sont très concentrés.

M. Garon: Ça, j'aimerais mieux l'entendre plus précisément dans le secteur qui nous touche. Je sais que, dans le transport des véhicules automobiles neufs, le ministre avait dit qu'il accepterait qu'on fasse une commission parlementaire, mais les députés ont refusé, en séance de travail, qu'on en fasse une. Là, on remarque, par exemple, alors qu'il y a 400 000 véhicules qui sont transportés par année, à 500 \$ en moyenne du véhicule, qu'il n'y a pas un transporteur québécois. C'est entièrement donné à des transporteurs de l'Ontario et des États-Unis. Des députés libéraux ont refusé qu'on étudie ça en commission parlementaire, même si le ministre m'a dit qu'il était d'accord. Alors, je constate que non seulement il y a un oligopole, mais qu'il y a un cartel au fond, si on s'entend pour dire qu'on ne donnera aucun contrat à des entreprises du Québec. Mais dans le secteur qui nous intéresse, j'aimerais que vous nous expliquiez ça parce que je pense que... Habituellement, en économique... Quand j'ai étudié l'économie, vous avez parlé de concurrence parfaite, c'était le modèle théorique. On savait, s'il y avait assez de cultivateurs et assez d'épiciers, qu'aucun n'était capable d'influencer le marché, sauf que ça n'existe pas. La concurrence imparfaite, il y en a. Moi, je me rappelle qu'on disait qu'on essayait d'établir - les livres étaient en anglais, dans mon temps, je ne sais pas si ça l'était dans votre temps, vous avez l'air un peu plus jeune que moi - on disait qu'on visait "the workable competition". Moi, j'ai traduit ça comme "la concurrence opérationnelle". Alors, on essayait de viser ça.

Là, c'est très important quand vous dites comment est structuré le marché. Moi, je pense que c'est ça qu'il faut élaborer parce qu'en face l'un de l'autre, quand on voit les cultivateurs, par exemple, qui demandent à avoir un plan conjoint parce qu'ils savent que les acheteurs ne sont pas nombreux, ils disent: Si, nous autres, on se présente des milliers face à des acheteurs qui ne sont pas nombreux, on est faits. Alors, il faut répondre à ça avec une association qui nous défende comme groupe, tu sais, pour avoir la même force, avoir un équilibre dans la concurrence. C'est pour ça que je vous demande, et je pense que c'est très important: Comment fonctionne le marché et pourquoi dites-vous qu'une association de camionneurs artisans est importante pour protéger les gens qui ont un, deux ou trois camions, disons? Comment est structuré le marché et comment ça se passe au point de vue des parts de marché dans le fonctionnement du marché dans lequel vous devez opérer? Vous pouvez donner l'exemple de l'asphalte, par exemple, si vous voulez. Vous avez parlé de l'asphalte au Canada; vous avez aussi parlé du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boucher.

M. Garon: J'aimerais que vous nous expliquiez les secteurs, que vous nous parliez de façon très précise comment ça marche et pourquoi, face à ça, vous avez besoin d'une association plutôt que d'avoir des gens démunis qui vont opérer un par un?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boucher.

M. Boucher: Bon! Le fonctionnement du marché, il est simple à expliquer. Il est difficile à comprendre et, surtout, je dirais même impossible d'aller chercher des données précises parce que ce sont des données privées ou, dans le cas de données publiques, on les a, tout le monde a utilisé les mêmes chiffres. Le marché du vrac se chiffre à 432 000 000 \$. Ça, c'est le chiffre de l'estimation de 1987. Pour 1988, c'est peut-être moins. En 1989, c'est sans doute beaucoup moins à cause de l'enveloppe budgétaire, etc., et de la situation économique. Les intervenants dans le marché - les sociétés gouvernementales, les différents ministères, les entrepreneurs en construction, les camionneurs artisans, les spécialistes en vrac, les entrepreneurs en vrac, et finalement d'autres intervenants qui ont un mot important à dire dans le cas du vrac, soit qu'ils sont sociétés minières, soit qu'ils sont fabricants de poudre de ciment, ou etc. - la plupart de ces intervenants-là, qui décrivent leur statut de camionneurs artisans sont eux-mêmes dans des situations de concentration. Ils sont eux-mêmes des oligopoles. Les trois compagnies qui fabriquent de la poudre de ciment sont contrôlées par des sociétés américaines. Qu'on ne vienne pas nous dire qu'on n'est pas concurrentiels dans la province de Québec, on refuse d'écouter ça. Les gens qui font de l'asphalte, il y a cinq compagnies, actuellement, j'ai regardé des statistiques rapidement - on a fait ça a posteriori du dépôt de notre mémoire - des grosses compagnies d'asphalte sont en train d'acheter, en région, des petites. D'accord? Si ce n'est pas de la concentration, qu'on ne vienne pas nous dire, dans le cas du transport du bitumineux, que vous n'avez pas le droit de nous imposer telle ou telle chose. Ça sonne mal à l'oreille d'entendre ça. Des "monopoleurs", et des "oligopoleurs" qui viennent nous dire qu'on est anticoncurrentiels. Mais on est vraiment au minimum d'une décence au niveau de ce dont on a besoin pour opérer en tant qu'intervenants importants.

Il y a aussi une chose qui n'a pas été mentionnée ou citée nulle part: le service de vrac qui est donné par les camionneurs artisans. Quand on a besoin de 50 camions, l'hiver, suite à une tempête de neige, parce qu'on n'est pas capable de venir au parlement ou de se rendre à son bureau d'entrepreneur en construction, on est content que les rues se nettoient quand on appelle, sur demande, 50 camionneurs artisans.

On n'en parle pas de ça, du vrac de service. Il y a un coût à ça. Alors donc, on pourrait donner quantité d'exemples. Et je suis d'accord que les entrepreneurs, les compagnies de ciment, les compagnies minières pourraient chacun défendre leur chasse gardée. Je comprends ça, c'est normal, c'est ça la concurrence, de défendre chacun sa position. Mais qu'on ne nous enlève pas les droits légitimes au point de vue association, nous qui représentons une infime partie sur 432 000 000 \$, qui représentons 15 % d'une valeur contractuelle, si on a la clause 75-25. Quel est l'objectif de faire disparaître et de contrôler davantage un secteur qui est relativement fragile sans l'appui gouvernemental actuel?

Alors donc, nous rejetons d'emblée ces notions d'intérêt public et de concurrence de la part d'intervenants qui, eux-mêmes, enfreignent la concurrence. 5 % des entrepreneurs en construction contrôlent 75 % du marché. Qu'on m'explique où est la concurrence là-dedans, j'écoute.

M. Garon: Dans la salle, vous avez dit qu'il y avait cinq compagnies qui contrôlaient le marché au Québec, qu'il y en a cinq au Québec.

M. Boucher: Qui le contrôlent pas mal, et qui sont en train d'asseoir leur base de contrôle.

M. Garon: Pouvez-vous les nommer?

M. Boucher: O.K., on va en nommer trois, rapidement, comme ça, qui nous viennent à l'esprit: Beaver Asphalt, Desourdy Construction, Sintra, etc. Donc, on peut continuer, il y en a cinq ou six qui sont en train de contrôler le marché, qui le contrôlent de façon implicite. Alors, qu'on ne vienne pas nous parler de concurrence.

M. Garon: Les trois autres? Est-ce qu'il y en a d'autres que vous voulez nommer?

M. Boucher: Bon, alors, on en a identifié cinq, mais on ne s'attendait pas à cette question-là, honnêtement. Donc, il y en a trois auxquelles on peut se référer, et dans le relevé que moi j'ai fait, j'en ai identifié cinq qui, effectivement, sont en train de prendre pied dans toutes les régions du Québec. C'est une démarche normale d'une situation de marché, mais on est à contrôler le marché de l'asphalte au Québec.

M. Garon: Dans les autres secteurs que l'asphalte, quand vous dites que le marché est dominé, comment est-il dominé dans les autres secteurs que l'asphalte?

M. Boucher: Je vais vous donner un exemple. On pourrait donner beaucoup de faits. Dans le cas des compagnies de ciment...

M. Garon: Moi, je pense que ce que vous dites là est très important, parce qu'en fonction du type de marché dans lequel on est, le gouvernement doit agir de telle et telle façon. S'il y a un semblant de concurrence parfaite ou quasi parfaite, le gouvernement laisse ça aller, normalement. Mais, quand on est dans un secteur qui, vous dites, est contrôlé, là c'est une autre affaire. Je pense que c'est très important, parce que c'est le noeud de l'affaire, à mon avis. Parce qu'après ça, les réglementations vont en conséquence.

M. Boucher: Dans le cas du ciment, écoutez...

M. Garon: Vous vous êtes bien référé aussi tantôt à la notion d'intérêt public, parce que la notion d'intérêt public vient avec ça aussi. (15 h 15)

M. Boucher: Absolument. La notion de concurrence doit être assujettie à l'intérêt public et non pas l'inverse. D'accord? Tout le monde va être d'accord avec ça, tous les économistes vont être d'accord avec ça. Alors, dans les autres secteurs auxquels je me suis référé, autant dans le cas du ciment ou dans le cas des compagnies minières, dans mes recherches pour la rédaction de ce mémoire, pour ma collaboration à ce mémoire, les compagnies minières se sont opposées à la fermeture d'un tronçon de chemin de fer dans le nord du Québec, parce que les coûts qu'elles auraient dû payer pour le transport par camion leur portaient préjudice. Mais c'est quoi, ça? Si les compagnies de chemin de fer ont jugé que ce n'était plus rentable de desservir le tronçon de la mine pour aller vers les marchés, qu'on laisse aller le marché en libre concurrence, le chemin de fer, ce n'est plus rentable pour eux, donc, ils paieront plus cher avec des camions. On s'est opposés et on a eu gain de cause. Alors, chaque secteur peut donner ses récriminations pour son bon fonctionnement. Mais dans le cas des compagnies minières, elles n'ont pas fait preuve non plus de concurrence. Quand on parle de choix, quand on parle d'offre et de demande, ces intervenants font valoir des points qui ne sont pas la libre concurrence.

M. Garon: Le gravier, par exemple, quelle concurrence y a-t-il là-dedans?

M. Boucher: Là, je pourrais laisser le soin à M. Bergeron ou à M. Garand de répondre. C'est une question très spécifique.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est...

M. Garand: Vous voulez dire dans le gravier. Il y a également...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garand.

M. Garand: Rien qu'au titre du sel, il y a déjà trois compagnies qui manipulent uniquement le sel à travers... Vous avez Seleine, Windsor, qui est regroupé sous Morton, vous avez Domtar et vous avez le Sel Iroquois. Ce sont les seuls représentants du sel. Dans le gravier où on peut voir qu'il y a des pressions ou certains contrôles, c'est qu'on a déjà vécu des contrats de voirie, qui est la carrière la plus proche; en principe, matière pour matière, c'est sensiblement le même prix. La carrière la plus proche, son principal actionnaire ou sa maison mère, c'est une compagnie de poudre à ciment. Il y a une autre carrière qui est plus éloignée. Elle, elle prend sa poudre à ciment d'une autre compagnie qui fournit de la poudre à ciment. Ils sont déjà allés jusqu'à dire: Si tu ne te tasses pas - à la carrière la plus proche - dans cette soumission de transport là, de la poudre à ciment, je n'en prendrai plus chez vous. Ça a déjà été jusque-là. C'est qu'à un moment donné, on part de grosses entreprises et on se réveille jusque dans le gravier dans ce type de contrat là.

M. Garon: Quand vous dites: La loi n'est pas appliquée... Ce matin, moi, j'ai posé la question, les illégaux: Qu'entendez-vous par illégaux? J'ai eu l'impression qu'il n'y en avait pas d'illégaux. Et vous, vous parlez d'illégaux et que la loi n'est pas appliquée. Vous étiez ici, peut-être, quand les témoignages se sont rendus ce matin. Qu'est-ce que vous diriez, vous, à la même question?

M. Beaudet: Alors, au point de vue des illégaux, on sait qu'il y a deux sortes d'illégaux pour nous: ceux qui transportent sans permis et ceux qui ne respectent pas les taux de la Commission. Alors, dans un marché où on établit un taux par arbitrage, on va tous devant la Commission des transports s'exprimer et la Commission fixe un taux du marché. Mais quand on arrive sur un marché qui est débalancé où l'offre et la demande n'est pas équilibrée, si on peut en trouver pour travailler en bas des taux, ce sont des illégaux. Donc, c'est dur de faire la preuve. Mais le grand motif, c'est toujours celui qui nous coûte le moins cher à faire transporter. C'est normal. Et si les constructeurs de routes faisaient disparaître nos clauses, supposons qu'on n'a plus de clause, ils pourraient nous manipuler, nous faire manger dans leurs mains, parce que l'offre et la demande est débalancée. Notre seul moyen de pouvoir lui faire face, de pouvoir discuter avec notre employeur, c'est d'avoir un secteur de travail pour travailler aux taux fixés par la Commission. Mais il y a une autre astuce là-dedans. Vous avez vu qu'il y avait plusieurs gars de compagnies de pavage ici. Dans l'asphalte, chaque année, depuis trois ans, les constructeurs de routes et nous, on s'entend pour déposer des taux devant la Commission, avec une augmentation de 4 %. Mais ce qui arrive, c'est

que de l'autre côté, et c'est normal que les constructeurs de routes jouent leur partie comme on joue la nôtre, ils ont réussi à convaincre le ministère des Transports d'éliminer des soumissions dans certains contrats d'asphalte de tel montant et moins. Alors, quand il signe des contrats avec ces constructeurs-là qui font de l'asphalte, le ministère les signe aux taux des camionneurs, aux taux qu'on fait fixer à chaque année. Là, ils ne se "bâdrent" pas de la concurrence, mais à ces taux-là, ils préfèrent prendre leurs camions plutôt que d'engager les camionneurs artisans. C'est pour ça qu'on tenait tant à avoir un pied dans le domaine de l'asphalte parce que, eux, ils obtiennent des contrats sans soumission aux taux que les camionneurs font fixer chaque année. Je ne les blâme pas de s'être essayés, mais qu'ils nous donnent une chance à nous autres, la flotte - quand ils sont mal pris, ils nous font venir pour donner le service - de vouloir avoir un pied dans le béton bitumineux aux taux fixés par la Commission, par arbitrage, sur lesquels on s'entend avec eux autres chaque année. C'est ça l'astuce. Mais s'il n'y a plus de clause, tes grandes compagnies, ce qu'elles font, elles signent des contrats avec le ministère aux taux, se retournent et disent aux autres camionneurs: Donnez-nous donc 5 %, on va déposer un accord tarifaire et on va vous donner tous nos contrats d'asphalte. Elles prennent une cote. C'est là qu'est le problème et le problème que la commission Charbonneau a reconnu aussi: le courtage. Pour nous, les camionneurs artisans, ce qui est important: secteurs de travail pour pouvoir négocier d'égal à égal vu le débalancement, une tarification fixée, et un courtage encadré et contrôlé. C'est ce qui a tué le camionnage général, le courtage. Alors dans le vrac, que ça reste à des corporations sans but lucratif, qu'il y ait des secteurs de travail qui nous permettent de négocier la tête haute au lieu de manger dans leurs mains. Ils prennent les contrats aux taux des camionneurs au gouvernement, se retournent et disent: Faites-le donc 10 % en bas des prix. Pourtant, ces taux-là sont fixés suivant des experts de l'industrie.

Alors, on veut garder des secteurs de travail pour pouvoir avoir un pouvoir de négociation, pour pouvoir négocier et travailler à des prix convenables. C'est tout simplement là qu'est la base de nos réclamations. Et le jour où il y aura du courtage qui sera entre les mains de n'importe qui, qu'il n'y aura plus de secteurs de travail, bien c'est la fin des camionneurs artisans. Ils feront comme dans le général: ils vivront 19 mois et feront faillite. C'est ce qui va arriver. Alors ça, c'est notre base. On y tient mordicus à ça. Eux autres aussi s'essayent pour éliminer la concurrence, et dans l'asphalte, c'est la meilleure preuve, c'est le contracteur qui est le plus proche qui a le contrat. Il s'appelle, en Gaspésie, Pavages Beau Bassin mais c'est Désourdy de Montréal, et il s'appelle Continental, a

Shawinigan, mais c'est Beaver Asphalt de Montréal. Eux aussi concentrent les grosses compagnies et augmentent leur volume. Moi, je pense que la réglementation, c'est pour protéger les petits comme vous l'avez dit, pour empêcher les véritables monopoles. S'ils veulent appeler ça un monopole, nous autres, c'est le monopole des **quêteux**, ce n'est pas compliqué. Ça prend absolument des secteurs de travail.

M. Garon: Vous avez dit deux choses qui contredisent ce que les entrepreneurs ont dit ce matin. Quand j'ai demandé, par exemple: Est-ce qu'il y avait de l'engagement de gens qui n'avaient pas de permis? Vous me dites qu'il y a de l'engagement de gens qui n'ont pas de permis. Eux, disaient ce matin qu'il n'y en avait pas.

M. Beaudet: C'est-à-dire que l'engagement de gens qui n'ont pas de permis, M. Garon, je pense qu'ils respectent ça. Surtout sur les contrats du ministère des Transports, c'est vrai que c'est vérifié. Même si, des fois, on a de grosses discussions avec le ministère, ça, ils contrôlent ça. Mais c'est le transport en bas des taux. En haut de la ligne d'infrastructure, ils sont obligés de nous engager, alors ils sont obligés de payer les taux, mais en bas de la ligne d'infrastructure, il en arrive toujours un. Ah! bien lui, on... Et, là, c'est en bas des taux. Alors, on n'est plus dans la compétition à ce moment-là. C'est l'illégalité dans la tarification. Quand on n'a pas de secteur de travail, il y a deux façons d'être illégal, c'est de transporter sans permis. Je pense que les constructeurs de routes n'engagent pas des gens qui n'ont pas de permis ou c'est plutôt rare, mais engager des gars en bas des taux, ça c'est régulier.

M. Garon: Donc, pour la question des permis, vous dites aussi qu'il n'y a pas vraiment d'engagement de gens sans permis, qui n'ont pas de permis.

M. Beaudet: Sur les contrats du ministère, ils seraient mal placés parce qu'ils entendraient parler de nous autres, et ils réagissent assez rapidement à ça.

M. Garon: Dans le marché?

M. Beaudet: Dans le marché privé, on joue avec tout ce qu'on peut. On achète un voyage à la carrière et on va le vendre à l'autre bout. On essaye de trouver toutes sortes de moyens pour contourner. Ça, c'est dans l'entreprise privée. Ça se fait régulièrement. Ce n'est pas nécessairement les membres que vous avez vus ce matin, mais il y a des contracteurs qui font ça. Ils engagent des gens qui n'ont pas de permis et ils rachètent le matériel à l'autre bout. Il y a toutes sortes de trucs pour déjouer la réglemen-

tation. On a appris un peu à vivre avec ça même si on n'aime pas ça. Mais comme il n'y avait pas de police pour rien appliquer avant, les policiers n'appliquaient pas la loi, c'est pour ça qu'on demandait depuis longtemps des enquêteurs pour surveiller ces opérations-là.

M. Garon: Quels marchés, d'après vous, vont à ces gens qui ne respectent pas les taux ou encore qui n'ont pas de permis dans le secteur privé?

M. Beaudet: Là, c'est plus un notion économique. C'est difficile pour moi de répondre, mais disons que, quand il y a beaucoup de laxisme dans l'application de la loi, ça augmente de jour en jour, puis quand on manifeste et qu'on gronde comme on a grondé au mois de juin, ça ralentit un peu les esprits ailleurs. Quand on sent qu'il n'y a pas un vent de déréglementation, les gens se conforment mieux à la loi, mais si vous avez un règlement et personne pour l'appliquer, c'est bien sûr qu'on va aller dans l'illégalité et que ça va courir dans le marché. J'ai l'impression qu'ils ont touché à au moins 20 % du marché. C'est un chiffre d'avocat, pas un chiffre d'économiste.

M. Garon: 20 % dans quoi?

M. Beaudet: 20 % du transport privé, ce qu'on appelle... Ce qui ne vient pas des ministères ou des sociétés du gouvernement, j'ai l'impression qu'ils touchent à peu près à 20 % du marché des camions qui n'ont pas le permis pour le faire et qui le font, sentant un peu le vent de déréglementation, puis n'étant pas dérangés. Il y a tellement de lois de transport compliquées, que les policiers en viennent à ne plus savoir quoi appliquer. Et il y a différentes interprétations. Alors, on a un problème de ce côté-là, mais s'il y a une volonté politique de réglementation, de la maintenir et de la protéger, déjà on voit que ça diminue à ce moment-là. Mais on a vécu une époque où on avait l'impression qu'on avait un règlement et que, d'un autre côté, on favorisait le transport illégal en fermant les yeux et en n'ayant pas de policiers pour l'appliquer.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bergeron, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Bergeron (Ghyslain): Oui. Disons que pour soulever votre question, M. Garon, il serait peut-être bon de parler, comme M. Beaudet vient de le dire, concernant la sous-traitance, peut-être d'obliger juste le contracteur qui a le contrat, le premier intermédiaire et qu'après, ses camions et sa machinerie puissent passer par les organismes de courtage. Ça éviterait peut-être entre les deux qu'il y ait de la sous-traitance de donnée et c'est lorsqu'il y a des sous-contrats que le deuxième intermédiaire veut travailler et

veut nous faire couper les prix, puis c'est là que le problème se pose. C'est au niveau de la sous-traitance qu'on vit dans notre industrie du vrac de très gros problèmes à un moment donné. Il y a l'entrepreneur général qui a le contrat; il donne un sous-contrat. Et, par après, venez-vous-en, la danse est commencée, vous coupez les prix. C'est là que le problème se situe dans notre milieu actuellement.

M. Garon: C'est la question à laquelle je voulais venir, c'est-à-dire que je suis un de ceux qui pensent que, quand un règlement existe, il doit être respecté, ou, s'a n'est pas bon, on le change, mais ne pas avoir de règlement qu'on laisse taire. Alors, quand vous dites que le règlement n'est pas appliqué, surtout le règlement **des taux, de quelle façon?** Je vois que vous l'abordez, mais je vais vous poser la question plus directement: De quelle façon pensez-vous que le marché devrait être organisé pour que, s'il y a un règlement, il soit respecté, et quel devrait être le fonctionnement ou les pénalités pour qu'il ait un effet dissuasif par rapport à ceux qui voudraient passer à côté?

M. Bélanger (Clément): Ce que je pense, M. Garon, là-dessus, c'est que le policier qui ferait enquête et qui trouverait quelqu'un d'illégal, aurait le pouvoir de le geler là, comme on le fait dans la construction, quand quelqu'un travaille et qu'il n'a pas le droit et qu'il n'a pas sa carte. Pourquoi ça ne se ferait pas dans le camionnage, quand un transporteur est vraiment reconnu illégal, qu'on le gèle là, qu'on l'amène en cour comme on le fait avec la balance de la société?

M. Garon: Vous parlez de tous ceux qui n'ont pas de permis?

M. Bélanger (Clément): Je parle de ceux qui n'ont pas de permis.

M. Garon: Pour les taux?

M. Bélanger (Clément): C'est certain que pour les taux, ça prendrait... Je suis convaincu que si on avait un contrôle du courtage illégal, des gens qui sont sur place... Au mois de juin, c'est ce qu'on a revendiqué. On nous dit qu'ils vont venir, mais si on avait des gens vraiment spécialisés dans ça, qui pourraient contrôler et enquêteraient sur le courtage illégal et les taux illégaux, chose qui ne se fait pas actuellement, je suis convaincu que si ça se faisait, ce serait déjà beaucoup mieux, ça s'éliminerait tranquillement.

M. Garon: À la page 8 de votre mémoire, au deuxième paragraphe, vous dites que le revenu moyen des membres des organismes de courtage est inférieur à celui des non-membres. Comment expliquez-vous ça?

M. Beaudet: C'est le rapport de 1987. C'est bien sûr que dans ce mémoire-là, on entre les revenus des forestiers qui travaillent à peu près 10 mois par année et on entre aussi dans le transport de longue distance et dans d'autres catégories de transport qui n'est pas nécessairement le transport de la benne basculante. On parle du transport en vrac en général, alors que, nous, on parle plutôt du transport à benne basculante autour de la maison chez nous, sauf pour le sel. Ces gens-là travaillent plus régulièrement à l'année. Le chiffre d'affaires est plus élevé, mais la marge de profits, par exemple, je ne suis pas sûr qu'elle soit plus élevée. C'est un taux qui n'est pas tellement respecté. On ne travaille pas sur les taux de la Commission tellement, d'ailleurs, ils l'admettent. Il y a un gros volume d'affaires, mais je ne suis pas sûr que le profit, la marge de rentabilité est très forte.

(15 h 30)

Mais c'est le transport longue distance qui fait ça, puis le transport annuel, puis probablement le transport de bois. Je n'ai pas vu, mais il me semble que le transport de bois est là-dedans aussi. Il est inclus le transport de bois. Alors, à ce moment-là, les gens travaillent 10 mois par année, puis ils sont à l'extérieur, parce que les postes de courtage ne touchent pas à la forêt.

M. Garon: Il me reste combien de temps, là?

La Présidente (Mme Bélanger): 14 minutes.

M. Garon: Je vais laisser la chance au ministre, je vois qu'il meurt d'impatience de poser des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Merci. On se partage le temps, ici. Moi, d'abord, je pense que si vous êtes ici, c'est fondamental. Vous représentez des gens qui ont besoin d'une association comme revenu principal, puis ça, ça m'intéresse. On a dit tantôt que ceux que vous représentiez, c'était 40 % de l'ensemble des camionneurs dont c'était le revenu principal. C'est bien ça que vous avez dit: "qui était le revenu principal"?

Une voix: Oui.

M. Thérien: Un agriculteur qui fait partie de l'Association, qui fait partie du poste de courtage, est-ce que son revenu principal est considéré comme camionneur ou comme agriculteur?

M. Beaudet: Dans le moment, on est obligés de les prendre.

M. Thérien: Non, non. Ça, je suis d'accord..

M. Beaudet: Mais, naturellement, ça dépend. Apparemment, un agriculteur, c'est quelqu'un qui met en marché au moins pour 1000 \$ par année de produits agricoles. Ça dépend, s'il est dans le camionnage, qu'il travaille 10 jours, c'est bien embêtant pour nous autres de répondre à ça. Des fois, il fait de l'argent dans l'agriculture, mais s'il se lamente comme les camionneurs...

M. Thérien: Si on se fie à lui, il n'en fait jamais, là, mais quand même.

M. Beaudet: Non, non, non, je le sais.

M. Garon: Il n'en fait pas depuis 1986.

M. Thérien: Non. En fait, le député de Lévis a bien de la difficulté à ne pas faire de politique dans un sujet sérieux.

M. Garon: Il n'y a rien de mal à ça, faire de la politique.

M. Thérien: Non. En fait, je ne veux pas vous faire dire que vous êtes obligés ou pas de le prendre, on connaît les conditions dans lesquelles vous êtes, mais je pense qu'on essaie tous de définir quel genre de clientèle on a besoin d'encadrer, quel genre de clientèle on a besoin d'aider. Et c'est un peu ça que vous cherchez vous aussi, parce que, parmi certains de vos membres, puis c'est d'autres groupes qui vous le disent, vous, vous essayez d'encadrer pas nécessairement ceux qui ont besoin d'être encadrés, parce que, au moment où on se parle, vous êtes obligés de prendre toute la clientèle.

Une chose que vous avez dite en page 16, puis je vous pose la question avec un exemple, en fait, ce que vous revendiquez, parce que vous semblez d'accord pour dire qu'il y a trop de permis, puis vous donnez un moyen pour en enlever sur le marché. Est-ce que c'est bien ça que je comprends?

M. Beaudet: Oui, un moyen timide. Timidement...

M. Thérien: Parfait. C'est ça, vous évoquez un moyen. Mais je pense que vous êtes aussi d'accord que le premier groupe a trop de permis sur le marché pour le travail qu'il peut y avoir, même dans l'opportunité de budgets supplémentaires. Ça, je pense qu'on s'entend tous là-dessus?

M. Beaudet: Oui.

M. Thérien: Ici, vous évoquez le fait, en page 16, que vous recommandez la révocation des permis VR détenus par les détenteurs de permis de la Régie des entreprises. Moi, je prends un

exemple. Je suis un député d'un comté rural où il y a plusieurs dizaines de municipalités, où j'ai plusieurs personnes qui ont de petites entreprises, exemple, qui font de l'asphalte dans les cours, qui font toutes sortes de choses. Ils ont un permis. Ils ont aussi deux camions, celui à leur nom, celui au nom de leur femme, dans le poste de courtage. Ça veut dire que ce type-là, on l'enlève du poste. On l'enlève. Est-ce que c'est ça qu'on veut dire?

M. Beaudet: Bien, c'est exactement ce dont se sont plaints les constructeurs de route, ce matin. Ils disent: Voyez-vous, un petit contracteur d'asphalte, il vient soumissionner contre moi, il n'a pas le contrat, puis là, il arrive sur le travail via le poste de courtage. Alors, lui, il aurait le choix entre faire du camionnage, il est bienvenu de rester, ou d'être contracteur. Là-dessus, on les comprends un peu, les contracteurs, de voir arriver leurs compétiteurs le matin. C'est là-dessus qu'on se rejoint. Mais révoquer les permis comme tel, encore là, il peut y avoir un jeu, il peut mettre ça au nom d'une compagnie, avoir un permis de construction routière. Ça va être difficile. Ce n'est pas facile de tirer la ligne. Ce n'est pas facile.

M. Thérien: Non, mais vous contestez vous aussi le double chapeau?

M. Beaudet: Oui. Oui, parce qu'ils font leur contrat puis, après ça, tassez-vous, c'est encore à notre tour.

M. Thérien: Oui, c'est évident, sauf que, dans la plupart de ceux que je connais, des dizaines d'exemples, les gens font, à peu près tous, deux ou trois salaires différents pour arriver à subsister dans le camionnage, parce que c'est évident que ce n'est pas l'État qui doit payer tout le camion. Même, ce n'est pas tous les contrats de l'État qui doivent payer le camion de l'individu. C'est quand même une entreprise, l'achat, et je trouve ça... Si je regarde, moi, mes camionneurs, dans mon coin, avec la page 16 à E, je peux vous dire que certains camionneurs vont avoir de la difficulté à prendre la position que vous présentez là.

M. Beaudet: C'est-à-dire qu'on parle... M. le député de Rousseau, je crois?

M. Thérien: Oui, c'est ça.

M. Beaudet: Regardez, pour nous, on essaie de trouver des solutions aussi. On se dit: Si on enlève ceux qui ont la vocation de contracteurs, on va peut-être diminuer les permis. Mais ce n'est pas facile. On n'est pas rendus à une politique de rachat. Est-ce qu'on peut faire une politique de rachat? Est-ce qu'on doit donner le choix à ces gens-là? Mais on sait qu'il y a trop

de permis dans le moment. Il y a beaucoup trop de permis et il y en a qui vont disparaître d'une manière ou d'une autre.

M. Thérien: Ça, je suis très content, au moins, on s'entend là-dessus et après cela, on établira les critères, comment on va faire pour...

M. Beaudet: C'est ça.

M. Thérien: On l'a pensé dans le domaine du taxi au Québec, dans le transport aussi. Qu'on le pense dans le domaine du camionnage. On l'a pensé, c'est-à-dire qu'on...

M. Garon: Le gouvernement du Parti québécois.

M. Thérien:... l'a mis en application.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: "On" exclut...

M. Thérien: Mme la Présidente, le député de Lévis peut me laisser parler.

M. Garon: Rendons à César ce qui appartient à César...

M. Thérien: Je l'ai écouté.

M. Garon:... et à Dieu ce qui appartient à Dieu.

M. Thérien: Je l'ai écouté religieusement. Je l'ai écouté...

Une voix: Mais dans ce temps-là, il faisait partie du "on".

M. Thérien: C'est ça.

M. Beaudet: Ou d'augmenter le secteur de travail.

M. Thérien: Oui, oui, c'est ça. Mais quand on parle de 2000 permis de trop, vous n'avez pas nommé de chiffres là, mais...

M. Beaudet: Non, on n'en a pas mis. Ça dépend du contexte, ça dépend de l'année, mais les grands travaux sont terminés au Québec. Je ne veux pas dire qu'ils sont terminés, mais les grands travaux de construction routière, on va en voir de moins en moins. Ça va être plutôt de l'entretien.

M. Thérien: Ils sont finis depuis 1976.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, je pense que M. Garand veut ajouter là-dessus.

M. Thérien: M. Garon?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garand.

M. Thérien: Excusez-moi.

M. Garand: M. Rousseau, pour répondre peut-être aux allégations que vous faites, c'est peut-être davantage des entrepreneurs qui sont en génie civil. C'est peut-être plus ceux-là qui sont visés, pas nécessairement celui que vous dites qui a un camion do vrac, une pépîne, un petit "bull" et qui, les trois quarts du temps, opère lui-même tout ça. Il part avec sa traînée, la pépîne dans le "trailer", il revient chercher le petit "bull". Il fait son voyage de terre, donc le voyage... Ce n'est pas celui-là qu'on vise. C'est ceux qui sont en génie civil, qui, en temps normal, ont des flottes de 10 à 15 camions. Il y en a qui ont quatre à cinq permis. On a même dit ce matin qu'il y en a qui avaient des flottes de VR sur leur propre équipement et qui ne s'en servaient pas.

M. Thérien: Ça va être dur...

M. Garand: De prime abord...

M. Thérien: Ça va être très dur à départager parce que, là, on parle de permis de la Régie de la construction.

M. Garand: Oui, mais il reste que...

M. Thérien: C'est de trouver le critère.

M. Garand:... à un moment donné, c'est...

M. Thérien: Parfait.

M. Garand:... une hypothèse qui a été avancée aussi bien comme nos concurrents ce matin, qui nous ont dit qu'ils en avaient 2000. Lesquels va-t-on faire sauter?

M. Thérien: Parfait. Je veux juste revenir sur... Tantôt, M. le procureur, je pense qu'il parlait de l'asphalte, des contrats négociés. Ce n'est pas d'aujourd'hui, les contrats négociés.

M. Garand: Non, je suis...

M. Thérien: La seule affaire qui a changé, c'est les montants. Mais ma question ne vient pas de là, les contrats négociés, elle vient tout simplement du fait... C'est la même question que ce matin. C'est tout à fait récent que les transporteurs de vrac décident de s'accaparer une partie des contrats négociés et c'est peut-être très valable parce que, peut-être, les autres contrats ont baissé et qu'ils veulent minimiser la baisse. Mais c'est dans cet esprit-là, j'imagine?

M. Beaudet: Oui, c'est...

M. Thérien: Parce que les contrats négociés, ce n'est pas d'aujourd'hui.

M. Beaudet: C'est exact. Mais on n'a sûrement pas... On ne veut pas faire de politique avec ça ou quoi que ce soit, les contrats négociés. Je ne sais pas quand ça a commencé, mais je sais que ça existe, les contrats négociés en asphalte et pour des montants... C'est que l'avenir est dans l'entretien de la construction routière. Alors, si on veut continuer de donner le service et si on veut être présents et apporter un marché à nos gens, il faut aller vers l'asphalte. Je pense que l'avenir du camionnage est dans ce bout-là. Et comme déjà, vous payez aux contracteurs les taux payables aux camionneurs, ce n'est pas un effort suprême qu'on demande. On demande seulement un partage à un endroit où il n'y a pas de soumission ou on ne viendra pas nous conter que c'est la loi des soumissions et le jeu de la concurrence, alors que les contrats sont négociés et généralement avec le plus près. Je n'ai rien contre ça, mais qu'on nous en donne une partie qui nous revient. On pense que ça nous revient.

M. Thérien: Juste pour terminer. Merci.

M. Bélanger (Clément): M. Rousseau, juste une petite chose que j'aimerais apporter. C'est quand même...

M. Thérien: Thérien. C'est du comté de Rousseau. C'est juste...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Thérien du comté de Rousseau.

M. Bélanger (Clément): Du comté de Rousseau, O.K. Mais pour généraliser, en fin de compte, dans certains comtés, avec plusieurs contracteurs d'asphalte, ça n'a pas de problèmes. Ils passent tous par du poste, tandis que, dans d'autres, ils veulent le garder. C'est un peu ça, l'asphalte.

M. Thérien: Oui, parce que, chez nous, c'est 100 %. L'asphalte va au poste. Il ne semble pas y avoir gros de problèmes. Ou presque à 100 %.

Juste un commentaire pour terminer pour monsieur qui s'occupait de l'économie. Moi, je ne suis pas un économiste. J'ai quand même appris "oligopole". Dans mon vocabulaire, ça va m'enrichir. Mais juste un commentaire. Il y a peut-être cinq compagnies, même si je doute de ça, mais je peux vous dire qu'étant au municipal avant et depuis 11 ans, je dirais, dans la fonction publique, le prix de l'asphalte, depuis trois ou quatre ans, au niveau des municipalités, ce n'est peut-être pas les camionneurs qui en ont bénéficié, mais les citoyens, parce que c'est plus

bas que c'était.

Ça fait que j'espère qu'un jour, ils ne payeront pas pour ça. Mais si on regarde dans les trois ou quatre dernières années, les contrats d'asphalte municipaux, ça a baissé.

M. Boucher: Mais...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boucher.

M. Boucher: ...je ne vous ai jamais dit qu'il y avait cinq compagnies uniquement dans l'asphalte. Même s'il y en avait 1000, je vous dis qu'il y en a cinq qui sont en train de contrôler le marché. C'est ça que je veux dire.

M. Thérien: De toute façon, ce n'est pas d'une bataille économique qu'on veut parler.

M. Boucher: Non, je ne veux pas me battre non plus. Je suis très pacifique.

M. Thérien: On veut parler des camionneurs et de leurs conditions de vie. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Rousseau.

M. Garon: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce n'est pas anormal que le prix de l'asphalte ait baissé, le prix du pétrole a baissé. Alors, en 1986, à partir de Pâques à peu près, au mois d'avril 1986, le prix a baissé parce que les ententes de l'IOPEP ont eu un regain de marché et le prix du pétrole qui était à 30 \$ du baril international a baissé même jusqu'autour de 14 \$, même de 10 \$ à un moment donné. Alors, ce n'est pas anormal que ça baisse. J'aimerais demander... Le ministre, le 21 juin 1990, avait annoncé dans un communiqué de presse qu'il ferait une expérience: "Les camionneurs artisans acceptent les dernières offres du ministre Elkas. Le ministre est heureux d'annoncer qu'une entente est intervenue entre l'Association des camionneurs artisans inc. et le ministère des Transports. Cette entente expérimentale assure une participation des transporteurs en vrac dans le transport de revêtement bitumineux du ministère dans chacune des régions du Québec. Cette expérience qui débutera à compter du 1er juillet 1990 s'applique à chacun des contrats de revêtement bitumineux signés et exécutés après cette date, et ce, pour deux ans."

J'aimerais savoir, suite à cette expérience, où il devait y avoir un partage de 50 % du volume au Québec, quelle évaluation vous faites de cette expérience qui a été annoncée par le ministre le 21 juin 1990 pour s'appliquer à partir du 1er juillet 1990.

M. Beaudet: Dans les régions où il n'y avait pas de contrat, où les gens ne faisaient pas de béton bitumineux, ils sont bien heureux d'être embarqués sur le marché. Mais l'expérience en elle-même, c'est prématuré et on espérait réellement rejoindre ce que M. Côté nous avait promis, 50 % par contrat. Mais c'est un début et, dans certaines régions, on a des résultats positifs. Dans d'autres, c'est prématuré, on n'a pas encore vécu l'expérience si ça peut satisfaire à tous les besoins. Mais il y a eu une amélioration chez certains contracteurs. Il y a d'autres contracteurs qui nous donnaient tous leurs contrats d'asphalte.

M. Garon: Est-ce que ça a résulté à un accroissement d'ouvrage pour les camionneurs artisans ou bien s'il n'y a pas eu d'effet à ça encore?

M. Beaudet: Il y a eu un effet dans certaines régions, oui, où il n'y avait pas d'autre chose que l'asphalte et où les contracteurs n'en donnaient pas. Il y en a qui sont obligés de les donner maintenant.

M. Garon: L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec proposait ce matin d'éliminer les entreprises du marché du vrac, les entreprises de transport ou les entreprises du secteur. Vous étiez là quand ils ont dit ça. Ils ont dit que ça éliminerait 45 % des gens et que le partage se ferait entre les autres. Il y en aurait au moins 55 % de contents. Je ne sais pas si vous vous rappelez quand ça a été dit.

M. Beaudet: Oui.

M. Garon: Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Beaudet: J'ai l'impression que ce ne sont pas des chiffres trop trop précis. Puis, encore là, c'est ce qu'on discute depuis le début. C'est quoi, un artisan en 1990? Est-ce qu'on doit le définir? Ça dépend comment on le définit. Eux le définissent comme celui qui conduit lui-même son camion, qui n'en a qu'un et qui vit exclusivement du camionnage en vrac. Je peux vous dire qu'à Montmagny-L'Islet, cette année, s'il vivait exclusivement du camionnage en vrac, il serait mort. Il n'y aurait plus de détenteur de permis, il n'y a pas d'ouvrage, absolument rien. Alors, il faut qu'il vive d'autre chose.

Eux, ils vont pousser la limite exclusivement du camionnage en vrac. C'est bien sûr qu'ils vont éliminer 80 % des camionneurs, parce qu'un camionneur artisan qui ferait seulement du vrac aujourd'hui, il peut vivre dans une ville comme Montréal ou Québec. Mais, en dehors des grandes villes, il faut qu'il fasse d'autre chose. Il n'y a pas assez de transport pour ne pas faire d'autre chose. C'est concentré dans les grandes villes. Le camionneur artisan qui veut vivre, il

faut qu'il fasse d'autre chose. Il ne peut pas vivre dans Montmagny-L'Islet. Je donne ça comme exemple, je pourrais nommer d'autres coins.

M. Garon: Pourquoi? À cause de la neige?

M. Beaudet: Bien, il n'y a pas de travaux; il n'y a absolument rien.

M. Garon: C'est à cause de la neige ou parce qu'il n'y a pas de travaux?

M. Beaudet: Il n'y a pas de travaux. Réellement, il n'y a pas de travaux. Il y a des coins... Je pense que tout a été concentré sur Montréal. On n'a pas de critique à poser là-dessus, nous autres. Mais il y a eu le boulevard Métropolitain et il y a eu l'affaire des Indiens, je pense, qui ont accaparé une partie du budget dans la région de Montréal. Mais dans les régions rurales, il y en a beaucoup où c'est catastrophique, cette année. C'est très très difficile. Ce n'est pas le temps d'enlever les clauses, en tout cas.
(15 h 45)

M. Garon: Je pense bien que les Indiens, on peut bien leur enlever des plumes, mais pas celles-là. Cet été, on ne peut pas dire qu'il s'est fait beaucoup de travaux à cause des Indiens.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On ne peut pas dire que... La police a eu de l'ouvrage, mais on ne peut pas dire que c'est dans la voirie. Ils faisaient leurs trous eux autres mêmes, ils ne faisaient pas de soumissions.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Beaudet: Disons qu'il y a la construction de la route 30. Mais il semble que le volume du transport est dans la région de Montréal. Il nous semble ça.

M. Garon: Je ne gagerais pas fort pour la route 30.

M. Beaudet: Non.

M. Garon: Je ne gagerais pas fort.

M. Beaudet: Non, là, on ne peut pas intervenir là-dessus, mais je pense que les travaux sont dans la région de Montréal, que les gros budgets du ministère sont allés dans la région de Montréal. On peut se tromper, mais on pense ça. En tout cas, ailleurs, c'est sec, c'est très difficile.

M. Garon: Dans Montmagny-L'Islet, ils n'ont rien eu?

M. Beaudet: J'ai nommé ça, Montmagny-L'Islet. Il y a un contrat d'assainissement des eaux à Montmagny, qu'ils sont obligés de faire à 22 % en bas des taux. Le contracteur a dit: Sinon, j'amène mes 20 camions de Montréal pour le faire.

M. Garon: Puis ça, c'est illégal.

M. Beaudet: Oui, il a le droit à ses propres camions sur son contrat.

M. Garon: Non, non, en bas des taux.

M. Beaudet: Bien, en bas des taux, ils vont déposer un accord tarifaire, parce que c'est prévu dans la loi de déposer un accord, mais si on ne dépose pas d'accord, on ne travaille pas, on reste chez nous. Alors, c'est 22 % en bas des taux à déposer à la Commission, sinon tu ne travailles pas. C'est ce qu'ils ont, les camionneurs de la ville même de Montmagny et payeurs de taxes. Dans le reste du comté, il ne faut pas y penser, puis il y en a d'autres de même, là. Il y en a d'autres, c'est réellement une année de récession.

M. Garon: Il y a un bon député, il dit au ministre: Gardé-le pour Montréal. Et à la page 16 du mémoire de l'Association des constructeurs, ce matin, ils disent que les artisans refusent de transporter de l'asphalte. Qu'est-ce que vous dites de ça? Ils ont dit ça.

Une voix: C'est faux.

M. Beaudet: On prétend qu'en 1970 - le constructeur de routes, M. Roy, a dit ça - on refusait de transporter de l'asphalte. Mais en 1980 et 1990, ce n'est sûrement plus la même chose. Ceux de 1970 ne sont pas ici pour y répondre, on est très surpris de ça. Mais on n'était pas là. En 1990, on est convaincus qu'ils veulent transporter de l'asphalte, sinon ils ne transporteront rien.

M. Garon: Les détenteurs de VR qui détiennent un permis de la Régie des entreprises en construction représentent combien de permis de vac?

M. Beaudet: Ceux qui sont spécialisés dans le génie civil qu'on viserait, ça représente à peu près... Les constructeurs de routes, dans leur association, en ont à peu près 250, qu'ils ont dit...

M. Garon: 247.

M. Beaudet: Ça représente peut-être 300 ou 400 autres. Ça fait à peu près 700 ou 800 permis. Encore là, c'est une conclusion timide de notre mémoire, c'est difficile de toucher à qui que ce

soit, ce n'est pas facile de mettre la zone, mais on dit au moins: Ceux qui sont constructeurs de routes, si vous êtes contre ça, on est d'accord avec vous autres, ça en fera de moins. Si vous voulez les enlever, vos permis...

M. Garon: Autre question. Êtes-vous d'accord avec la position de l'UMRCQ, qui dit de donner le pouvoir aux municipalités d'appliquer la clause 75-25, mais de laisser le choix aux municipalités de l'appliquer dans les faits?

M. Beaudet: Oui. Quand on a rencontré le ministère des Transports et la ministre, Mme Bacon, c'est exact qu'on a demandé au gouvernement du Québec de légaliser les clauses municipales, mais en laissant à la municipalité la discrétion de fixer le pourcentage de la clause ou le pourcentage du transport à nous confier, à la discrétion de chaque municipalité. C'est nous qui avons demandé ça à l'Union des municipalités, en respectant... Une fois qu'elle sera légalisée, on ira auprès de chaque municipalité négocier avec eux directement un pourcentage des travaux. Mais on ne voudrait pas que le gouvernement impose aux municipalités un pourcentage, puis que ça fasse un autre sujet de discussion animée, alors on va négocier là-bas après que ce sera légalisé. On est absolument d'accord avec ça.

M. Garon: Surtout que les municipalités sont jalouses de leurs décisions, de leur pouvoir décisionnel.

M. Beaudet: C'est ça, c'est pour ça qu'on...

M. Garon: J'ai un maire à côté de moi. Je suis à la veille de lui acheter une robe.

M. Beaudet: On avait des bonnes clauses à Jonquière, dans le temps.

M. Garon: Sans malice. J'aimerais vous demander: Vous avez dit tantôt qu'il y avait trop de permis, qu'en fonction de la quantité d'ouvrage, il y avait trop de permis, considérez-vous que le gel des permis est suffisant pour réduire le nombre des permis excédentaires, ou avez-vous d'autres suggestions à faire en tenant compte du fait qui a été mentionné, je ne sais pas si c'est vous-même qui l'avez dit, mais quelqu'un a dit tantôt qu'il y avait trop de permis par rapport à l'ouvrage qu'il y avait à faire dans le secteur où vous opérez. C'est une question délicate, je le sais.

M. Beaudet: C'est difficile de cerner ça, parce que le marché est tellement flottant. À un moment donné il y a une grande demande de transport et après ça c'est mort. On ne sait jamais à l'avance. Je pense bien que dans notre mémoire la conclusion la plus timide, c'est celle

de demander de réduire les permis. Mais il y a une chose qui est sûre, si les permis n'avaient pas été gelés en 1977, l'industrie du vrac serait organisée comme dans le général, plus de taux, plus rien, et faillite au bout de 19 mois. C'est important, en tout cas, de les laisser gelés. C'est primordial pour nous. Si vous augmentez les permis par entreprise, comme le groupe qui va nous suivre va vous le demander, c'est fini le vrac. Ça va devenir exactement un marasme comme dans le général. Il faut absolument que ça demeure un permis par camion et au moins ne pas augmenter le nombre qu'on est dans le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste une dernière question, M. le député.

M. Garon: Je vais la garder.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous la gardez?

Une voix: Il y a un monsieur qui a levé la main.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon? M. Garand.

M. Garand: J'aurais peut-être deux ou trois petits commentaires, en réponse à des interventions qu'il y a eu tantôt. On a parlé de bitumineux. On s'est fait reprocher qu'on n'a pas voulu le transporter antérieurement. D'un autre côté, je ne sais pas si on demandait à ces mêmes types-là, certains jours, de gagner uniquement 50 \$ ou 60 \$ dans leur journée, et les obliger à aller travailler le lendemain encore à des conditions semblables... C'est peut-être des choses comme ça qui ont fait qu'à un moment donné on s'est réveillé avec des refus de gens qui n'ont pas voulu faire du bitumineux. À l'heure actuelle, ce cas-là, on le voit de moins en moins. On est conscient, aujourd'hui, qu'il y a de l'attente aux paveuses et aux plans de béton. Il y a des fois, également, de l'attente sur des chantiers, lorsqu'on tombe dans une entreprise privée, mais lorsque ça arrive régulièrement, ou, d'un autre côté, lorsqu'il y a quelqu'un qui est sur le chantier à l'autre bout et que, lui, il n'a plus de camion à sa paveuse, il prend le téléphone, il dit à son contremaître ou à son répartiteur: Appelle-moi des camions. Mais dans la cour du "plant" d'asphalte, il y en a déjà cinq ou six qui attendent. Quelle est l'idée? Toute mettre la flotte sur le chemin pour qu'ils se touchent tous un à un? Au lieu de faire 300 \$, ils vont faire 150 \$. C'est juste des questions semblables qui font, à un moment donné, qu'on veut tenter de se servir de logique.

Il y a également le fait qu'on a passé un petit peu outre, quand on parlait en bas de la ligne d'infrastructure, là, 50-50, lors des der-

nières négociations au mois de juin, on nous a fait, comme commentaire, qu'on ne détenait pas nécessairement des tombereaux, des camions à 35 tonnes, des gros véhicules. Notre demande de 50-50, on veut bien se limiter dans la question où on est dans notre type d'équipement, de camions à benne basculante, point. Le reproche qu'on nous a dit, c'est que ce n'était pas calculable. Mais quelle différence y a-t-il à calculer entre nos camions 10 roues et les camions 10 roues d'un autre entrepreneur en transport, dans le fond, qui, des fois, ne sont pas les siens, la majeure partie du temps? C'est la question qu'on leur a posée, et on a tourné autour du pot sans jamais nous donner de réponse. Je pense que, dans la mesure du possible, que ce soit un camion 10 roues qui appartienne à un artisan ou un camion 10 roues qui appartienne à un entrepreneur en excavation ou un entrepreneur en transport, je pense que c'est le même camion 10 roues. C'est pour ça qu'on a réitéré notre demande de 50 % en bas de la ligne d'infrastructure. Je pense que c'est une demande qui est quand même réaliste.

C'est un peu les points sur lesquels j'avais à rencherir, sur les demandes qu'on a faites aujourd'hui, en ce qui me concerne.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, votre temps est terminé. M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: Merci, Mme la Présidente. M. Beaudet, vous avez fait allusion, tantôt, de même que M. Boucher, à mon rapport concernant les "load brokers". J'aimerais quand même, je pense, apporter, peut-être pas un correctif, mais certaines explications, à l'effet que le "load broker", dans les marchandises générales, parce que, essentiellement, le rapport du comité Charbonneau, s'adressait effectivement au transport de marchandises générales, bien que touchant le contrôle routier, ça s'applique, je pense, à l'ensemble de l'industrie du camionnage. Maintenant, je pense qu'il serait bon de rappeler qu'au niveau de la réglementation des "load brokers" dans l'industrie du camionnage, on ne s'attaque pas au même problème tout à fait.

M. Boucher: On est conscients de ça. On est d'accord avec ça.

M. Charbonneau: Je pense que c'est clair pour vous autres aussi.

M. Boucher: On est d'accord avec ça. On est conscients de ça.

M. Charbonneau: Et aussi, de par l'industrie du camionnage de marchandises générales, on a aussi à tenir compte, autant que faire se peut, des autres provinces et aussi regarder au niveau fédéral comment on peut travailler ça aussi. Je

pense que ça aussi, c'est important. Il ne faudrait pas, pour le bénéfice des gens, non plus dire que c'est le même problème. Ce n'est pas tout à fait ça. Juste pour terminer, les entreprises de courtage dans l'industrie du transport général sont quand même des entités corporatives à but lucratif aussi qui peuvent opérer facilement en dehors du Québec, qui peuvent opérer sur la frontière de l'Ontario par téléphone et tout est possible, ce qui est pratiquement chez vous impossible. Ça aussi, il faut faire cette distinction-là. Je voulais juste être sûr qu'on se comprenait bien. Ça ne me choque pas que vous ayez mentionné mon rapport, loin de là, mais je veux juste être sûr qu'on parlait bien du même problème.

M. Beaudet: Quand vous avez parlé, M. Charbonneau, de l'encadrement du courtage...

M. Charbonneau: Oui.

M. Beaudet: ...parce que ceux qui vont nous suivre à la table vont demander que les permis de courtage soient émis à des corporations à but lucratif, alors, peut-être qu'on a... Mais on comprend que ce n'est pas le même problème. Mais vis-à-vis d'un camionneur artisan qui est en sous-traitance tout le temps, vous avez semblé parlé d'encadrement du courtage. Je sais que ça ne seraient pas les mêmes normes, mais l'encadrement du courtage est très important.

M. Charbonneau: Le mot s'applique.

M. Beaudet: C'est là-dessus qu'on vous a cité.

M. Charbonneau: Le mot s'applique effectivement.

M. Boucher: Mon commentaire s'inscrivait dans cette notion générale de concurrence et de déréglementation. On disait ce matin: L'Amérique du Nord a déréglementé. Mais si on regarde la bible des capitalistes américains, si je peux employer cette mauvaise expression, Ford, Fortunes, Business Week, bien, depuis 1989, le vent est de l'autre bord. On est à passer les "Reaganomics". On est à réglementer de nouveau dans le transport aérien, entre autres. O.K.? Il y a des commissions gouvernementales qui sont en train d'évaluer la nouvelle réglementation du transport aérien aux États-Unis. Alors, qu'on ne vienne pas nous dire qu'on est à contre-courant. On n'a pas bougé. On est toujours dans le bon courant.

M. Charbonneau: J'aimerais... On risque de manquer de temps. Vous me permettez, Mme la Présidente, on est...

La Présidente (Mme Bélanger): il reste

encore du temps, M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: On a encore... Ah! O.K. J'aimerais qu'on revienne à la page 19 de votre exposé où, au bas de la page, vous mentionnez: "L'ANCAI demande qu'un véritable service d'enquêtes soit mis en place afin d'empêcher tout type d'infractions..." Et on termine en disant: "L'Association désire que ces derniers relèvent de la Commission des transports du Québec et non pas de la Société d'assurance automobile du Québec." Alors, si vous pouviez nous donner des explications à ce sujet.

M. Beaudet: La Commission des transports est là, elle est l'organisme en principe qui est là pour réglementer, pour appliquer les lois des transports, pour régir les transporteurs. On pense qu'une communication directe avec la Commission des transports pour ces enquêteurs spécialisés pourrait être plus efficace pour régler le cas des transporteurs illégaux. Que la Commission se penche à mesure sur les problèmes.

M. Charbonneau: Bon, si vous me permettez, à ce moment-là, est-ce qu'on doit comprendre que vous demandez un service d'enquêtes qui serait en parallèle avec le contrôle routier qu'on veut mettre en place actuellement?

M. Beaudet: Alors, moi...

M. Charbonneau: Est-ce que c'est deux contrôles routiers ou... C'est quoi au juste la différence que vous faites?

M. Beaudet: Nous, on prétend que le contrôle routier, c'est la pesanteur, le Code de la sécurité, les toiles, les choses qui relèvent du Code de la sécurité routière. Mais dans le courtage, il devrait y avoir des enquêteurs spécialisés qui dépendent de la Commission des transports et qui appliquent la Loi sur les transports. La Loi sur les transports devrait être appliquée par des gens, des enquêteurs spécialisés, alors que le contrôle routier, c'est pour la vérification mécanique, tout ce qui dépend du Code de la sécurité routière. Et ces escouades spécialisées dans la Loi sur les transports devraient être sous le contrôle de la Commission des transports qui est l'organisme qui est là pour régulariser le transport. C'est ce qu'on demande.

M. Charbonneau: O.K. Donc, si je comprends bien, il y aurait deux services...

M. Beaudet: Oui.

M. Charbonneau: ...un service pour l'industrie du vrac au niveau des enquêtes et un service au niveau du camionnage en général au niveau de la Loi sur le camionnage. Est-ce comme ça que je comprends ça ou que je dois

comprendre?
(16 heures)

M. Beaudet: Je pense que tout ce qui dépend de la Loi sur les transports et de la Loi sur le camionnage devrait être sous la supervision de la Commission des transports, alors que ce qui regarde le Code de la sécurité routière devrait dépendre des contrôleurs routiers: la vérification mécanique, les toiles, la pesanteur. Le contrôleur routier, nous autres, c'est un gars qui s'occupe du Code de la sécurité routière.

M. Charbonneau: Je comprends.

M. Beaudet: La Loi sur les transports, c'est une autre affaire et la Loi sur le camionnage aussi.

M. Charbonneau: Mais le but de ma question c'est que, moi, je pensais, en tout cas, que la brigade du contrôle routier, on pouvait avoir à l'intérieur de ces gens-là l'expertise pour pouvoir toucher à tous les secteurs, incluant les enquêtes qui doivent se faire de la même façon dans le transport général.

M. Beaudet: Est-ce que, sincèrement, vous pensez... Nous autres, on se demande jusqu'où la RAAQ peut être intéressée par les infractions à la Loi sur les transports. La RAAQ s'occupe des véhicules et de la sécurité routière, mais quand on tombe dans la Loi sur les transports, il me semble que c'est loin pour elle. Il me semble que ça dépend plus de la Commission des transports, mais ça, c'est une opinion. Pourvu qu'il y ait des gens, en tout cas, pour le vérifier efficacement, on va être heureux.

M. Charbonneau: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Juste une petite question. Étant donné que, demain, on va recevoir les gens de la zone 10, qu'est-ce que vous pensez de leur demande de vouloir un peu circonscrire ou limiter ça? C'est quoi votre opinion là-dessus, vous autres, comme mouvement?

M. Beaudet: On va demander aux gens de la zone 06 qui sont les voisins de la zone 10...

M. Thérien: C'est ça.

M. Beaudet: ...vous aussi, vous êtes un voisin, M. Garand, de répondre. Nous, Québec, on est...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garand.

M. Garand: Votre cas est similaire. Vous avez déjà vécu le cas également dans la zone 05

et dans la zone 03. C'est un fait que leur demande est basée uniquement sur les contrats de type excavation. Ils ne veulent pas limiter les gens à ce qui a trait au transport plus général, type transport ou aller faire du déchargement, qui ne regarde pas l'excavation comme telle. C'est une médaille à deux tranchants. À l'heure actuelle, ça peut être bon pour eux autres, tandis que, dans trois ou quatre ans, ça peut être bon également pour nous autres, parce que ce qu'ils nous reprochent à dire qu'on se promène autant de l'autre bord nous autres, les gars de la 06, eux autres également le font, c'est réciproque. Disons que c'est un point après lequel on ne courra pas, mais s'il arrive, on vivra avec.

M. Thérien: Mais êtes-vous pour ou contre?

M. Garand: Je vous l'ai dit: C'est équitable entre les deux, à l'heure actuelle.

M. Thérien: Vous me répondez en politicien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Beaudet: On a peut-être des aspirations, on ne sait jamais.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Thérien: Vous avez le droit.

M. Beaudet: Il y a une chose, cependant, qu'il faut retenir, M. Thérien, c'est qu'il faut qu'ils soient limités uniquement à ce qu'ils demandent, pas au transport du vrac général. Eux autres, à l'heure actuelle, ils l'ont limité aux chantiers d'excavation, mais il ne faut pas le limiter au transport du vrac comme tel. Si vous avez affaire à aller chercher du matériel dans une meunerie qui est sur le port ou à aller charger du sel qui est sur le port de Montréal, il ne faut pas que ça soit limité uniquement aux gars de la 10 parce que le sel est pompé sur le port de l'île de Montréal. C'est là-dessus qu'il faut s'enligner.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, messieurs, au niveau du revenu, c'est une étude qui résulte de quelle année? Pour les revenus que vous avez démontrés, on se réfère encore à l'étude de 1987?

M. Boucher: Troisième trimestre de 1987.

M. Elkas: Les rapports qu'on a, nous - et ce n'est pas le montant nécessairement net que je vais vous donner, c'est le montant brut - provenant du camionnage tout simple, en

1987, la personne qui est membre de votre Association a été chercher 67 000 \$, en chiffres arrondis. Celle qui est non-membre a été chercher 111 000 \$. Pouvez-vous me dire la différence entre les deux? Ça, ce n'est pas "autres emplois". On vous parle simplement du revenu provenant du camionnage.

M. Beaudet: C'est parce que vous incluez le forestier. C'est parce que tout le jeu du forestier est là. Le gars qui travaille 10 mois par année en forêt, lui, il peut gagner jusqu'à 250 000 \$ par année, il travaille 24 heures par jour, sur le plan forestier.

M. Elkas: Oui.

M. Beaudet: Alors si vous faites des moyennes entre des gens à benne basculante en vrac et des gens qui font du transport forestier, on arrive avec une moyenne qui fausse un petit peu la réalité.

M. Elkas: Mais le nombre de camionneurs qui font du forestier comparé à l'ensemble, en pourcentage...

M. Beaudet: Oui.

Une voix: On a un tableau là-dessus.

M. Elkas: ...ça fait des moyennes assez importantes.

M. Beaudet: On peut parler de 20 %, 25 %. Ça veut dire qu'on aurait besoin de plus de clauses pour rejoindre l'autre. Est-ce que c'est ça que vous voulez nous dire?

M. Elkas: Non, c'est une question que je me posais.

M. Boucher: Si je me réfère à un tableau dans lequel on a compilé, le tableau de la page 6 ou 7 qui n'est pas paginée, voici: Au niveau des détenteurs de permis, il y a 7488 détenteurs pour 10 141 permis. Si on exclut la région 10, ce à quoi on se réfère, c'est 6590 détenteurs et 8980 permis. Si j'exclus les transporteurs de bois, alors les transporteurs de bois, c'est la différence entre 6590 et 4995 détenteurs, versus 8980 et 6539. Alors, donc, c'est à peu près 25 %, tel que Me Beaudet vient de le mentionner.

M. Elkas: Vous nous dites que, sur les transferts de permis, il y en a environ 1000 par année. Vous demandez plus de contrôle sur ça. Quels sont les moyens que vous pourriez recommander au niveau du contrôle, et puis est-ce qu'on devrait, en même temps, les diminuer? Il y en a 1000 qui se font par année, puis c'est un chiffre qui est assez important, impressionnant. J'aurais pensé que c'aurait été moins, mais on me

dit que ce sont 1000 permis par année qui sont transférés. Comment pouvons-nous exercer du contrôle à ce niveau-là? Et est-ce que ce sont tous des permis où vraiment le gars fait du vrac ou si c'est seulement un permis, mettons, un gars que ça fait peut-être trois ans qu'il n'a pas fait de camionnage et puis décide qu'il va se débarasser de ses permis, va les vendre parce que c'est payant?

M. Garand: À l'heure actuelle, un transfert de permis, il y a du permis qui est opérationnel, puis il y a également du permis qui ne l'est pas. Il y a des normes d'écrites dans le règlement du vrac, dans les articles 20 à tout près de 30, qui doivent être respectées, puis on s'en sert plus ou moins pour accorder un transfert de permis. On sait qu'il y a actuellement des permis VR qui sont sur des camionnettes, ça fait qu'ils ne sont pas opérationnels, ces camions-là. Il y a également des permis VR sur des gars qui font du "highway". Ça fait que, dans le vrac, ils ne le donnent pas le service, mais ils sont là quand même. Ça fait qu'il y a un paquet de détails, lorsqu'on fait un transfert, qu'on pourrait faire appliquer les articles de 20 à tout près de 30 dans la réglementation, puis il y a des permis qui s'élimineraient comme ça également.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le ministre.

M. Elkas: En conclusion, simplement vous dire qu'on a tous un grand défi devant nous, essayer de régler les problèmes auxquels ont fait face. Je vais vous faire la même offre que j'ai faite à l'Association des constructeurs de routes et grands travaux, à savoir si vous êtes prêts à vous asseoir à la même table que les autres intervenants transporteurs pour arriver à une solution, incluant la RPEV, c'est évident, parce que le "membership", à ce qu'on me dit, augmente énormément, et vous dire que la libre concurrence, c'est une bonne chose, mais par contre, on va y faire attention. Je pense que les arguments qui ont été apportés par M. Boucher sont bons, mais, par contre, je dois comprendre aussi que si on donnait 100 % du contrôle à l'ANCAI, on aurait un monopole, un peu comme les autres. Alors, il va falloir négocier des affaires comme: Comment est-ce qu'on peut négocier avec les entrepreneurs le niveau de service, la disponibilité, le niveau de travail? Tout ça, ce sont des choses qu'il va falloir examiner et s'assurer qu'on n'a pas un organisme en place qui va permettre, je ne dis pas à 100 % des camionneurs en vrac ou de vos membres, mais que les gens soient incités à donner du bon service. Quand on est trop protégés, on a tendance à dire: Ça va venir automatiquement, puis, le service, ce n'est pas tellement important. Il faudrait trouver des mécanismes qui vont aussi inciter l'industrie à donner un bon service.

Cela étant dit, j'aimerais vous remercier de la présentation que vous avez faite. J'espère qu'on va pouvoir se rejoindre bientôt à une table commune où on pourra discuter des résultats de cette présentation. Je suis sûr qu'on va en venir à une bonne solution. Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Messieurs de l'Association nationale des camionneurs... Une petite seconde. M. le député de Lévis votre temps est écoulé.

M. Garon: Non, mais, en terminant tantôt, on a fait la même chose.

Une voix: De consentement.

M. Garon: Je veux simplement remercier les gens de l'ANCAI. J'ai été un peu surpris des propos du ministre, par exemple, je dois dire. Moi, j'ai compris qu'il y avait une table au printemps. Là, on fait une commission parlementaire parce que la table n'a pas marché, puis il a l'air d'arriver, comme conclusion, qu'il va y avoir une autre table après la commission parlementaire. Là, je ne comprends plus. À un moment donné, il faut que... Un ministre, ce n'est pas rien que quand ça va bien et que c'est sur le pilote automatique, mais c'est là aussi pour prendre des décisions. Là, je vous entends, je ne sais pas où vous allez, mais je vois que la conclusion des travaux de la commission, ça ne peut pas être: On va faire une autre table de discussions. J'imagine, à un moment donné, que le ministre va être obligé de prendre position. Alors, je voudrais remercier les gens de l'ANCAI des explications qui ont été claires...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...et qui ont contribué, je pense, à faire comprendre leurs problèmes, la situation du marché, pourquoi ils demandent une loi et des règlements et l'application de la loi qui est adoptée par le Parlement et le règlement qui est adopté par le Conseil des ministres.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis.

M. Garon: Moi, je dois vous dire, là-dessus, comme je le disais tout à l'heure, qu'il faut que la loi et les règlements soient respectés, et si la loi et les règlements ne sont pas bons, bien qu'on les change, mais on doit faire respecter la loi et les règlements, autrement ça ne donne rien d'avoir une loi et des règlements.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je veux seulement clarifier le point encore. C'est peut-être que le député de Lévis n'a pas compris. Cette table dont on avait parlé ce printemps est une table permanente à laquelle tous les intervenants pouvaient s'asseoir. C'est la permanence qu'on recherchait et pas nécessairement une table pour corriger ce qu'on a fait ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le ministre. On remercie les membres de l'Association nationale des camionneurs artisans de leur participation. La commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 12)

(Reprise à 16 h 22)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Nous avons à la table des invités le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc. Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc.

M. Savard (Jules): M. le ministre, Mme et MM. les commissaires, j'aimerais vous présenter nos représentants.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez un micro, monsieur?

M. Savard: Oui. M. Bellemare, à ma gauche; M. Riendeau, Me Noreau, Me Blair et M. Beaumont.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 40 minutes pour présenter votre mémoire.

M. Savard: Mon nom est Jules Savard, président du Regroupement. Nous tenons, en premier lieu, à remercier les commissaires de nous donner l'opportunité de présenter notre point de vue et nos suggestions au nom du Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac, RPEV.

Introduction. Nous avons pris bonne note du mandat d'étude confié aux commissaires. Toutefois, nous nous sommes permis de resituer le débat dans sa juste perspective car les résultats des présentes auditions auront un impact déterminant sur la survie des entreprises que nous représentons.

Intérêt public, intérêts exclusifs. En effet, pour les membres du RPEV, la tenue de la commission parlementaire est une étape cruciale. C'est notre Regroupement qui en a suggéré la

tenue à l'honorable ministre des Transports et nous nous réjouissons qu'il ait décidé de donner suite à notre recommandation. En fait, comme nous tenterons de le démontrer, la situation dans le secteur du transport en vrac est à ce point détériorée que le recours aux élus du peuple s'avère essentiel afin de résoudre une problématique qui est devenue essentiellement politique. Les événements récents qui ont été vécus sur la colline parlementaire et ailleurs en province, particulièrement dans la région de Montréal, nous font conclure que le législateur doit intervenir afin de trouver des solutions qui tiennent compte des intérêts véritables de toutes les parties intéressées. En effet, les recommandations et suggestions que les parlementaires retiendront durant les séances de votre commission auront un impact non seulement sur le devenir de plusieurs centaines de nos membres, mais également sur tout un secteur de l'économie québécoise. C'est de l'intérêt public que nous discutons ici et non des intérêts exclusifs d'une partie des détenteurs de permis de transport en vrac.

Précisions sur le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac. Le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc., ci-après désigné RPEV, est une société sans but lucratif incorporée en vertu des lois du Québec, qui existe officiellement depuis le 28 avril 1990. Le RPEV est doté d'un conseil d'administration de 20 membres et d'un comité exécutif de six membres et regroupe, au moment d'écrire ces lignes, plus de 200 membres en règle, et ce nombre s'accroît de jour en jour. Nous représentons toutes les catégories de détenteurs de permis de vrac, d'un seul permis à plus de 50 permis. La moyenne d'existence de nos entreprises est de plus de 19 ans.

En préparation à la commission parlementaire, notre Regroupement a fait préparer une seconde étude économique détaillée de notre secteur d'activité. Un résumé du rapport d'étude est joint à l'annexe 1. Il démontrera au lecteur l'importance de notre part du marché ainsi que la variété des matières en vrac transportées. Les entrepreneurs en vrac se sont constitués en groupe de représentation depuis plus d'un an. Ils ont rencontré les autorités du ministère des Transports du Québec à deux reprises, soit le 6 décembre 1989 et le 14 février 1990. À la première de ces rencontres, soit celle du 6 décembre 1989, notre groupe a présenté au sous-ministre des Transports un mémoire faisant état des principaux problèmes rencontrés par ses membres ainsi que des recommandations afin de résoudre lesdits problèmes. Certaines de nos recommandations sont reprises dans le présent texte. Me Blair.

M. Blair (David): Je vais continuer. Mon nom est David Blair. Je suis un des avocats de l'association du Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac. Afin de bien situer le

présent débat dans une perspective historique, nous allons prendre quelques minutes pour exposer notre perception de l'historique qui est très importante; pour pouvoir comprendre notre position et nos critiques de la situation d'aujourd'hui, il faut les situer dans le contexte historique.

En effet, les problèmes que nous discutons aujourd'hui originent du début des années soixante-dix. À cette époque, le transport dit en vrac au Québec, par exemple du sable, de la terre, du gravier, n'était pas réglementé. Les autres matières constituaient du transport général réglementé par l'ordonnance générale sur le camionnage avec, pour conséquence, que les propriétaires de camions qui transportaient des matières dites en vrac - sable, terre, gravier - étaient dans un marché libre. À l'époque, des rapports gouvernementaux concluaient qu'une compétition excessive avait trop souvent pour conséquence de conduire les camionneurs à la faillite personnelle. Les autorités gouvernementales se devaient d'agir, tant pour assurer un équilibre et une stabilité que pour éviter des abus.

Le lieutenant-gouverneur en conseil a ainsi adopté le règlement initial sur le transport en vrac qui définissait, entre autres choses, premièrement, les matières en vrac, par exemple, sable, terre, gravier, en y ajoutant toute une série de matières empruntées au transport général et qu'on qualifiait dorénavant de matières en vrac. Nous verrons les conséquences de cette décision sur plusieurs de nos membres plus loin dans cet exposé. Le règlement 12 déterminait de plus les critères d'obtention d'un permis et, troisièmement, fixait les normes que devait suivre la Commission des transports dans la fixation des taux et tarifs. Nous convenons que le principe de ces mesures avait pour but d'éliminer une compétition indue et de permettre à des transporteurs de gagner honorablement leur vie, le tout naturellement dans un contexte de saine compétition.

Le règlement 12 semblait respecter les parties intéressées puisqu'il reconnaissait qu'il y avait non seulement des artisans, mais aussi des entrepreneurs en vrac, à tel point que le règlement établissait comme suit la distinction entre un artisan et un entrepreneur en vrac. Alors, la définition de camionneur artisan qu'on tire du premier règlement 12: "Camionneur artisan: Toute personne physique qui ne possède qu'un camion, qui le conduit elle-même et l'utilise pour faire du camionnage en vrac." La définition d'entrepreneur: "Toute personne qui: i) possède plus d'un camion et qui les utilise pour faire du camionnage en vrac; ou ii) ne possède qu'un camion et qui l'utilise pour faire du camionnage en vrac et qui produit à la Commission et à l'association de la région pour laquelle elle est détentrice d'un permis une déclaration conforme" à l'effet qu'elle ne déclare pas être camionneur artisan. Alors

voici, être artisan, c'était un choix, c'est-à-dire qu'il y avait possibilité pour quelqu'un qui se qualifiait comme artisan de s'exclure de la qualification, mais non, évidemment, vice versa.

Mais à y regarder de près, la distinction précitée entre artisan et entrepreneur avait un but plus immédiat. En effet, le gouvernement avait décidé à l'époque de favoriser les artisans en leur donnant la quasi-totalité de certains contrats provenant du ministère de la Voirie. C'est cette clause qu'on qualifie encore aujourd'hui de clause 75-25, c'est-à-dire, en substance, 75 % des travaux de voirie au-dessus de la ligne d'infrastructure, et, pour cela, il fallait absolument que le règlement 12 différencie l'artisan et l'entrepreneur. Dans ce contexte réglementaire, les entrepreneurs en vrac ne pouvaient prétendre à bénéficier de la clause 75-25.

La situation était pour le moins particulière. En effet, d'un côté, l'État québécois via la Commission des transports délivrait des permis aux entrepreneurs en vrac et, de l'autre, il leur enlevait via sa section voirie une part du marché. Nous soumettons donc que la distinction entre artisan et entrepreneur n'avait pour seul but que d'exclure les entrepreneurs de la clause 75-25 du ministère de la Voirie. La situation était non seulement particulière, mais très injuste pour les entrepreneurs. Un grand nombre de nos membres étaient à l'époque ce que nous qualifions dans le métier "des anciens". Ils étaient pour la plupart des transporteurs détenteurs d'un permis de transport général, du moins certains d'entre eux, à qui on venait d'enlever par le règlement 12 toute une série de matières qui étaient dorénavant du vrac. Bien sûr, le gouvernement du Québec prétendait qu'il respectait les droits acquis de ces membres. Nous pourrions donner aux membres des exemples de ce qu'il est advenu dans la réalité des prétendus droits acquis des entrepreneurs en vrac. À ce stade-ci, contentons-nous d'exprimer que, par une série de pirouettes réglementaires et administratives, on a tenté de diminuer de manière progressive les privilèges de nos membres à un tel point que les membres du RPEV sont placés dans la situation suivante: Si rien de concret n'est décidé par la présente commission, ils risquent tout simplement à brève échéance de perdre leurs entreprises. Est-ce une façon juste et équitable de traiter des gens qui oeuvrent dans le secteur du transport depuis 20 ans et, dans certains cas, depuis plus de 30 ans?

Malgré toutes les restrictions précitées, nos membres se sont adaptés aux réalités changeantes du secteur du transport en vrac. En effet, les entrepreneurs en vrac se sont dotés peu à peu des équipements spécialisés requis par les "grands donneurs d'ouvrage". Nos entrepreneurs en vrac savaient que les grands contracteurs devaient faire face à une réalité économique sans cesse changeante et que la compétition devenait de plus en plus féroce. Les membres du RPEV se

savaient condamnés à l'excellence, avec le résultat que, dans bien des cas, nous sommes devenus une partie intégrante du développement des grands contracteurs. En d'autres termes, les entrepreneurs en construction savaient et savent encore qu'ils pouvaient compter sur les entrepreneurs en vrac en termes d'équipement, de qualité et de fiabilité du service. Tout cela, il faut le dire, s'est fait par des efforts constants et soutenus de nos membres. Ils ont établi et développé, dans un contexte réglementaire très difficile, des PME qui sont, dans la plupart des cas, une présence significative dans leurs milieux respectifs. Ils ont mis en pratique ce que bien d'autres provinces canadiennes envient des Québécois, soit notre esprit créateur et notre sens de l'"**entrepreneurship**".

Les postes d'affectation ou postes de courtage. De manière très simple, le courtier est un intermédiaire de commerce. C'est celui qui reçoit une demande de service et la distribue entre plusieurs personnes. Pensons à la notion classique de "dispatcher" dans le secteur du taxi. Le règlement initial 12 sur le transport en vrac déterminait les modalités relatives à la création, au fonctionnement et à la direction de postes de courtage en vrac ou postes d'affectation, et ce, dans les régions administratives du Québec. À cette époque, ce règlement permettait aux artisans et aux entrepreneurs de se doter d'un poste de courtage. Nous citons à l'appui de cet énoncé une décision de la Commission des transports qui délivrait en 1976 un permis aux entrepreneurs de la région 06. En 1977, à la faveur d'une réécriture du règlement 12, le gouvernement abolissait la prérogative aux entrepreneurs en vrac de se doter de postes de courtage ou d'affectation. La nature même des opérations des membres du RPEV impliquait une notion de courtage. Il faut même se souvenir que la plupart des membres du RPEV étaient à l'origine des transporteurs généraux qui avaient le droit de faire du courtage. Le transport avant 1973, sauf sable, terre et gravier, était du transport général. Le courtage était une partie intégrante des opérations de nos membres, et ils se devaient, afin d'assurer une flexibilité et une rentabilité à leurs entreprises, de continuer à requérir les services de détenteurs de permis de vrac afin de compléter leurs contrats, ce qu'ils firent durant plus de 15 ans.

Alors, si vous me permettez une petite sortie, la notion du courtage, celle établie par l'article 36.2, est très importante pour nous. Selon notre perception de la chose, c'est de la **sous-traitance**. Dans l'industrie du camionnage, aujourd'hui, toute entreprise tente, de façon générale... Dans l'industrie du camionnage général, il se fait régulièrement de la sous-traitance, de sorte qu'une compagnie de transport va signer des contrats pour un ensemble de travaux et qu'elle va les faire avec tous ses camions. Si elle a besoin d'un excédent de

camions, elle va aller les engager. C'est la seule façon qu'elle peut s'assurer que ses camions sont occupés en tout temps. Alors, voici l'importance de cette question pour nous.

Dix ans plus tard, soit en février 1987, le ministre des Transports décidait de procéder à une consultation provinciale sur le camionnage en vrac. Et on vous a parlé tout à l'heure de ce rapport qui avait été publié, je pense, en 1988, Rapport de consultation sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec, publié par le ministère des Transports. Même si ce rapport d'étude issu de la consultation reconnaissait l'existence et l'importance des entrepreneurs en vrac, le gouvernement décidait d'amender la Loi sur les transports et le règlement sur le transport en vrac en introduisant les nouvelles dispositions, notamment en matière de courtage, qui oublièrent complètement l'existence de l'entrepreneur en vrac. En d'autres mots, l'entrepreneur en vrac n'existait plus, du moins au niveau du règlement 10.

Ce nouveau règlement 12 définissait les normes permettant à la Commission des transports du Québec de délivrer des permis de courtage. Alors là, c'est la trouvaille du siècle: on réintroduit la clause 75-25 en spécifiant par décisions ministérielles que ce sont dorénavant les postes de courtage détenteurs d'un permis de la Commission, qui pourront exclusivement avoir accès à la clause 75-25. Nous nous souvenons qu'en termes de continuité historique, le poste de courtage est destiné aux artisans. On oublie complètement nos membres qui ont des permis dits 12L - ce sont des permis de camionnage général auxquels sont rattachés les droits de vrac - et qui ont le droit de faire du courtage dans le cadre de ces permis. Autrement dit, ils ont le droit de faire de la sous-traitance dans le cadre de leurs permis 12L. On oublie également ceux qui ont, de bonne foi, effectué le choix de se doter de permis de vrac plutôt que de continuer de transporter les matières en vrac en vertu de leur permis général. Ces entrepreneurs, dont certains membres du RPEV, sont, 15 ans plus tard, extrêmement pénalisés.

Pour bien s'assurer que les artisans contrôlent les postes de courtage, le gouvernement spécifie, dans le nouveau règlement, que dans la computation par la Commission des transports du Québec des votes des détenteurs intéressés à faire partie d'un poste de courtage, c'est la formule: un détenteur ou entreprise égale un vote.

Regardons attentivement la beauté et l'injustice fondamentale du système. Quand la Commission des transports émet un permis de transport en vrac, il est émis pour un véhicule particulier. Donc, un permis pour un camion. Certains de nos membres, à titre d'exemple, peuvent avoir 50 permis pour 50 camions; ils paient des droits pour ces 50 camions. Toutefois, lorsque vient le temps de considérer l'établisse-

ment d'un poste de courtage dans une région administrative du Québec, le règlement ne leur accorde qu'un seul vote. Prenons un exemple limite: dans une région particulière, vous avez 10 détenteurs, soit 9 détenteurs qui ont chacun un seul permis et un de nos membres qui a 50 permis. Qui, pensez-vous, contrôlera les destinées du poste? Il est aisé de comprendre que cette méthode de calcul a pour seul but d'exclure nos membres. Également, il est bon de noter que le système de répartition qui favorise tous les postes fait en sorte que, lorsqu'on inscrit plus d'un camion, le deuxième camion n'est choisi qu'après tous les autres camions et, lorsqu'on a trois ou quatre camions, ça devient quasiment impossible de faire partie du système.

Alors, essentiellement, comparons ce système au transport général de marchandises. Dans ce secteur, la Commission délivre un permis à l'entreprise, peu importe le nombre de camions qu'elle peut avoir, et on ne contrôle pas le courtage.

À ce stade, je demanderais à Me Noreau de continuer notre présentation.

M. Noreau (André): André Noreau, je suis avocat du RPEV pour la région de l'ouest. Donc, en vertu du nouveau règlement sur le vrac, on joue sur les deux tableaux à la fois. On applique en même temps les principes du droit corporatif et du droit coopératif. En effet, la Commission donne un permis par camion, mais quand vient le temps de reconnaître les droits afférents au privilège obtenu, c'est-à-dire autant de votes que vous avez de permis, on retient le système d'un détenteur, un vote. Les membres du RPEV ne peuvent pas concevoir que les membres de l'Assemblée nationale acceptent semblable injustice. Il faut appeler les choses par leur nom. Cette mesure gouvernementale a pour seul effet d'obtenir indirectement l'expropriation pure et simple de nos entreprises sans avoir à en payer le prix. Comme le dit Montesquieu, "Tout homme est libre qui a un juste sujet de croire que la fureur d'un seul ou de plusieurs ne lui ôteront pas la vie ou la propriété de ses biens", sinon c'est l'anarchie. Nous soumettons respectueusement aux membres de la commission que les autorités gouvernementales ont été plus averties quand elles ont imposé le rachat des permis de taxi dans la région de Montréal.

Nous devons réitérer que, depuis plusieurs années, les membres du RPEV sont complètement ignorés par les autorités gouvernementales. Le gouvernement du Québec légifère sans consulter tous les intéressés. On fait des règlements pour avantager un seul groupe. Si cela n'est pas de la discrimination, qu'est-ce que c'est? En somme, jusqu'à ce jour, on a voulu acheter la paix sociale en imposant des mesures qui ne favorisaient qu'un seul groupe, avec le résultat que l'on sait.

Comme le dit Jean Monnet, maître à penser

du premier ministre du Québec et, humblement, de celui qui est en train de lire, et le père de la CEE; "Du jour où je me suis occupé des affaires publiques, j'ai compris que l'égalité était absolument nécessaire... Une paix d'inégalité ne pouvait rien donner de bon." Et encore: "La clef de l'action politique se situait pour moi dans cette règle: considérer l'exposé du problème dans son ensemble et à la lumière de l'intérêt général."

Nous concluons que les faits et gestes du gouvernement doivent dorénavant témoigner envers tous les intéressés de ces préoccupations essentielles que sont la stabilité de notre société et l'intérêt public en général. Le gouvernement doit consacrer le principe de l'excellence, de la négociation et du respect de la parole donnée. Ces critères sont essentiels à toute démocratie et stabilité sociale.

Nous soumettons à la commission que nos membres étant titulaires de permis de vrac et payant leurs droits à l'État québécois, et leurs taxes, ont, par voie de conséquence, un droit égal aux artisans, non pas au sens strictement légal, mais au sens de la pure justice sociale et politique, entendu au sens du grand sociologue français Duverger, qui précise essentiellement qu'une mesure législative visant à encadrer une réalité sociale ne peut créer deux catégories de citoyens et attribuer des avantages indus à une seule d'entre elles. Concourir à un tel état de choses, c'est perdre de vue l'intérêt public et vouloir à tout prix acheter une paix sociale bien précaire et éphémère. Nous ne voulons pas pour autant conclure que l'imbroglio actuel dans le domaine du vrac est volontaire, mais les erreurs de parcours doivent être réparées et la justice réétablie.

(16 h 45)

Citons à nouveau Jean Monnet: "Amener un homme de technique à livrer le fond de son sac est un travail si difficile que je comprends que bien des hommes de gouvernement y renoncent et agissent dans l'ignorance de la situation réelle. C'est de ce blocage que découlent, de bonne foi, la plupart des erreurs."

C'est pourquoi nos recommandations tiennent compte de l'intérêt public et visent à rétablir une véritable paix sociale dans le secteur du vrac ainsi qu'à responsabiliser les parties et éviter les incidents disgracieux qui ne cessent de se répéter depuis 15 à 20 ans. Un exemple très récent: fin juin 1990, des artisans qui avaient participé à la manifestation de la ville de Québec se sont présentés dans un chantier de la région 06, du sud de Montréal, et, voulant se faire justice à eux-mêmes, ont intercepté un de nos membres en exigeant qu'il descende de son véhicule, qu'il sorte son permis, tout en vérifiant la fiabilité mécanique du véhicule et, qui plus est, en indiquant au conducteur que seuls les artisans avaient le droit de transporter à cet endroit. D'où la conclusion logique que notre membre était un illégal. Le tout sous l'oeil des

policiers municipaux à qui l'on passait les documents et qui ne comprenaient strictement rien à la situation. N'allez pas croire que cet incident est isolé. Nous avons plusieurs exemple à soumettre.

Accepter un tel état de choses, c'est favoriser l'arbitraire au processus normal de contrôle des lois et règlements. C'est accepter qu'une catégorie de citoyens se fasse justice à elle-même, ce qui mène à l'anarchie pure et simple.

Les recommandations du RPEV. Nos recommandations sont de deux ordres: générales et spécifiques. Les recommandations générales visent à établir un climat de concertation et de collaboration dans le secteur du vrac. Nos recommandations spécifiques ont pour but de répondre à des demandes relatives à la situation particulière des membres du RPEV. Nous tenons toutefois à souligner que, dans les deux cas, nos suggestions respectent les principes d'équité énumérés ci-haut.

Les recommandations générales. Création d'un comité consultatif permanent composé de représentants de l'ACRGTQ, de l'ANCAI, du gouvernement, de la Commission des transports, du RPEV, et d'autres organismes, s'il en est, afin d'étudier les problèmes reliés au secteur du vrac, et en particulier en matière de courtage, et suggérer au ministre des modalités acceptables et justes. Les modalités en vertu desquelles s'exercera l'activité des inspecteurs voués au respect de la réglementation, c'est un exemple.

Création d'un second comité dit d'arbitrage composé des représentants des organismes précités afin de recevoir les représentations des parties intéressées dans le cas de conflits ponctuels. Exemple: blocages de chantiers ou autres conflits particuliers.

Les deux mesures précédentes ont pour but de favoriser la concertation et l'arbitrage des conflits potentiels.

Émission d'une directive gouvernementale à l'effet que tout détenteur de permis de vrac qui participe dorénavant à un blocage de chantier, ou à une manifestation, verra son permis annulé. Le but de cette mesure est de responsabiliser les détenteurs qui y penseront à deux fois avant de participer à une manifestation ou à concourir à une action illégale visant à bloquer les activités économiques d'une région.

Dépôt d'un cautionnement suffisant de la part des associations en présence dans le but d'assurer dorénavant la réparation des gestes illégaux posés par leurs membres. À titre d'exemple, si un membre participe à une manifestation ou à un blocage de chantier, l'association pourrait, selon des mécanismes à prévoir, une fois le geste illégal prouvé devant les tribunaux compétents, être tenue de verser à même ce cautionnement les sommes nécessaires à dédommager le contracteur et les parties intéressées.

Rencontre semi-annuelle de toutes les

parties précitées avec le ministre afin de lui faire rapport par écrit des points de convergence et de divergence en énumérant des recommandations et suggestions afin de les régler. Il va sans dire que l'ANCAI, le RPEV et l'ACRGTO s'engageraient à ne conclure sur ces questions avec le ministre et les autorités du ministère qu'au moment de ces rencontres semi-annuelles.

Nous croyons, Mmes et MM. les commissaires, que les mesures précitées auraient pour effet de civiliser les rapports dans le secteur du vrac et de donner une chance égale à tous les intervenants d'être entendus au mérite. Nous soumettons que les mêmes mécanismes devraient être arrêtés pour toute représentation auprès d'autres ministères du gouvernement du Québec.

Les recommandations particulières de nos membres. Notre première recommandation spécifique demande à la commission parlementaire de requérir du gouvernement qu'il confirme le droit acquis des entrepreneurs en vrac détenteurs de permis d'effectuer des opérations de courtage comme ils le font déjà depuis des dizaines d'années. À cette fin, exclure les membres du RPEV de l'application des articles 36.1 et 36.2.

Requérir du gouvernement qu'il confirme les droits acquis de nos membres détenteurs de permis, que nous qualifions de 12L, d'effectuer de la sous-traitance et non pas d'essayer par des moyens détournés d'annuler leurs privilèges.

Demander aux autorités compétentes de déclarer un moratoire sur toute la question du contrôle réglementaire par les inspecteurs spécialisés du ministère des Transports ou de la Sûreté du Québec tant que le comité, regroupant tous les intéressés, suivant ses conclusions, n'aura pas remis ses recommandations au ministère des Transports...

Abolir l'obligation réglementaire de signifier un dépôt de taux aux postes et sous-postes de courtage. Car cette obligation va à l'encontre de la liberté de commerce la plus élémentaire.

Enfin, le RPEV demande respectueusement à la commission parlementaire d'indiquer au gouvernement de reconnaître dorénavant le RPEV comme partie intégrante à tout processus de négociation se référant au secteur du transport en vrac.

Nous ne concéderons plus un pouce de terrain. Nous soumettons respectueusement que le RPEV est une organisation avec laquelle il faudra dorénavant compter. En effet, nos membres, sur une base volontaire, ont donné temps, énergie et ressources financières afin de défendre leurs droits. Ils se sont solidarisés et ont l'intention de continuer à être entendus à tous les niveaux. Dorénavant, nous ne concéderons plus un pouce de terrain. Comme le témoigne le rapport d'étude économique joint en annexe, les membres du RPEV créent des emplois directs et indirects en quantité, ils sont associés intimement au développement économique de leurs communautés respectives et ils agissent en citoyens corporatifs

responsables. C'est, à notre avis, la meilleure façon de se comporter si l'on veut obtenir des résultats véritables qui tiennent compte non seulement de nos intérêts particuliers, mais de ceux de la collectivité québécoise toute entière. Nous osons croire que les membres de la commission parlementaire de l'Assemblée nationale partagent ces objectifs. Le tout respectueusement soumis.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Noreau. M. le ministre.

M. Elkas: M. Noreau, j'aimerais savoir, au niveau des postes de courtage, pourquoi vous voulez être exempts de faire affaire avec ces gens-là.

M. Noreau: On veut être exempts de la notion de courtage. Si vous permettez, comme mesure, comme explication préliminaire... Nous, nous n'avons rien contre le fait que des artisans, de vrais artisans - on pourrait en parler tantôt - des artisans qui veulent se doter de services et veulent faire des mises en commun dans notre société, on n'a rien contre; qu'ils le fassent eux-mêmes. En d'autres termes, s'ils veulent bien s'organiser, se doter de moyens pour négocier des choses, c'est le principe de la libre entreprise qui est permis à tout le monde. Donc, ce qu'on ne veut pas, M. le ministre, c'est que ça nous soit imposé parce que le type d'entreprise dans laquelle nous travaillons, la façon dont on a monté nos entreprises pour une bonne part, c'est souvent, à ce qu'on a dit, des anciens, c'est-à-dire des personnes qui existaient - j'en ai dans la salle des bons amis comme M. Brabant et autres, M. Savard, M. Riendeau - ce sont des gens qui étaient là il y a 20, 25, 30 ans. Ces gens-là ont eu d'abord un permis de transport général et ils faisaient du transport en vrac dans ce temps-là, sauf les matières libres dont on parlait. Il y avait trois matières libres dans le temps, avant 1973, qui étaient le sable, la terre et le gravier; ce n'était pas réglementé, ça, et toutes les autres matières étaient, en principe, du transport général, parce que ce n'était pas dans le vrac encore. Donc, ils en transportaient à ce moment-là, ces gens-là, et ils avaient un type de permis d'entreprise, M. le ministre. C'est-à-dire qu'il y avait un permis qui était donné à une entreprise pour une région particulière avec un territoire particulier. C'est comme ça que le Québec était divisé à ce moment-là dans le transport général. Donc, ces gens-là ont appris à travailler dans un système d'entreprise. Ils pouvaient faire ce qu'on appelait dans ce temps-là du "all away", "all away permit". Ils pouvaient demander l'autorité de donner des services. C'est du courtage, c'est une prolongation de service par un autre détenteur que le leur. Donc, la notion de courtage est une partie intrinsèque de nos activités. Pour nous,

ça, c'est la première dimension à émettre cet après-midi. C'est pour ça qu'on ne peut pas travailler dans un poste de courtage obligatoire, en principe.

L'autre raison, et il y en a plusieurs, mais une qui est importante, c'est que dans le domaine du courtage, dans la réalité des choses, quand nos membres travaillent pour des donneurs d'ouvrage, comme on a dit tantôt, des grands donneurs d'ouvrage ou moyens ou petits donneurs d'ouvrage, on ne peut pas, M. le ministre, tout contrôler dans une entreprise ou dans une activité économique. Il arrive quelquefois qu'on ait besoin d'ajouter des services au nôtre pour compléter soit un service ou autre. C'est pour ça que ça prend une notion qui est quand même assez souple. Donc, dans un premier temps, des gens qui ont été habitués à travailler dans un système de transport général, pour une bonne part d'entre eux, et des gens aussi qui préconisent, comme on dit, l'excellence, qui préconisent donner un bon service à des clients. Et, pour ce faire, ils ont besoin des activités de courtage complémentaires à leurs opérations souvent primaires qui sont celles d'avoir... Disons, un 12 L qui a des camions qui fait du vrac et/ou des permis VR, des permis de vrac en certaines quantités, et il doit compléter par d'autres services en demandant un service à des camionneurs extérieurs. Alors, c'est pour ça qu'on ne peut pas travailler dans ce système-là.

M. Elkas: Est-ce que ça a à faire avec... Je vous lance ça, parce que j'ai remarqué aussi qu'il y a un poste de courtage par zone et c'est une espèce de "dispatch", si vous voulez. La région fait l'administration au niveau des zones. Ma question porte sur le fait qu'il y en a seulement un par zone. À Montréal, dans l'industrie du taxi, il y a Diamond, La Salle, tout ce beau monde-là. S'il y avait plus d'un poste de courtage, est-ce que ça changerait l'optique ou votre façon de penser?

M. Noreau: Non, parce qu'on convient que, comme dans le domaine du taxi ou dans le domaine du camionnage, on peut comprendre, accepter et respecter que certaines personnes qui sont détentrices, disons, de peu de permis de transport veuillent se doter de services complémentaires. Vous comprendrez que 78 % de nos membres sont de très petits camionneurs avec 1,8 % de permis. O.K.? 1,8 permis. La moyenne nationale québécoise est d'environ 1,7. Alors, on a 1,8. Alors, si on travaille comme ça, on sait bien que nos très très petits camionneurs, M. le ministre, ne peuvent pas, des fois, toujours demander à leur épouse de recevoir les "calls", comme on dit en bon français, en bon anglais. Alors, ils demandent; ils ont besoin de se doter de services. C'est comme un gars de taxi de Montréal qui ne peut pas travailler tout le temps tout seul. Il est mieux de se greffer des services

additionnels et de payer pour. Et, avec un certain volume de candidats, on peut se payer quelqu'un. On peut comprendre ça.

Quant à nous, M. le ministre, la position que notre organisation a prise, pour l'heure, c'est que, dans le passé... On vous disait tantôt qu'il y a même de nos membres, en 1976, qui ont demandé un permis d'entrepreneur, parce qu'il y avait une distinction entre les deux, de se doter d'un service à la région 06. Mais on voit que, par la force des choses et pour en avoir discuté avec nos anciens, c'est un système qui n'est pas valable pour le type d'opération ordinaire que, nous, on voudrait avoir.

Naturellement, si quelques-uns de nos membres, un jour, voulaient se doter, décidaient de se faire un poste de courtage, ça les regarde, à condition qu'il y ait des critères de base de rencontrés. Mais on voudrait que ce soit sur une base volontaire qu'on puisse le faire.

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

M. Elkas: 78 % de vos membres, est-ce qu'ils font le travail de voirie, ces gens-là?

M. Blair: La question, c'est: Quel pourcentage de nos membres font...

M. Elkas: Oui, il y en a 78 %. Est-ce qu'ils font de l'ouvrage de voirie?

M. Noreau: Ce qu'on dit, c'est que 78 % de nos membres ont une moyenne de 1,8 permis. D'accord?

M. Blair: Non, non. La question, c'est pour la voirie.

M. Noreau: Pour les travaux de voirie?

M. Blair: Si vous regardez à la fin, 90 % de nos membres sont affectés au transport du sable; 72 % de nos membres, de la terre; 81 %, du gravier; et 85 %, de la pierre. On ne peut pas nécessairement faire la distinction entre quel pourcentage entre dans la voirie et quel pourcentage n'entre pas. Mais, essentiellement, très peu de nos membres sont membres des sous-postes; donc, très peu de nos membres bénéficient de la clause 75-25.

M. Elkas: On parlait de l'historique et on a défini ce qu'était un artisan. On évolue aujourd'hui. On a vu que les revenus rattachés à l'artisan étaient peu variés dépendant des contrats qui se donnent et des conditions économiques, évidemment. S'il n'y a pas de revenus, ils vont aller ailleurs en chercher. Ma question, c'est: Comment déterminez-vous, comment pouvez-vous définir aujourd'hui, vous, le rôle de l'artisan comme tel? En 1973, on a

décrit "un individu", "un camion", "un permis". Aujourd'hui, il faut croire qu'il va falloir évoluer si on veut permettre que ces gens-là puissent avoir un revenu équitable.

M. Blair: Moi, je pense qu'il faut s'éloigner de toute la chose et regarder l'ensemble de l'industrie. La raison pour laquelle nous avons mentionné cette distinction dans notre mémoire, c'était pour démontrer qu'auparavant, on avait donné une place aux entrepreneurs et on avait reconnu leur existence. Et, aujourd'hui, on ne fait plus cette reconnaissance-là. Je ne pense pas que ce soit à nous d'entrer dans les détails de description, ce qu'est un artisan ou ce que ça n'est pas. Ce qui nous intéresse, nous, c'est que nos membres, que ce soit les entrepreneurs - ça peut être un entrepreneur avec un camion, ça peut être un entrepreneur avec 50 camions, puis on a beaucoup de membres qui ont un ou deux camions aussi - puissent continuer de travailler de la façon dont ils ont toujours travaillé, sans subir les conséquences des modifications législatives qui sont entrées en vigueur l'an dernier. (17 heures)

Il est à noter la perception que nous avons. Il y a, selon moi, une réglementation qui est extrêmement fragile. M. Garon a mentionné tout à l'heure la question de la déréglementation, et l'intérêt est de savoir si on veut déréglementer ou non. Notre organisme n'est pas pour la déréglementation de l'industrie du camionnage en vrac; au contraire, on appuie une réglementation. Cependant, ce qu'on vous dit, c'est que la réglementation qui existe aujourd'hui est tout à fait inacceptable et ne répond pas aux exigences d'aujourd'hui du marché. C'est une réglementation qui a été bâtie comme une... Je soumetts qu'elle est fragile comme un château de cartes, ça tient par des bouts ici puis des bouts là, et ça prend très peu pour que ça tombe tout. Nous, on n'est pas intéressés à ce que ça tombe tout. Sauf que les modifications qui ont été apportées à la réglementation en 1988 et en 1989 ont été faites sans la participation de nos membres, ou des entrepreneurs du type de nos membres, et elles ont été faites de sorte que les intérêts de nos membres ont été préjudiciés sérieusement. Ces réglementations n'ont jamais été appliquées, parce qu'elles ne peuvent jamais être appliquées. Si on applique à la lettre la réglementation qui avait été adoptée, la moitié de nos membres vont disparaître. C'est une impossibilité. C'est pour ça que vous avez le problème aujourd'hui, c'est de trouver une façon de rapporter la structure réglementaire avec la structure de réalité dans l'industrie. Actuellement, elles sont à part. Il y a la réglementation ici qui fait une chose et la réalité qui est là, puis il faut les rapporter. Pour ce faire, il faut que tout le monde plie et que tout le monde donne un peu, parce que si personne ne plie, malheureusement, tout le château va tomber.

M. Elkas: C'est justement ce qui m'amène à cette question-là. Quand vous dites "on doit plier", qu'est-ce qu'on fait des artisans qui sont dans des régions où il n'y a peut-être pas autant d'activités que dans d'autres? Quelles sont vos recommandations pour assurer la survie de ces gens-là?

M. Blair: Respectueusement, M. le ministre, je pense que la réglementation de l'industrie du camionnage est une réglementation économique, puis s'il y a la situation où il n'y a pas assez d'ouvrage pour le nombre de permis dans ces régions-là, il faudra enlever les permis, parce que ce n'est pas, je le soumetts respectueusement, au ministère des Transports de s'assurer des revenus de ceux qui se trouvent dans cette situation particulière d'un détenteur d'un permis. Ce n'est pas en achetant ou en obtenant un permis de camionnage qu'on a un droit à perpétuité à un revenu garanti du gouvernement. C'est ça qu'il faut comprendre. C'est ça la différence principale entre l'Association nationale des camionneurs artisans et la nôtre; nous, on croit à la libre concurrence plutôt qu'à un chèque garanti à la fin du mois.

M. Elkas: C'est que si on enlève les permis puis qu'il y a un contrat qui est donné dans la région et qu'il n'y a pas assez de camionneurs en vrac, il est évident que la réponse, c'est d'emmener des camions d'une autre région. Il y a des coûts associés à ça aussi. Est-ce que vous trouvez ça comme une solution?

M. Blair: Je m'excuse, je n'ai pas compris.

M. Elkas: Si on n'a pas de permis pour répondre au besoin. Admettons qu'il se donne des contrats dans une telle région et qu'on n'a pas de camionneurs en vrac qui puisse répondre au travail, la réponse, évidemment, c'est d'aller chercher des camionneurs d'une autre région, puis les coûts qu'on emmène avec ça. Est-ce que ça fait partie de votre réponse, ça? Comment pouvez-vous traiter une réponse semblable?

M. Blair: Autrement dit, lorsqu'il y a un surplus d'ouvrage ponctuel dans une région, comment on fait face à ça?

M. Elkas: Bien, on parle d'une région où il n'y en a pas. Alors, vous dites: On n'a pas de permis, vous diminuez le nombre de permis.

M. Blair: Oui.

M. Elkas: Alors, on se retrouve avec trois permis, par exemple, puis là, on a de l'ouvrage tout d'un coup, il y a un contrat qui se donne, on a de l'ouvrage pour dix camionneurs, les sept vont venir d'une autre région. C'est ça que vous préconisez?

M. Blair: Je pense qu'il faut trouver une façon à long terme de faire en sorte que, dans toutes les régions, on soit capable de desservir les besoins sans toutefois créer une infrastructure épouvantable, sans qu'une fois qu'il y a une route qui passe, à partir de ce moment-là, tout le monde de la région ait droit à un pourcentage de revenu garanti pour la balance de leurs jours. Alors, il faut trouver une façon intermédiaire, une façon flexible. C'est ça que je dis. Je n'ai pas une réponse directe à vous donner.

Ce que je souhaite, c'est qu'on fasse une refonte de la réglementation qui va repartir à la base pour faire une réglementation intelligente. Et, comme dit M. Garon, la déréglementation, ça n'a pas été bon pour l'industrie générale du camionnage au Québec, au contraire, et il ne faut pas voir à ce que... Ou bien il y a une réglementation, ou bien il n'y en a pas. Ce qu'il faut trouver, c'est une réglementation qui s'applique à l'industrie, qui s'applique justement à tout le monde qui participe.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, je constate que l'association a beaucoup d'influence, votre association, le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc., puisque vous dites que c'est vous qui avez suggéré au ministre de tenir une commission parlementaire, et là, on en a une. À la page 8 de votre mémoire, vous parlez de la création d'un comité consultatif permanent, et j'ai remarqué que c'est dans cette direction-là que le ministre semble s'enligner. Alors...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Blair: C'est parce qu'on s'est accordé parfaitement, avec les bonnes idées.

M. Garon: C'est votre recommandation principale, générale, la première: "Création d'un comité consultatif permanent afin d'étudier les problèmes reliés au secteur du vrac et en particulier en matière de courtage." J'aimerais savoir du ministre, aujourd'hui là, c'est quoi le mandat de la commission. J'aimerais que ce soit bien clair parce que je ne suis pas sûr que c'est clair pour le ministre. Pour vous, c'est quoi le mandat de la commission aujourd'hui?

M. Elkas: Je n'ai pas à répondre, mais simplement pour éclaircir le point de la table permanente. Ça a été discuté ce printemps avec les intervenants. Tous les membres qui nous font face aujourd'hui sont au courant de cette table permanente, comme faisant partie d'une solution au problème, qu'on peut rapprocher les intervenants. C'est tout simplement qu'on l'avait recommandé lors de l'audition au printemps, et

puis on la revoit ici. Alors, ils ont dû penser que c'était une bonne idée. Parce que les trois, à date, sont prêts à s'asseoir.

M. Garon: Là, c'est parce que ça fait trois mois. On n'avait pas besoin de commission parlementaire. Pourquoi n'avez-vous pas réglé là-dessus au printemps?

M. Elkas: Ce n'était pas une question...

M. Garon: Ça ne semble pas... Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pense que le mandat de la commission est bien spécifié.

M. Garon: J'aimerais ça que vous le relisiez.

La Présidente (Mme Bélanger): Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à une consultation générale et de tenir des auditions publiques concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec; à cette fin, d'examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs, les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

M. Garon: Moi, j'ai compris, c'est ça que j'avais compris qu'était le mandat, que c'est le partage du marché. Mais là, ce que je vois, dans la proposition, ce sont des comités consultatifs. J'ai remarqué que, quand le ministre pose des questions, il veut faire des comités consultatifs. Le but de la commission, c'est d'étudier le partage du marché, puis le partage des contrats du ministère. J'ai compris que c'était ça. Alors, vous, sur cet aspect-là, qui est le mandat de notre commission, comment voyez-vous ça?

M. Blair: C'est tout relié ensemble. Ce n'est pas possible de regarder le partage du marché sans regarder la question du courtage, ce qu'est le courtage, qui peut le faire et depuis combien de temps. Pour nous, c'est essentiel. On ne peut pas regarder simplement la clause 75-25 sans savoir à qui ça s'applique. Alors, le problème, je l'ai dit tout à l'heure, c'est qu'il existe un château de cartes de réglementations. On ne peut pas prendre juste un élément et regarder ça sans tenir compte de l'autre. Il faut regarder l'ensemble de l'industrie et l'ensemble de la réglementation. Et le courtage est tout à fait clé dans la détermination du partage du marché.

M. Garon: Quand vous dites, à la page 10: "Abolir l'obligation réglementaire de signifier un dépôt de taux aux postes et sous-postes de courtage. Car cette obligation va à rencontre de

la liberté de commerce la plus élémentaire..."

M. Noreau: Oui.

M. Garon: ...seriez-vous en même temps pour l'abolition des taux fixés par le ministère dans les soumissions?

M. Noreau: Non.

M. Garon: Les taux d'asphalte et tout ça, ceux-là, vous voudriez les garder.

M. Noreau: Non, ce n'est pas ça qu'on dit. Signifier des taux aux postes de courtage, c'est-à-dire que, s'il est possible, par le règlement sur le transport en vrac, le règlement 12, il est possible envers les tarifs. Quand il y a des tarifs de transport, c'est possible, M. le député, d'arriver à négocier un tarif particulier pour un gros contrat où il y a beaucoup de volume. Le règlement demande, à ce moment-là, de façon légale, qu'il y ait un dépôt qui soit fait au bureau de courtage. C'est juste ça qu'on veut dire. Ce n'est pas qu'on est contre les taux, pas du tout. Les taux, c'est une autre chose. Ça, c'est le dépôt de ces taux au bureau de courtage. Il vient, à un moment donné, que ça entre dans des négociations privées entre deux intervenants. Donc, c'est une obligation qui est prévue par le règlement, déjà, qui est déjà là.

M. Garon: Non, c'est parce qu'il y a une obligation. Les taux sont publics.

M. Noreau: Les taux sont publics, tous les taux.

M. Garon: Alors, quand on veut déroger à des taux publics, on ne peut pas faire autrement que d'y déroger publiquement, autrement...

M. Noreau: Non, ce n'est pas ça. Quand vous avez un tarif qui est basé par la Commission des transports, qui a été étudié, que toutes les parties ont pu venir devant elle et ont pu établir un tarif de base ou un tarif plancher par la Commission des transports, tout le monde travaille en vertu de ce tarif-là. D'accord?

M. Garon: Oui.

M. Noreau: Mais pour des économies - même des postes de courtage actuels, qui existent déjà, peuvent négocier, dans certains cas, avec des grands intervenants des économies de volume, par exemple, ou une façon de l'établir - elles peuvent négocier entre elles cette chose-là. Donc, actuellement, elles ont l'obligation d'en déposer une copie à la Commission des transports; c'est une chose. Quand tu veux avoir un tarif différent de celui que la Commission a fixé, il faut que tu le déposes à la Commission,

mais en plus de le déposer à la Commission, il faut le déposer également dans les postes de courtage, en plus de ça.

M. Garon: Mais je ne vois pas...

M. Noreau: Bien, il faudrait lire le règlement à ce moment-là.

M. Garon: Non, mais je ne vois pas pourquoi vous... Quel problème ça crée?

M. Blair: Si vous me le permettez, le problème, c'est que nos membres sont en compétition directe avec un poste de courtage. Souvent, on est dans le même marché, en compétition directe. Alors, l'obligation pour nos membres, lorsqu'on négocie un contrat, c'est qu'on est obligés de le dévoiler à notre compétiteur et on est obligés de dévoiler le taux auquel on est prêts à faire ce contrat-là, alors que l'envers n'existe pas. Pourquoi doit-il exister une situation particulière pour le détenteur du permis de courtage qui, lui, peut faire les dépôts de taux particuliers à la Commission sans être obligé de le dire à personne, alors que, nous, nous avons l'obligation de le signifier aux sous-postes? Là, lui, il peut intervenir, bloquer ça et causer du trouble lors du dépôt du taux.

M. Noreau: Prenons un exemple, M. le député. Par exemple, vous avez un tarif particulier qu'un poste de courtage dûment mandaté par la Commission des transports... Si une partie négocie une économie de volume avec un grand intervenant, disons, alors, à ce moment-là, elle n'a pas besoin de le signifier à d'autres parties qu'elle-même, mais une autre partie est obligée de le faire avec le poste. Donc, ça veut dire qu'on crée deux régimes. Dans un régime d'économie de marché, on se trouve à te défavoriser en te disant: Bien, si tu négocies tel taux, il sera de toute manière déposé dans un poste de courtage qui, lui, aura 48 heures pour s'opposer. Alors, c'est une opposition systématique chaque fois, tandis que, dans le cas du poste de courtage, il n'y en a pas d'opposition, il ne le signifie à personne. Donc, c'est deux régimes juridiques différents.

M. Garon: Vous voudriez que ça marche comment?

M. Noreau: Nous voudrions que les mêmes règles soient appliquées à tout le monde. En d'autres termes, on voudrait que dans le cadre actuel - naturellement, il y a tous les changements réglementaires qu'on va discuter, mais ça, c'est une autre chose... Dans le cadre actuel, ce qu'on dit, c'est qu'on voudrait tout simplement que cette obligation de signifier les taux aux postes de courtage, qui est, à notre avis, une intrusion flagrante, soit enlevée, qu'on remplace

les parties avec une capacité égale de négocier **privément** avec des grands donneurs d'ouvrage et de déposer à la Commission des transports, chacun d'entre nous, que le poste de courtage soit établi sous les mêmes règles que les autres parties au point de vue de la capacité de négocier, M. le député.

M. Garon: Voudriez-vous que ça marche de la même façon pour les taux négociés avec le ministère, que ce soient, à ce moment-là, des soumissions libres et qu'il n'y ait pas de taux de fixés? Alors, la capacité de négocier, de faire des prix **bas**...

M. Noreau: Non, ça, c'est une autre chose.

M. Garon: ...serait offerte au maximum par les entrepreneurs?

M. Noreau: Il faut distinguer, là.

M. Blair: Il ne faut pas confondre. La Commission des transports, pour le transport en vrac, établit chaque année un taux de base. C'est un taux qui fait l'objet d'auditions. Et elle établit que, pour telle matière, pour telle distance, c'est le taux minimum. N'importe quel...

M. Garon: Mais ça, ça va contre la liberté de commerce aussi.

M. Noreau: Non, non.

M. Blair: Non, ce n'est pas ça que je dis.

M. Garon: Bien oui, écoutez. Vous dites, à un moment donné: Il y a telle distance et le plus souvent ce sont les mêmes firmes et tout ça. Il y a le pouvoir de négocier, je comprends, de l'entrepreneur, excepté que ça va contre la liberté de commerce. La vraie liberté de commerce, ce serait de dire: On ne fixe aucun taux, on fait les appels d'offres et que le plus fort l'emporte.

(17 h 15)

M. Blair: O.K., mais ce que vous dites.. Notre représentation, c'est bien spécifique, c'est dans la procédure de déposer un taux particulier. Lorsqu'un détenteur de permis signe un contrat avec un contracteur pour faire le transport de 50 000 tonnes de magnésium, parce que c'est un volume important et à cause d'une série de situations particulières au contrat, il va signer un contrat qui prévoit des taux en bas de ceux de la Commission. Et seul est fixé par la Commission le taux général. Et là, pour que ce soit valable, ces taux-là, il doit faire un dépôt à la Commission des transports. Ce dépôt est fait, puis on est obligés aujourd'hui de signifier ce taux-là aux sous-postes, c'est-à-dire qu'on est obligés de signifier à notre compétiteur non seulement le tarif qu'on charge, mais le fait

même qu'on vient de signer un contrat avec telle personne. Ce qui arrive, c'est que l'année prochaine, le sous-poste vient puis essaie de nous enlever les contrats comme ça, alors que la situation n'est pas égale. Ce qu'on veut, c'est qu'il y ait une égalité...

M. Noreau: De chances.

M. Blair: ...de sorte que, nous, on peut faire des taux particuliers de la même manière que le sous-poste sans qu'il y ait une préférence.

M. Garon: Mais vous ne voudriez pas avoir cette chance-là dans les contrats du gouvernement?

M. Blair: Pardon?

M. Garon: Vous ne voudriez pas avoir cette chance-là dans les contrats du gouvernement, de pouvoir offrir des prix plus bas? Vous aimez mieux rester au taux négocié?

M. Blair: L'application actuelle...

M. Garon: Mais si on voulait vous donner cette chance-là de pouvoir faire des prix plus bas au niveau du gouvernement ou si, entre entrepreneurs, vous **compétitionniez** davantage?

M. Blair: Moi, je serais très d'accord de pouvoir participer dans le... D'ailleurs, je pense qu'on devrait également participer dans les clauses de protection, tout détenteur de permis de transport, à parts égales, et on devrait être capables de faire des taux spéciaux dans des conditions spéciales, tant le gouvernement que d'autres personnes.

M. Garon: Le transport du vrac représente quelle part, quelle proportion de votre activité, ou de l'activité de vos membres, en pourcentage de chiffre d'affaires?

M. Blair: 95 % de nos membres sont des détenteurs de permis. À peu près 80 % de nos membres sont des petits transporteurs qui ont un chiffre d'affaires en bas de 2 000 000 \$.

M. Garon: Non, mais pour l'ensemble de votre association, le vrac représente quel pourcentage du chiffre d'affaires, de l'activité de transport? Est-ce que c'est la principale activité de vos membres, globalement?

M. Blair: Pardon?

M. Garon: Est-ce que c'est la principale activité de vos membres que le transport en vrac?

M. Blair: La majorité de nos membres, oui.

Il y en a cependant pour qui ce ne l'est pas. Mais pour la majorité de nos membres, c'est définitivement leur principale activité, leurs principaux revenus viennent du transport en vrac.

M. Garon: Puis ceux dont ce n'est pas la principale activité?

M. Blair: Ça peut être les contracteurs en excavation, ça peut être les transporteurs de matières générales, puis qui font en même temps du transport en vrac, ils sont divisés. Ça peut être les compagnies de construction ou de contracteurs, qui ont les permis.

M. Garon: Combien de permis sont détenus par vos membres?

M. Noreau: D'après le décompte au 25 juillet, on aurait actuellement 780 camions qui feraient du vrac, qui seraient autorisés à faire du vrac.

M. Garon: Pour combien de membres?

M. Noreau: Dans les petits, on a...

M. Garon: Au total?

M. Noreau: ...200 membres...

M. Garon: Vous avez 200 membres au total?

M. Noreau: 200 membres actuels. On en aurait plus que ça depuis, mais notre mémoire mentionne 200. Mais ça n'a cessé d'augmenter, on en a plus que ça actuellement.

M. Garon: Mais les 200 ont 780 camions?

M. Blair: Il y en a qui en ont 50, il y en a qui en ont un.

M. Noreau: Il y en a 1,8...

M. Garon: 1,8?

M. Noreau: Il y en a qui en ont 1,8, puis il y en a qui...

M. Garon: Non, mais si vous avez 200 membres et 780 camions, ça fait plutôt quatre permis en moyenne...

M. Noreau: Non, non.

M. Garon: ...quatre camions.

M. Noreau: C'est qu'on a 78 % de nos membres dont la moyenne est de 1,8.

M. Garon: Puis les autres 22 %, ils ont

combien...

M. Noreau: Ils ont une moyenne de 7,6.

M. Garon: Combien de vos membres sont aussi membres de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec?

M. Noreau: Je ne le sais pas.

M. Blair: Pas beaucoup. C'est important de noter que nous avons beaucoup de membres qui sont quasiment des artisans, mais qui ne veulent pas faire partie du système et de la structure du courtage qui existe actuellement et qui veulent agir à l'extérieur de ça.

M. Noreau: On a quelques contracteurs, on appelle ça des grands contracteurs; on a peut-être des PME, quelques PME qui font partie, certaines, mais pas beaucoup. Et s'ils sont membres de l'ACRGTQ, je ne le sais pas.

M. Garon: Il faut faire attention quand on emploie l'expression PME. J'entendais le ministre tantôt parler de PME. Une PE, c'est une petite entreprise et une ME, c'est une moyenne entreprise. Ce n'est pas la même affaire. C'est parce qu'on parle des PME. Au fond, on veut faire un terme général, mais...

M. Elkas: C'est le mémoire de l'ANCAI, c'est pour ça.

M. Garon: Non, non, je comprends, mais il faut faire attention. Une PE, c'est une petite entreprise, une ME, c'est une moyenne entreprise et une GE, c'est une grosse entreprise.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais entre la petite et la moyenne, il peut y avoir un moyen écart, enfin, un gros écart.

M. Noreau: Tout est relatif, comme dirait Einstein.

M. Garon: C'est parce que dans votre papier, dans votre mémoire, selon l'enquête auprès des membres de votre association, vous parlez des membres interrogés au point 4: "Les membres interrogés qui effectuent du transport de matières en vrac possèdent 1628 camions." Là, vous parlez de 780.

M. Noreau: C'est ça.

M. Garon: Vous en avez 780 ou 1628? Je ne comprends pas.

M. Noreau: Alors, la différence, M. le député. Je sais que ce matin, il y a eu un lapsus,

on vous a appelé ministre. Mais...

M. Garon: Ça s'en vient.

M. Noreau: On ne sait jamais. 1628 camions, M. le député, ça, c'est pour tous les transports. Je l'ai dit qu'on est des anciens de 25 à 30 ans qui, eux, faisaient du transport général avant. Donc, il y a des camions de transport général là-dedans aussi.

M. Garon: Ah bon!

M. Noreau: Alors, on en a 780 qui font du vrac et il y en a 1628 en tout. On fait les deux. On ne s'en cache pas et on est très heureux de le faire.

M. Garon: Vous avez des petites entreprises et des moyennes entreprises.

M. Noreau: On a des petites, 78 % sont de très petites entreprises et on a des moyennes entreprises, effectivement, pour le reste.

M. Garon: Moi, pour connaître votre association...

M. Noreau: Exactement. Parce que, longtemps, on a pensé qu'il y avait juste des gros chez nous. Alors, comme vous le dites, tout est relatif. Alors, on en a 78 % qui sont vraiment très petits.

M. Garon: Dans votre formule d'adhésion, un membre avec un permis de vrac paie 300 \$, un membre avec deux permis de vrac paie 600 \$, etc.

M. Noreau: C'est ça.

M. Garon: Les revenus de votre association viennent...

M. Noreau: Bien, ça me fait bien plaisir que vous en parliez, M. le député. Cette année, pour les travaux qu'on a faits, les humbles personnes devant vous, c'est-à-dire Me Blair et moi, nous avons récolté des sommes et nous avons tant et si bien travaillé que nous sommes dans le trou de 35 000 \$. Avez-vous d'autres questions? On a travaillé parce qu'on a cru à ce qu'on a fait...

M. Garon: Non, non, je ne vous accuse...

M. Noreau: ...mais, actuellement, on a une perte sèche de 35 000 \$. Voilà!

M. Garon: Je ne vous accuse de rien. Vous êtes une association...

M. Noreau: Non, non, mais...

M. Garon: ...qui est récente.

M. Noreau: ...à une question...

M. Garon: J'essaie de vous connaître, là.

M. Noreau: Bien oui, là, vous nous connaissez bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors...

Une voix: Vous êtes rouge.

M. Noreau: Et nous allons continuer.

M. Blair: On est dans le rouge, ce n'est pas grave.

Une voix: Vous êtes dans le rouge ou si vous êtes rouge?

M. Garon: Je ne vous accuse de rien. J'ai vu qu'il y avait une formule d'adhésion qui disait ça. Alors, je voulais savoir essentiellement si votre association est surtout financée par des grosses entreprises, des moyennes entreprises ou des petites.

M. Noreau: Est-ce que je peux vous dire...

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Noreau: M. le député, vous savez une chose, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui nous ont actuellement payé sur trois mois, parce qu'ils ne pouvaient pas, à raison de 350 \$. Ce n'est pas toujours du monde riche qu'on a chez nous.

M. Garon: Non, non.

M. Noreau: Et l'économie est assez difficile, alors, ils nous paient sur trois mois. On l'accepte. Que voulez-vous qu'on fasse? Donc, on n'est pas très riche, non.

M. Blair: Si vous voulez suggérer cependant des subventions pour notre existence, ça nous ferait plaisir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Noreau: On n'en a jamais demandé, par exemple, et on n'en demandera pas. Quant à moi, on n'en demandera pas.

M. Garon: Mais là, vous êtes contradictoire. Il y en a un qui voudrait en avoir et l'autre dit: On n'en demandera pas.

M. Noreau: Non, on n'en veut pas, nous

autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous faites bien.

M. Garon: Des fois, je me demande si le ministre, quand il lit l'Évangile et qu'il a vu que c'est marqué "Bienheureux les pauvres car ils verront Dieu", disait: Faisons le plus de pauvres possible. Alors, je me demande si ça, c'est une politique chrétienne, des fois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous avez dit aussi que, dans le règlement 12 - aux pages 3 et 4 de votre mémoire - adopté en 1973... Non, c'est correct ça. Alors, à la page 8, premier paragraphe, vous dites un peu la même chose que l'ANCAI, mais j'ai l'impression que vous ne souhaitez pas le même règlement. Vous dites que vous souhaitez, au fond, que les lois et règlements soient appliqués. Et l'ANCAI disait la même chose. Mais considérez-vous que le problème actuel, c'est principalement la non-application de la loi et du règlement?

M. Blair: Non, ça va plus loin que ça. Le problème, c'est l'écart entre la réglementation, le portrait réglementaire, si vous me permettez, et le portrait réel de l'industrie. Ils sont trop éloignés l'un de l'autre.

M. Garon: Je ne saisis pas ce que vous dites.

M. Blair: Pardon?

M. Garon: Je n'ai pas trop saisi ce que vous vouliez dire, là.

M. Blair: Ce qu'on dit, c'est qu'on a développé un régime réglementaire qui comporte, entre autres, l'article 36.2. L'article 36.2 défend à toute personne de faire, comme on a dit, du courtage sans être titulaire d'un permis de courtage. Alors, ça vient enlever une façon d'agir de quasiment, en tout cas, peut-être pas la moitié de l'industrie, mais une bonne partie de l'industrie qui agit comme ça, de façon régulière. Et d'autres qui nous ont précédés ont demandé que la réglementation soit appliquée. Mais la réglementation ne sera jamais appliquée, parce que, si vous vous mettez à appliquer la réglementation à la lettre, tout va tomber, et ça va être tellement une bataille que ça ne pourra jamais être appliqué.

Alors, ce qu'il faut faire, il faut refaire la réglementation de façon que tout le monde soit bien traité par ça. Parce que la réglementation et la législation actuelles; si on veut les appliquer à la lettre avec 200 inspecteurs, c'est

impossible, sans mettre en faillite une partie importante de l'industrie du camionnage en vrac, y compris les petits et y compris les gros. Ça va aussi donner sur le plat le contrôle total de l'industrie entre les mains d'un régime particulier qui existe actuellement, que sont les postes et les sous-postes.

M. Garon: Étiez-vous d'accord avec la loi qui a été adoptée par le gouvernement?

M. Blair: Quelle loi?

M. Garon: La loi 76 qui permet de faire le règlement, qui a été adoptée parce que les tribunaux avaient déclarée illégale la réglementation antérieure.

M. Blair: Vous parlez de la clause 75-25?

M. Garon: Non, la loi 76 qui a été adoptée ici au Parlement. Il n'y avait pas d'entrepreneurs dans la salle. Les seuls qui étaient là, c'étaient les camionneurs qui souhaitaient que la loi soit adoptée.

M. Blair: Je sais.

M. Garon: Et, ensuite, il y a eu le règlement. Est-ce que vous avez été consultés...

M. Blair: Non.

M. Garon: ...ou vos membres? Votre association existe depuis quand?

M. Blair: Ça n'existait pas à l'époque.

M. Garon: Ah bon!

M. Blair: On a fait des représentations. Ce qui est arrivé, c'est que les représentations qui ont été faites à l'époque, c'a été des représentations qui ont été complètement du bord du statu quo de l'ANCAI et du système des sous-postes. Et on n'a pas entendu l'autre côté de la médaille et l'autre partie de l'industrie qui existe depuis toujours, mais on ne l'a jamais reconnue par la réglementation. Et on a fait un nouveau régime avec les modifications législatives et réglementaires qui ont créé un système qui ne faisait état véritablement que de l'existence du système de courtage.

M. Garon: Voulez-vous dire que le ministre du temps avait travaillé seulement avec l'ANCAI quand il a adopté la loi 76 et le règlement consécutif à l'adoption de la loi? Ou s'il avait consulté les associations...

M. Noreau: En 1987...

M. Blair: Il y a eu une réunion à Saint-

Hya cinthe en 1988. Il y a eu une consultation qui a produit ce document-là, et, suite à une grande étude dont M. Vignola est très au courant parce qu'il en a été en partie l'auteur, on a fait des recommandations importantes sur la libéralisation du système de courtage. Autrement dit, n'importe quelle personne pouvait obtenir un permis de courtage dans la mesure où elle rencontrait certains critères. Et c'a été tout publié, les beaux petits "pamphlets", c'était le nouveau régime. Il y a eu une réunion à Saint-Hyacinthe en 1988 entre les membres de l'ANCAI et l'ancien gouvernement qui a fait en sorte qu'ils ont établi le règlement que nous avons aujourd'hui. Et c'est un règlement qui est complètement et uniquement fait pour représenter les intérêts du système et du statu quo.

(17 h 30)

M. **Noreau**: C'est ce groupe de Saint-Hyacinthe, M. le député, qui est venu nous voir par la suite. Il y a des gens qui sont Ici, qui sont membres de notre conseil, qu'on appelle nos fondateurs, qui se sont rendus à Saint-Hyacinthe pour pouvoir également parler, et ils n'ont pas pu parler sur ce rapport-là. Ils n'ont pas pu s'exprimer. Donc, on a pris juste un côté de... Il y a toujours un côté du mur à l'ombre.

M. **Garon**: On dit ça, nous autres aussi, sur la rive sud, mais le soleil se lève de notre côté.

M. **Noreau**: Oui, je sais. J'y suis né. Et je vous salue de la part de mes parents qui vous saluent cet après-midi, ce sont vos citoyens de Lévis.

M. **Garon**: Ah! Ils ont choisi, comme Marthe dans l'Évangile, la meilleure place.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. **Noreau**: Pourriez-vous répéter?

M. **Garon**: Ils ont choisi, comme Marthe dans l'Évangile...

M. **Noreau**: Absolument.

M. **Garon**: ...la meilleure place.

Une voix: On est dans la religion.

M. **Garon**: J'ai l'impression que la religion, on va en avoir besoin dans les mois qui viennent. De la façon dont les deux gouvernements, tant à Ottawa qu'à Québec, égorgent le monde avec les taxes, j'ai l'impression qu'on va avoir besoin d'invoquer quelque chose.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. **Garon**: En Ontario, ils ont invoqué le NPD, eux autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Là, j'invoquerais la pertinence, M. le député de Lévis.

M. **Garon**: Je vais donner une chance au ministre de...

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

M. **Elkas**: M. Thérien.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. **Garon**: Bien, le ministre n'était pas là à ce moment-là, mais son adjoint parlementaire était le même.

Une voix: Oui.

M. **Garon**: J'ai remarqué que les gens disent qu'ils n'ont pas pu parler dans le temps où vous étiez conseiller du ministre.

M. **Thérien**: Conseiller du ministre?

M. **Garon**: Ou adjoint parlementaire au ministre.

M. **Thérien**: C'est ça. Je vous remercie. Je ne veux pas revenir sur les taxes et sur la religion, mais les taxes sont toujours là pour payer les dettes passées malheureusement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. **Garon**: J'ai l'impression que dans les routes, ça ne joue pas.

M. **Thérien**: C'est ça. Non, non.

M. **Garon**: Dans les routes, ça ne joue pas beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): La pertinence, s'il vous plaît, M. le député de Rousseau.

M. **Thérien**: Je ne veux pas ouvrir de débat avec le député de Lévis. On a énormément l'occasion de le faire depuis plusieurs années, Mme la Présidente. Donc, je pense qu'il y a un éclaircissement qui n'a pas été mis à jour autant pour le député de Lévis que pour les membres de la commission. Quand on parle de votre association, on ne parle pas du même type d'équipement ou, en général, on ne parle pas du même type d'équipement qu'on parlait de l'ANCAI - on a défini tantôt l'ANCAI - qui était le camion à bascule. Est-ce que la plupart de vos membres ont des équipements similaires ou différents de

l'autre association?

M. Noreau: M. Savard.

M. Savard: Oui. Nous autres, c'est sûr qu'on n'a pas le même genre d'équipement que celui des artisans. Nous autres, on transporte surtout avec des grands "trailers", des "trailers" trois essieux et des trains. On en a quand même une couple, mais la majorité, c'est tout avec des longs "trailers" pour transporter sur des longues distances.

M. Thérien: Donc, je demanderais au député de Lévis d'être attentif, parce que, là, on ne parle pas du même type d'équipement. On parle de même définition de vrac, mais ça ne touche pas le même type de vrac. Et on ne parle pas du même nombre de distances, parce qu'il y a la distance aussi.

M. Savard: Oui.

M. Thérien: Donc, je pense qu'on n'a pas fait de distinction au départ, malheureusement, parce qu'on ne parle pas du même type d'équipement. Ça ne s'adresse pas au même type de personne.

M. Garon: On suit le mandat. On a un mandat. On suit le mandat qu'on a aujourd'hui.

M. Thérien: Oui. Je veux juste vous donner un éclaircissement. Je sais que vous êtes capable de comprendre.

M. Noreau: M. le député, je veux simplement vous dire aussi que c'est important quand même, pour ne pas oublier personne de nos membres, de parler également du pourcentage de matières qu'on peut transporter. Vous savez, à la toute fin, dans le petit rapport économique 19, pas la page 19, mais l'item 19.

Une voix: La dernière page.

M. Noreau: On fait état au point 19 de toutes les matières, M. le député. Donc, vous voyez: sable, 90 %; terre, 72 %; gravier, 81 %; pierre, 85 %; béton bitumineux, 28 %, et ainsi de suite. Il y a certaines de ces matières-là, M. le député, qui sont plutôt, par nature même, des transports de plus longue distance. Ce que je veux vous faire valoir également, c'est qu'il y a quand même du transport de plus courte distance dépendant du type de marchandise transportée, parce que, quelquefois, sur une longue distance, il ne serait pas rentable de transporter ces choses-là sur une très longue distance. Alors, je veux vous dire qu'on a de tout, mais qu'il y a des dominantes, et c'est certain, comme on le dit dans notre mémoire, que nos membres se sont adaptés à leur clientèle, et il y a donc aussi du

transport longue distance qui est fait par nos membres. On a un camionneur, par exemple, de la région de Montréal, qui est avec nous aujourd'hui, qui est membre du conseil, qui a 20 permis VR, mais tout simplement de courte distance, sur l'île de Montréal pratiquement. Donc, on a de la courte distance également.

M. Thérien: Ce qui réunit la commission aujourd'hui en particulier, et demain, c'est le pourcentage des travaux qu'on donne qui est attribué aux artisans. Pour vos membres, est-ce que ça vous affecte la clause 75-25? Est-ce qu'il y a un gros pourcentage de l'apport économique de vos membres sur la clause 75-25...

Une voix: Non.

M. Thérien: ...ou si c'est plutôt les avantages recherchés dans l'avenir qui pourraient venir nuire à votre association?

M. Blair: Actuellement, la vaste majorité de nos membres ne bénéficient pas de la clause 75-25, des contrats du gouvernement, parce que, comme on le dit dans notre rapport, à peu près 7,5 % de nos membres sont membres d'un poste de courtage et ils sont très peu souvent appelés, de sorte que l'application du régime actuel fait en sorte que seulement ceux qui font partie du poste de courtage peuvent bénéficier de la fameuse clause 75-25. Maintenant, selon nous, cette situation n'est pas correcte, cet état de choses, mais c'est la réalité. C'est la façon dont on l'applique.

M. Thérien: Donc, les clauses dites de protection que l'ANCAI a, vous n'en bénéficiez pas.

M. Blair: Aucunement. D'ailleurs, lorsque l'ANCAI augmente de 1 % sa protection, généralement ou, en tout cas, souvent, le 1 % est enlevé des poches de nos membres.

M. Thérien: Juste parce que vous avez abordé quelque chose qui manquait peut-être d'information, concernant les détenteurs de permis 12L

M. Noreau: Oui.

M. Thérien: C'est quoi le nombre de vos membres, le pourcentage de vos membres qui sont détenteurs de permis 12L?

M. Noreau: Un petit moment.

M. Thérien: Un chiffre?

M. Noreau: 11 %.

M. Thérien: Qui auraient le droit de faire

du courtage.

M. Noreau: Qui sont détenteurs d'un permis 12L

M. Thérien: Le permis 12L, à ce que j'ai compris...

M. Noreau: Le permis 12L, ce sont donc des gens qui ont un permis de transport général avec des clauses de vrac indiquées nommément dans leur permis de transport général. Alors, ils sont listés. Bone, ils ont le droit de faire du vrac, donc ils ont des camions en vertu de leur permis général, le permis général d'entreprise qu'ils ont pour faire du vrac. On vous dit que 11 % auraient ce type de permis. On nous indique qu'il en resterait plus de 125 dans la province de Québec, mais dépendant de la nature de l'étude qui a été faite, il en restait 154, mais on me dit qu'il en reste 125 aujourd'hui.

M. Blair: Si je peux répondre également à cette question, présentement la Commission des transports est saisie des demandes de ces permis et je pense que la Commission des transports du Québec est dans l'impossibilité d'agir parce que le texte législatif transitoire dans la Loi sur le camionnage qui affecte ces droits est tellement imprécis. Je pense que les membres de la Commission seront d'accord avec moi pour dire qu'ils sont dans un vide juridique. On ne sait pas comment régler ce problème-là. Ça, ça s'inscrit dans l'ensemble de nos revendications à l'effet qu'il faut commencer à la base et refaire la réglementation de a à 2. Ça va comporter également les solutions au problème de permis 12L parce que, comme c'est là, c'est tellement précaire que, lorsque la Commission va sortir une décision, il va automatiquement y avoir des contestations, et ça va durer des années parce qu'on enlève... La seule façon dont on peut éviter une déréglementation totale, c'est de limiter les droits acquis et tout le régime de la Loi sur le camionnage veut une libéralisation totale. Donc, on a une opposition directe des deux régimes à l'intérieur même du même permis. C'est ça le problème et il faut trouver une solution. Cette solution-là devrait également s'inscrire dans l'ensemble des solutions dont on a parlé, et on a demandé, et vous avez suggéré, M. le ministre, pour corriger, de faire une table ronde avec tout le monde pour bâtir à nouveau une réglementation qui a de l'allure.

M. Thérien: Mes deux dernières questions, pour laisser du temps quand même au ministre. On parlait...

M. Elkas: Je suis d'accord. Vas-y.

M. Thérien: Les deux autres groupes qui se sont présentés devant nous étaient d'accord, les

moyens n'étaient pas similaires, mais les gens étaient d'accord pour dire qu'il y avait trop de permis. Êtes-vous de cette opinion-là?

M. Noréau: Je vois qu'il n'y a pas d'opinion définitive à ce sujet-là encore.

M. Blair: Ce n'est pas quelque chose qui affecte particulièrement nos membres actuellement.

M. Thérien: Comme dernière question et, là, c'est l'intérêt du député particulièrement concernant la région 10, ce qu'on va traiter ce soir. Qu'est-ce que vous pensez s'il y avait une modification au règlement du camionnage en vrac qui aurait pour but d'enlever, de circonscire dans la région 10...

M. Noreau: Non, actuellement, les permis, il y a assez eu de restrictions dans ce domaine-là. Les permis sont faits d'une région, c'est-à-dire qu'une personne peut prendre du transport dans une région et l'amener à une autre, ou le lieu de l'extérieur vers l'intérieur. C'est ça que dit le règlement. On veut que ce soit intégralement respecté, ce principe-là. Donc, on est contre que 1 dans 10 reste dans 10 et dans 6. Sinon, ça va être la 3, la 2. Je pense que ça prend une certaine flexibilité d'opération. Il faut quand même répondre à la demande qui nous est faite, parce que ce qu'on veut dire, M. le député... Ce pourquoi on demande une commission, qu'on est content que la commission parlementaire aujourd'hui ait lieu et qu'on veut peut-être en discuter autour d'une table ronde, ce n'est pas pour les grands principes. Il nous est apparu, et on le dit dans notre mémoire, qu'il était essentiel de s'adresser à vous, parce que quand quelque chose va très mal dans une société et qu'on pense que ça pourrait mieux aller, on a raison de s'adresser aux députés et de leur présenter un peu notre point de vue. Mais, après, dans les détails, on ne peut pas garder... On sait que nos élus du peuple ont d'autre chose à faire. On ne peut pas les garder 24 heures par jour durant 4 ou 5 jours, mais on peut s'expliquer peut-être plus en détail avec un comité plus technique qui, lui, va en étudier toutes les modalités.

Mais ce qu'on peut vous dire, par exemple, du fond de notre coeur: Cette réglementation-là, actuellement, M. le ministre, a été tellement - excusez-moi - rapiécée; il y a eu, à notre avis, humblement et respectueusement soumis, des points tellement difficiles à aborder et il y a eu tellement de choses rajoutées à ça qu'à un moment donné il va falloir avoir peut-être un regard neuf et que chacun puisse dire éventuellement ce qu'il a dans le ventre et qu'un de nos membres ne nous dise pas: Tel inspecteur de transport, il nous en veut, ou on pense qu'on veut nous enlever nos permis 12L; le gouvernement cherche, par tous les moyens, d'enlever les

permis 12L et nous restreindre; il veut nous enlever nos permis.

Je pense que ce n'est pas comme ça qu'on doit travailler dans un secteur. On doit plutôt s'asseoir, dire nos difficultés, chacun d'entre nous, chacun des groupes. On n'a rien, nous autres, à empêcher des pères de famille de vivre. On veut qu'il y ait une justice sociale, on la veut pour tout le monde, dans un cadre de vie qui est le nôtre. C'est ça qu'on veut. Et c'est certain qu'on peut trouver, M. le ministre, M. le député, des modes de convergence.

Si on s'assoit ensemble et si on se respecte comme personne, à la longue, on va peut-être tenter de se comprendre. Je sais que le défi est difficile, mais c'est ce qu'on veut vraiment, du fond de notre cœur, avant de passer à des méthodes de contestation légales vaines qu'on va être obligés de multiplier avec une armada juridique qui n'en finira plus. Et je pense que personne ne va être avantagée dans cette situation-là. Il y a un membre qui vient me voir chez moi - ça fait 30 ans qu'il est camionneur - et le gars me dit: Je suis en train de perdre un contrat, M. Noreau, je ne mérite pas ça. Le gars est découragé. On ne peut pas se faire multiplier ça par 50 000 exemplaires quand on sait que, dans le fond, c'est injuste. C'est ce qu'on veut vous dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Lévis.

M. Garon: Tout à l'heure, Mme la Présidente, les intervenants ont dit que la loi a été adoptée en 1976 telle quelle, qu'il n'y a pas eu de changement. Il y a eu un gros changement, au fond. À ce moment-là, on a dit que le règlement ou le règlement maintenant, la loi et le règlement font en sorte qu'un permis de courtage demande de regrouper seulement 40 % des détenteurs de permis, alors que ce n'était pas ça antérieurement. C'est un gros changement. Alors, pourquoi refusez-vous de suivre le règlement actuel qui est différent de l'ancien, au fond? Vous voudriez l'abolition, complètement, de ces postes de courtage là?
(17 h 45)

M. Blair: C'est tout à fait impossible pour nous de vivre à l'intérieur du régime qui existe dans les postes d'affectation. Ce qui a été fait avec la réglementation et la législation, c'est qu'on a limité ceux qui peuvent obtenir les permis de courtage de façon très très restreinte, puis on n'a pas assez contrôlé leur fonctionnement. Ce qu'il aurait fallu faire, c'est de libéraliser l'émission des permis de courtage et plutôt contrôler de façon très sérieuse leur fonctionnement. La structure actuelle, c'est le statu quo, et les seules choses qui ont changé avec la nouvelle réglementation... Les membres de l'ANCAI veulent modifier, exemple, l'article 36.3 de la loi. C'est un élément qui n'a pas fait leur affaire à cause

des permis de poste qui deviennent des permis de région. Dans certains endroits, il n'y en aura plus. Alors, ils demandent d'enlever cette disposition-là, parce que ça ne fait pas leur affaire. C'est un régime qui existe depuis très longtemps, c'est toute une infrastructure dont tous les membres dans la salle sont membres depuis très longtemps, et ça marche avec une mentalité qui est tout à fait étrangère à la mentalité d'affaires qu'ont nos membres, et c'est une impossibilité totale pour nos membres de s'intégrer dans ce système-là. Ça, c'est clair et net.

M. Garon: Je regarde vos propositions, vous proposez plusieurs comités. Au fond, souvent, on entend dire: Proposer des comités, c'est une façon de... ce que les avocats appellent des mesures dilatoires. Il y a beaucoup de comités. Vous dites en même temps: Abolition de certains règlements, enlevons les permis de ceux qui se plaignent trop fort et formons un comité consultatif permanent. Vous n'avez pas l'impression que ce que vous proposez, c'est la meilleure façon de mettre la chicane partout?

M. Blair: La question du contrôle, c'est que nos membres ont subi des préjudices importants lors des blocages de chantiers, parce que les membres de certains postes et sous-postes se considèrent les polices. Ils ne sont pas contents, ils n'ont pas "poigné" de contrat, alors, ils arrivent avec 50 camions, puis ils bloquent le chantier pour deux jours. Ça, ça arrive de façon régulière à travers la province. Leur façon d'exercer leurs revendications, c'est ça, ils bloquent. Ils ont bloqué la colline parlementaire pendant trois semaines, et, à la fin, on leur a donné un cadeau. Mais, nous, nous soumettons que ce n'est pas une façon d'agir. Il faut trouver une façon d'arrêter ça de façon nette et précise.

M. Garon: Oui, mais je vais vous dire une affaire - comme les "warriors"... Moi, j'ai un gros chantier maritime dans mon comté. À un moment donné, il y avait 100 employés. Il y en avait peut-être 1000 sur l'assurance-chômage puis 1000 sur le bien-être social. Quand les contrats sont arrivés, il y avait encore 2000 employés. Quand il y a de l'ouvrage, on n'entend pas chialer; quand il manque d'ouvrage, je vais vous dire, j'entends chialer. Je me demande si, dans le domaine des transports ou de la voirie, il y avait plus d'ouvrage, les gens seraient plus heureux, alors que, tantôt, le député de Rousseau a laissé entendre que c'est parce que le gouvernement avait besoin d'argent, sauf que, quand on siphonne la caisse de la Régie de l'assurance automobile - c'était quand même l'ancien gouvernement qui l'avait... Elle était là, la caisse; nous autres, on ne l'avait pas siphonnée. Même Loto-Québec avait des fonds. Il y avait des fonds un peu partout.

M. Thérien: Une fois. Oui, oui. Aie! aie! une fois.

M. Garon: Actuellement, on se rend compte que les gens vont payer de plus en plus cher, puis H ne va pas y avoir plus de travaux qu'avant. Vous ne pensez pas qu'actuellement le problème... Moi, je regarde ça, je regarde les entrepreneurs, je regarde votre groupe, je regarde les camionneurs, tout le monde essaie de s'arracher un peu, parce que tout le monde veut gagner sa vie puis essayer d'avoir le plus de bien-être possible, essaie de soutirer d'une tarte qui est trop petite le maximum pour lui. Si le gouvernement remettait en place un peu plus de travaux à même le montant d'au-dessus de 3 000 000 000 \$, et j'ai hâte de voir les chiffres en 1991, pour moi, ça ne sera pas loin de 4 000 000 000 \$ qu'il va collecter pour dépenser à peu près le même montant d'argent que cette année... Un des problèmes, c'est ça actuellement, puis, en même temps, nos routes se détériorent. Vous ne pensez pas qu'on devrait regarder le vrai problème? À ce moment-là, l'affectation de l'ouvrage serait bien plus simple s'il y en avait assez d'ouvrage. Quand il n'y en a pas assez, là, on essaie... Je me rappelle que Churchill disait: Le capitalisme, c'est le partage inégal de la richesse et le socialisme, c'est le partage équitable de la misère. Je me demande si, actuellement, la politique des transports, ce n'est pas un peu le partage de la misère. Là, c'est bien difficile de faire le partage équitable de la misère. Si tout le monde disait au gouvernement qu'on a besoin de travaux dans ce secteur-là, au lieu de s'assommer les uns et les autres. Les gens paient plus de 3 000 000 000 \$ actuellement de taxes et ils ont des travaux pour 1 000 000 000 \$. Il me semble, moi, qu'il y a un problème, là.

M. Noreau: M. le député, je comprends bien votre point de vue, je comprends très bien ce que vous avez exprimé et je comprends également... C'est drôle, je vous écoutais ce matin, puis cet après-midi - je ne vous connais pas beaucoup, mais je vous écoutais - et je sais profondément que vous recherchez quelque chose de positif. Si on n'était pas ici aujourd'hui pour tenter - tu sais, quand on met tout de côté - d'essayer de trouver une voie possible... On tente, dans la vie, d'essayer de trouver une voie. Je vous comprends dans votre effort parce que je sais que vos préoccupations, comme celles, j'en suis sûr, du parti au pouvoir, c'est certain, c'est d'arriver à donner aux gens une chose équitable, de tenter de donner... On a un rôle social à remplir; ça, c'est certain, ça, on le comprend très bien. Je comprends également que vous dites que, dans les périodes économiques plus difficiles, on nous dit que c'est aux États-Unis et au Canada, je comprends ces préoccupations-là.

Ce que je veux vous indiquer - je ne veux pas vous convaincre, on ne convainc que par l'esprit, dit-on - la seule chose que je veux soumettre à votre réflexion, c'est qu'actuellement, on parle... Je comprends les préoccupations d'ordre économique, et, dans des temps économiques difficiles, la tarte est plus petite, peut-être, c'est une chose. Ce dont on veut parler, c'est de l'établissement du cadre réglementaire et de la méthode de partage et des chances possibles à des entreprises de pouvoir avoir accès à des choses.

M. Garon: Ce n'est pas là notre rôle, à notre commission. On a un mandat qui est la répartition des parts de marché et la répartition...

Une voix: Du gouvernement.

M. Garon: Oui, du gouvernement, la répartition des travaux du gouvernement. C'est ça, notre mandat.

M. Noreau: M. le député...

M. Garon: On n'a pas le mandat de réviser la loi et le règlement en général.

M. Noreau: Oui, vous l'avez, parce que la répartition du marché, il y a deux éléments dans ça. Il y a le contrôle réglementaire dont on peut parler aujourd'hui et il y a également que le courtage. C'est précisément ça, cette répartition des mécanismes. Parler de répartition du marché, M. le député, c'est parler de courtage. Nous, comme je vous dis, on ne peut pas aller dans toutes les technicalités, c'est qu'on veut mettre assez de questionnement, comme disait l'autre, dans vos têtes, aujourd'hui, pour dire: Peut-être que ça vaudrait la peine de continuer ce processus-là. Et, sans influencer, dire: Il me semble que ça vaudrait peut-être la peine, enfin, qu'on s'assoit autour d'une même table, qu'on en discute de façon plus calme un peu et que chacun, de façon technique, apporte ses points. Et ce n'est pas pour noyer le poisson qu'on fait ça, c'est parce qu'on voit qu'on arrive au terme d'un procédé, nous autres.

C'est une défense légale, par tous les moyens possibles, et un effritement de la réglementation ou se tenir ensemble et tenter d'en refaire un autre ensemble. C'est juste ça qu'il nous reste.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Noreau. Je m'excuse, M. le député de Lévis, le temps est écoulé. Il reste très peu de temps. M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: Merci. Me Noreau, j'aimerais qu'on revienne au bas de la page 9 du mémoire, si vous voulez, à la recommandation 3:

"Demander aux autorités compétentes de déclarer un moratoire sur toute la question du contrôle réglementaire par les inspecteurs spécialisés du ministère tant que les conclusions du comité regroupant tous les intéressés n'aura pas remis ses recommandations..." J'aimerais avoir un peu plus d'explications là-dessus. Je pense que vous parlez de contrôle réglementaire, d'inspecteurs spécialisés, je vois le contrôle routier, je vois tout ça autour de ça. Si vous voulez nous donner un peu plus d'explications là-dessus.

M. Blair: Je vais vous donner un exemple, M. le député. À ma droite, c'est M. André Beaumont, qui est propriétaire d'une compagnie qui s'appelle Transport André Beaumont. Il a un frère qui s'appelle Marc Beaumont, qui a également une compagnie qui s'appelle Transport Marc Beaumont, et il a un père dont la compagnie s'appelle Transport Lionel Beaumont. C'est tout incorporé. Ils ont chacun, admettons, quatre unités; ça fait 12 en tout, admettons. Lorsque M. André Beaumont signe un contrat et qu'il a besoin d'un camion supplémentaire parce que ses quatre ne peuvent pas fournir, si on suit la réglementation et la loi actuelles, au lieu de dire à son frère: Voici, signe un contrat et que, le lendemain, c'est son frère qui lui en donne un, à lui, il est obligé de passer par le sous-poste, par le détenteur de permis de courtage. Et s'il ne fait pas ça et si on met en place un contrôle réglementaire de courtage, lui, il va recevoir la visite d'un inspecteur demain matin et il va recevoir une amende de 300 \$ par contrat qu'il a signé, par voyage de camion qu'il a donné à son frère. Puis ça, c'est réparti à travers l'industrie et ça ne peut pas marcher. Il faut trouver une solution à ce problème-là avant qu'on applique la réglementation.

M. Charbonneau: Oui, mais est-ce qu'on parle de camionnage de courte distance par "dompeur" 12 roues ou 10 roues, ou si on parle de semi-remorques "dompeur" cinq essieux? On parle de quel transport, longue distance? Parce que c'est important de le mentionner, ça.

M. Blair: Parce que, dans le cas de M. Beaumont, c'est... Vas-y.

M. Beaumont (André): Nous autres, on a des semi-remorques trois essieux, court et long transport, compagnie de béton. On a ensuite de l'engrais chimique, Montréal, ainsi de suite...

M. Charbonneau: Ce sont des tracteurs que vous avez.

M. Beaumont: Ce sont des tracteurs.

M. Charbonneau: O.K.

M. Beaumont: Puis on ne demande pas

mieux que de suivre les tarifs de la Commission, ça c'est sûr. On voudrait, tout le monde, avoir le prix, si tout le monde était égal. Partir de Jonquière, où est M. Savard, de Jonquière à Montréal, le vrai tarif, autrement dit, de la Commission des transports, c'est impossible. Du jour au lendemain, il n'y a plus personne qui va... C'est impossible d'aller au prix de la Commission sur le long transport. Et le règlement s'applique sur le long transport et le court transport. Dans le moment, on fait du court et du long et on va être pénalisés sur tous les contrats qu'il va y avoir, jusqu'aux lignes. Ceux de l'Ontario qui vont arriver, ça va être extra-provincial, eux autres vont être exclus, autrement dit, du règlement. Le transporteur de l'Ontario traverse, il n'est pas soumis du tout au règlement, donc lui peut arriver et nous compétitionner. On prend l'exemple de Glaverbec, il se descend du matériel de l'Ontario, tout de suite il est avantagé, puis nous autres, on va aller le chercher à Montréal... C'est pour ça que...

M. Charbonneau: Il va en rentrer des États-Unis aussi.

M. Beaumont: Justement.

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

M. Elkas: Suite à la question. Vous avez, admettons, 100 000 tonnes de sable à transporter d'une sablière à une cimenterie, vous faites, admettons, 100 milles. Vous avez besoin de 10 camions, vous en avez seulement 5. Quelle est l'option? Qu'est-ce qui arrive? Vous avez besoin de camions additionnels, vous faites quoi?

M. Beaumont: Dans le moment, nous autres, on fait du transport. Moi, j'ai trois camions; je demande à mon père de venir avec ses trois camions; je demande à mon frère de venir. Mais, avec le nouveau permis de courtage, d'après moi, je vais être obligé de passer par le sous-poste pour demander - puis mon père va rester dans la cour - les 10 roues qui vont pouvoir venir transporter.

M. Charbonneau: Vous allez être obligé d'aller dans la liste?

M. Beaumont: Justement.

Une voix: Ou bien dans l'illégalité.

M. Noreau: Et son père et son frère ne peuvent plus transporter pour lui.

Une voix: Mais s'il est sur la liste, il va transporter?

M. Charbonneau: Il est propriétaire d'une autre entreprise. Ils ont quatre entreprises.

M. Savard: Son père est propriétaire de trois camions.

M. Blair: C'est important de noter que nous avons des membres qui ont des 10 roues aussi. Il y a M. De Lucas dans la salle, qui a 19 camions 10 roues, qui travaille à Montréal. On ne peut pas juste restreindre à longue distance semi-remorque.

Une voix: C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, 30 secondes pour le mot de ta fin.

M. Garon: Je voudrais remercier l'association d'être venue nous présenter son point de vue, mais je vous ferai remarquer qu'on a un mandat restreint, qui est un mandat d'étudier la répartition du marché, les parts du marché, puis les travaux du ministère, et que vous allez beaucoup plus loin que ça quand vous demandez une révision complète de la loi et des règlements. Je n'ai pas compris, moi, que c'était ça le mandat qu'on avait comme commission. Maintenant, il serait important que le ministre le clarifie un peu, autrement il y a des gens qui vont se demander ce qu'on fait ici, puis pourquoi on est venus ici, si ce n'est pas plus clair que ça actuellement, le mandat. Il y a des questions que le ministre a posées tout à l'heure et je me serais attendu qu'il les pose beaucoup plus à ses fonctionnaires et à la Commission des transports qu'à des intervenants, parce que les chiffres venaient de son ministère. Alors qu'il posait les questions aux intervenants, il aurait pu les renvoyer aux chiffres de son ministère. Mais je vous remercie de nous avoir fait connaître votre point de vue.

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

M. Elkas: À mon tour, Mme la Présidente, je veux remercier les intervenants d'être venus. Je veux réitérer mon invitation à tous les intervenants, sachant que ce dossier continue à évoluer de jour en jour. On n'est pas pour penser qu'on va convoquer des commissions parlementaires à tout bout de champ aussitôt qu'on a un problème ou un accrochage. Alors, il me semble que la table permanente qui avait été suggérée ce printemps est une formule qui pourrait permettre à tous les intervenants de trouver des solutions assez faciles sans toujours avoir recours au gouvernement. Ça nous fera plaisir d'ailleurs de siéger à cette même table; on l'a offert d'ailleurs. Je souhaite qu'elle pourra d'ailleurs solutionner une grande partie des

problèmes que vous avez soulevés aujourd'hui. Un gros merci à tous les gens de votre association. Merci beaucoup.

M. Savard: On vous remercie de nous savoir entendus. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît. Demain, la ville de Laval qui devait être entendue en commission parlementaire a annulé son intervention. Elle nous a fait savoir qu'elle ne sera pas présente. Je vais lire la lettre: "Suite à la commission parlementaire tenue le 11 septembre 1990, je désire vous aviser que la ville de Laval décline l'invitation de participer aux travaux de la commission. Pour les fins de référence, nous déposons auprès de la commission le mémoire que nous avons déjà produit. Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées." Et c'est signé: Guy Collard, avocat du service du contentieux de la ville de Laval. Ces gens-là devaient être entendus à 10 heures, demain matin.

Alors, demain matin, à 10 heures, on va entendre l'Association des mines, à 11 heures, Ciment Saint-Laurent et, à midi, la Fraternité des contrôleurs routiers.

Alors, on remercie le Regroupement provincial des entrepreneurs en vrac inc. de leur participation. La commission ajourne ses travaux...

Une voix: Suspend.

La Présidente (Mme Bélanger): ...suspend ses travaux jusqu'à 10 heures, demain matin. Non, ajourne.

Des voix: Ce soir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah!

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 13)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à une consultation générale et de tenir des auditions publiques concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec et, à cette fin, d'examiner la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, para-gouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application de la réglementation, la rentabilité des transporteurs, les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

Alors je demanderais au Groupe d'entrepreneurs du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie de bien vouloir se présenter à la table des témoins.

Je crois que le Groupe est représenté par M. André Morin, alors vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, et il y aura par la suite discussion par les deux groupes parlementaires, 20 minutes chacun. M. Morin, vous avez la parole, et je vous demanderais de présenter les personnes qui vous accompagnent.

Groupe d'entrepreneurs du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

M. Morin (André): J'aimerais remercier les membres de la commission de nous donner l'occasion de pouvoir exprimer notre point de vue concernant le camionnage en vrac au Québec. Permettez-moi de vous présenter M. Pierre Thérberge de J.R. Thérberge Itée et M. Lévis Claveau des Entreprises Claveau. Nous sommes tous signataires du mémoire dont je vais vous exposer le contenu. Pas de problème, m'entendez-vous?

Une voix: Oui, c'est correct.

M. Morin (André): Le présent mémoire fait suite à des discussions survenues entre les représentants des compagnies suivantes spécialisées dans la réalisation de travaux de génie civil, soit les Entreprises Claveau Itée, les Entreprises Jacques Dufour et Fils Itée, les Entreprises Kiewitt, Construction Morin et Morin inc. Irrénée Saint-Laurent et Fils inc. et J.R. Thérberge 1980 Itée. L'ensemble de ces entreprises ont réalisé pour plus de 50 % des travaux routiers d'importance octroyés par le ministère des Transports, au cours des six dernières années, dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Toutes les compagnies ci-haut mentionnées ont fait l'objet d'intimidation de la part de certains camionneurs artisans, membres de l'ANCAI, incluant certains administrateurs de sous-postes de courtage.

Ayant été informés de la tenue d'une commission parlementaire concernant la recherche de solutions à l'ensemble des problèmes de transport en vrac au Québec, nous, les présidents de ces compagnies, tenons à présenter nos commentaires concernant certains problèmes que nous sommes à même de vivre dans la réalisation des travaux qui nous sont octroyés par les administrations publiques, dans certains territoires du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Ces problèmes touchent l'intimidation dont ont fait l'objet ces entreprises.

Il nous apparaît que les clauses protectionnistes s'appliquant au transport en vrac au Québec sont de nature à encourager l'intimidation de la part des camionneurs artisans, principalement pour obtenir, de la part des entrepreneurs, des tarifs plus élevés que ceux décrétés ainsi qu'une plus large part sinon tout le camionnage, dans la réalisation de l'ensemble des travaux.

Dans les minutes qui vont suivre, nous vous sensibiliserons à la problématique de l'intimidation à l'endroit des entrepreneurs, laquelle nous conduit à s'objecter fermement à toute demande de modification des clauses protectionnistes actuellement en faveur des camionneurs artisans, voire même à solliciter l'abolition des clauses protectionnistes accordées par le ministère des Transports aux propriétaires de camions, qui se servent de leur monopole en tant que sous-traitants pour imposer leur volonté aux entrepreneurs effectuant des travaux gouvernementaux.

En conclusion, nous ferons un énoncé de certaines recommandations concernant le transport en vrac au Québec.

Dans un premier temps, nous allons préciser des sujets de litige entre les entrepreneurs et les camionneurs artisans, ainsi que les différentes formes que peuvent prendre les manifestations d'intimidation de la part des camionneurs artisans. Les principaux sujets de litige portent, premièrement, sur la part de camionnage accordée aux camionneurs artisans dans la réalisation des travaux du ministère des Transports; deuxièmement, sur les tarifs accordés pour l'exécution de ces travaux effectués en bas de l'infrastructure; et, troisièmement, sur les ententes avec les camionneurs artisans pour l'exécution des travaux octroyés par des intervenants publics autres que le ministère des Transports.

Concernant la part de camionnage en vrac, le devis du ministère des Transports est clair sur les obligations de l'entrepreneur. Il doit octroyer 75 % du transport des matériaux situés en haut de l'infrastructure. Les pressions exercées par certains sous-postes de courtage du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie sur les entrepreneurs visent à obtenir parfois jusqu'à 100 % du transport en général, tant au-dessus qu'en dessous de la ligne d'infrastructure. Les demandes des sous-postes à ce sujet dégénèrent en conflit dans les négociations des ententes avec les entrepreneurs.

On notera qu'une des revendications de l'ANCAI est à l'effet d'augmenter le pourcentage actuellement accordé aux camionneurs artisans par le devis du ministère des Transports. Dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, cette revendication de l'ANCAI est déjà considérée, par certains artisans, comme un droit acquis. Comme disait un camionneur artisan de la Gaspésie: Il y a la loi dans les livres et il y a notre loi sur notre territoire.

Pour les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, l'entrepreneur n'est soumis à aucune obligation d'engager des camionneurs artisans pour effectuer le transport en vrac des travaux en dessous de l'infrastructure. Dans le cas où l'entrepreneur décide d'engager des camionneurs artisans pour effectuer une partie ou l'ensemble de ce transport, il est tenu de les payer selon une des deux méthodes suivantes, soit sur base horaire ou sur base de tonnage. Le problème que rencontrent souvent les entrepreneurs dans leurs

négociations avec les sous-postes de courtage est que ces derniers exigent d'être payés sur une base de tonnage plutôt que sur base horaire quand cela est plus avantageux pour eux. Au moment où l'entrepreneur soumissionne, pour être compétitif et espérer décrocher le contrat, il calcule ce type de transport sur une base horaire, ce qui revient beaucoup moins cher. Si l'entrepreneur décroche le contrat et qu'il décide d'engager des camionneurs artisans, la négociation des tarifs est alors source de conflits. Pour respecter ses prévisions de coût, l'entrepreneur n'aura d'autre choix que d'offrir les bases retenues pour ses propres calculs. Si les artisans exigent une base de tonnage et que l'entrepreneur cède, les coûts de l'entrepreneur en seront d'autant augmentés et la situation financière de celui-ci deviendra plus fragile. Il faut bien sûr comprendre que la base horaire offerte aux camionneurs artisans est déjà profitable, cette base étant décrétée par la Commission des transports du Québec suite à certaines analyses.

Pour les travaux exécutés pour le compte d'intervenants publics autres que le ministère des Transports, tels Hydro-Québec, la Société québécoise d'assainissement des eaux, d'autres ministères du gouvernement du Québec, les municipalités, Travaux publics Canada, les clauses protectionnistes du ministère des Transports ne s'appliquent pas. Certains de ces intervenants ont leurs propres clauses. Toutefois, des sous-postes de courtage considèrent que les clauses protectionnistes du ministère des Transports deviennent un minimum exigible à tout contrat en provenance d'un intervenant public. Ils exercent alors des pressions indues pour obtenir au minimum l'application de la clause 75-25 et à des tarifs fixés selon leur propre base.

Les sujets de litige dont il était question précédemment donnent lieu à de vives discussions entre entrepreneurs et sous-postes de courtage. Dans certains cas, lorsque les discussions ne se soldent pas par une satisfaction des attentes des sous-postes de courtage, lesquelles attentes dépassent largement les exigences prévues par le donneur d'ouvrage, l'entrepreneur peut faire l'objet d'intimidation de la part de certains sous-postes de courtage ou camionneurs artisans.

L'intimidation peut prendre plusieurs formes: menaces verbales, vandalisme, violence physique, ralentissement de la productivité, entrave au déroulement des travaux, et j'en passe.

Mais l'intimidation peut prendre des proportions telles que l'entrepreneur ne peut y faire face seul. Par exemple, dans un contrat réalisé en Gaspésie, un entrepreneur a dû faire appel au corps policier antiémeute dont certains membres ont fait l'objet de violence physique. Dans ce contrat, une injonction a été émise pour interdire à certains dirigeants du sous-poste de courtage d'aller sur les lieux des travaux.

Toujours à titre d'exemple, dans un autre contrat réalisé par un autre entrepreneur,

toujours en Gaspésie, une injonction a aussi été émise à l'endroit du sous-poste de courtage et de deux de ses membres pour empêcher l'entrave à la circulation sur les chemins publics et privés et sur le chantier de construction ainsi que l'entrave des opérations commerciales de l'entrepreneur concerné. Des cas de vandalisme, sur différents contrats, ont été signalés à la police suite à des avertissements, voire même des menaces, adressés à certains entrepreneurs par des camionneurs artisans.

Toutes les entreprises signataires de ce mémoire ont fait l'objet, sous une forme ou sous une autre, d'intimidation de la part de certains camionneurs artisans dans les régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie. Les cas d'intimidation vécus dans ces territoires ne se limitent malheureusement pas qu'aux expériences de ces entreprises. Les deux principales raisons qui favorisent l'intimidation à l'endroit des entrepreneurs sont les clauses protectionnistes et le nombre de camionneurs artisans. On notera que ces deux raisons sont interdépendantes. Par les clauses 75-25, les entrepreneurs sont tenus de faire affaire avec les camionneurs artisans. Par contre, ils ne sont même pas libres de choisir les camionneurs qui effectueront le transport, leur affectation étant décidée par les sous-postes de courtage concernés. Les camionneurs artisans sont en position de force, introduits de facto sur le chantier, et en mesure de profiter de cette situation pour proférer des menaces à l'entrepreneur et à ses employés. Ce ne sont pas tous les camionneurs artisans qui font de l'intimidation. Si au moins l'entrepreneur était libre de retenir les services des camionneurs artisans de son choix, il pourrait diminuer les problèmes potentiels d'intimidation durant les heures d'opération. Il est curieux de constater qu'aucune autre catégorie de sous-traitants n'est protégée par des clauses protectionnistes, et, pourtant, les problèmes d'intimidation sont caractéristiques des camionneurs artisans.

Si l'on tient compte du nombre de camionneurs artisans actuellement reconnus par la Commission des transports du Québec et du nombre de travaux accordés dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie depuis les 10 dernières années, on peut affirmer que les camionneurs artisans sont trop nombreux pour pouvoir tous opérer d'une façon rentable. On peut constater que les contrats nécessitant les services des camionneurs artisans sont de nature souvent cyclique dans une région donnée. Comme les camionneurs artisans sont rattachés à une seule région, on observe bien souvent des temps morts sur le plan de leurs activités commerciales. Ainsi, quand il y a moins de travail, ceux-ci font de l'intimidation pour s'accaparer de la totalité du transport, du peu de travaux qu'ils ont sur leur territoire. Par contre, quand il y a plus de travaux, il y a plus d'artisans qui s'inscrivent aux sous-postes d'affectation. Encore là, le

problème n'est pas réglé; plus de travaux, plus de camionneurs artisans. Encore là, ils veulent avoir tout le transport qui se donne sur ces travaux.

Cela nous amène à nous opposer à toute réglementation quant aux sous-postes de courtage afin de favoriser la mobilité des camionneurs artisans pour s'ajuster aux cycles des territoires dans les différentes régions du Québec, tout en s'assurant d'une distribution rigoureuse des permis à de vrais camionneurs artisans. Au terme de camionneur artisan, on se réfère à quelqu'un qui a un camion, qui opère son camion et qui gagne sa vie avec ça, pas à quelqu'un qui a cinq camions, qui a une pelle mécanique, qui a un camion et un moulin à scie. Quelqu'un qui gagne sa vie avec un camion, c'est un vrai camionneur artisan. Si on réglait ce problème de vrais et de faux camionneurs artisans, il y aurait déjà un bon nettoyage de fait à ce niveau-là. On resterait avec des vrais camionneurs artisans. Ça pourrait représenter peut-être une diminution entre 40 % et 50 %, ce qui augmenterait d'autant le niveau de travail pour les camionneurs artisans, les vrais camionneurs artisans actuels.

Les manifestations d'intimidation ont des conséquences directes sur l'exécution des travaux. Les menaces proférées, le vandalisme, la violence physique, le ralentissement de la productivité, l'entrave au déroulement des travaux brisent le climat de travail sur les chantiers et augmentent le stress des employés, allant même parfois jusqu'à conduire des entrepreneurs à demander au ministère des Transports de résilier le contrat signé avec ce dernier.

Les conséquences sur l'exécution des travaux ne vont pas toujours jusqu'à cette extrême limite; elles demeurent toutefois très dommageables pour les entrepreneurs: augmentation des coûts, retards, situation financière plus fragile, voire même l'absence de volonté de soumissionner à nouveau de certains entrepreneurs dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

Ainsi, suite à des menaces proférées par certains camionneurs artisans à l'endroit de leurs employés et de certaines manifestations de vandalisme et de violence, les entrepreneurs ont décidé de recourir à des services de gardiennage sur le chantier hors des heures d'opération, ce qui se traduit encore par une augmentation des coûts.

Dans un contrat, un entrepreneur, chiffres en main, a pu constater un ralentissement de la productivité des camionneurs artisans affectés à la réalisation des travaux, après que ce dernier eut refusé de souscrire à une demande de majoration des tarifs pour la réalisation de travaux de transport situés en dessous de l'infrastructure. Les proportions du ralentissement étaient telles que les camions de l'entrepreneur avaient une productivité trois fois et

demie supérieure à celle des camionneurs artisans. L'entrepreneur donnait les prix décrétés; au milieu des travaux, les travaux allaient bien, mais les camionneurs artisans ont décidé d'avoir des prix plus élevés. L'entrepreneur était pris en souricière, et ils profitaient de cette situation pour essayer de le faire chanter, de faire augmenter les prix.

Toutes ces circonstances ont pour effet, en plus de rendre plus difficile et plus onéreuse l'exécution des travaux, de créer chez l'entrepreneur victime d'intimidation un sentiment d'impuissance face à cette situation qui prend un caractère quasi permanent dans certains endroits des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Au bout de la ligne, c'est la population québécoise qui paie la note suite à des réclamations, des poursuites, des soumissions plus élevées ou, encore, suite au recours à des services légaux et policiers de l'État.
(20 h 30)

Pour conclure, tenant compte que les clauses protectionnistes contribuent à favoriser l'intimidation dont font l'objet les entrepreneurs dans certains territoires du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie; compte tenu que les principaux sujets de litige sont directement liés à la bonification des clauses protectionnistes et à leur application généralisée aux contrats octroyés par d'autres intervenants publics; compte tenu que les moyens d'intimidation causent des dommages monétaires et d'autre nature dont font les frais les contribuables; compte tenu que la réglementation actuelle ne protège pas nécessairement les vrais camionneurs artisans, nous recommandons une définition plus stricte du concept de camionneur artisan, ainsi que l'abolition des clauses protectionnistes.

Nous croyons que l'application de ces recommandations contribuerait à favoriser de meilleures ententes contractuelles et la libre entreprise, pierre angulaire de notre société.

Les ententes commerciales dans le domaine des affaires se doivent d'être satisfaisantes pour les parties impliquées. On ne vise pas à faire disparaître les camionneurs artisans, qui s'avèrent des fournisseurs de services fort importants. Toutefois, ils ne devraient pas profiter de clauses protectionnistes qui ne s'appliquent à aucun autre type de fournisseur de services. C'est là une forme de discrimination injustifiée face aux autres sous-traitants.

Nous ne nous opposons pas à l'existence de vrais camionneurs artisans avec lesquels les entrepreneurs espèrent vivre des relations de réel partenariat commercial. Ce à quoi nous nous opposons, c'est principalement à la protection indue qui amène certaines situations d'abus qui dégénèrent dans bien des cas en des situations d'intimidation invivables. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Morin. M. le ministre.

M. Elkas: M. Morin, les accusations que vous portez ce soir sont assez sérieuses. Si vous me le permettez, depuis combien de temps ça dure cette affaire-là, cette question d'intimidation?

M. Morin (André): D'intimidation en Gaspésie? Depuis une quinzaine d'années.

M. Elkas: Est-ce général dans toute la région? Est-ce que vous savez?

M. Morin (André): C'est passablement général, à moins que l'entrepreneur ne donne tout son transport. À ce moment-là, il n'y a pas de problème.

M. Elkas: Est-ce que vous pensez que ça se passe ailleurs dans la province?

M. Morin (André): Nous, on a travaillé ailleurs dans la province. Ça s'est produit ailleurs dans la province, mais ce n'est pas un phénomène qui a autant d'ampleur que ce qu'il y a là. Ça se produit des fois dans la province, dans certaines situations, mais ça n'a pas autant d'ampleur que dans la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

M. Elkas: Sur 10 contrats donnés, combien de fois ça pourrait arriver? Est-ce à 100 % du temps qu'on est intimidé?

M. Morin (André): Qu'il y a de l'intimidation?

M. Elkas: Oui.

M. Morin (André): Ça peut être 80 % ou 90 % du temps, à moins que l'entrepreneur ne donne tout le transport, qu'il n'amène aucun de ses camions, là, il n'y aura pas de problème. Si l'entrepreneur arrive avec des camions, là l'intimidation commence.

M. Elkas: Sur les contrats privés, est-ce que vous avez le même problème? Est-ce tout relié à des...

M. Morin (André): C'est tout relié. S'il y a des contrats privés, à ce moment-là, s'il n'y a pas d'autres travaux dans la région, le même comportement va s'appliquer dans ces contrats privés. Je ne peux pas en parler comme contrat privé personnellement, parce que je n'en ai pas fait sur ce territoire-là.

M. Elkas: Est-ce que vos collègues en avaient fait?

M. Morin (André): C'était minime ce qu'on a fait, mais, dans l'ensemble des contrats gouvernementaux, peu importe que ce soit le mi-

nistère des Transports, la SQA, Travaux publics Canada...

M. Elkas: Quand vous dites que vous recommandez une définition plus stricte du concept de camionneur artisan...

M. Morin (André): Oui.

M. Elkas: ...pouvez-vous, s'il vous plaît, m'expliquer?

M. Morin (André): D'après nous, un camionneur artisan, c'est quelqu'un qui a un camion et qui gagne sa vie avec, qui a un véhicule, ce n'est pas quelqu'un qui a un banc de gravier avec un "loader" et des pelles et qui fait d'autres contrats ou encore qui a un moulin à scie ou qui est distributeur de produits pétroliers, ce qu'on voit à l'heure actuelle. Dans la province de Québec, environ 40 % à 50 % des artisans ne le sont pas. Quand je parle d'artisan, c'est quelqu'un qui a un camion et qui gagne sa vie à opérer son camion.

M. Elkas: Dans votre région, qu'on décrit, c'est le Bas-Saint-Laurent puis la Gaspésie, combien de vrais artisans? Combien d'artisans pensez-vous que vous avez dans ce coin?

M. Morin (André): Ça varie de région en région. La moyenne serait aux alentours entre 40 % et 50 %.

M. Elkas: Est-ce que...

M. Morin (André): Si on prend la région de Rimouski, c'est beaucoup plus haut que ça, de faux artisans, là...

M. Claveau (Lévis): Rimouski, il y a 57 membres du sous-poste, il y a 16 vrais artisans. La balance, ce sont des entrepreneurs, ils vivent avec autre chose aussi.

M. Morin (André): Ça fait que ça c'est pour Rimouski.

M. Elkas: Est-ce que ce comportement se voit avec les deux, c'est-à-dire le gars qui a seulement un camion? Est-ce qu'on voit la même chose avec des membres de l'ANCAI qui ont peut-être, qui sont peut-être le petit PE, comme on a dit ce matin ou cet après-midi?

M. Morin (André): Je ne comprends pas exactement...

M. Elkas: Vous dites, vous avez... Ces gens-là ont un comportement où ils font de l'intimidation? Est-ce qu'on revoit la même chose dans les deux camps, c'est-à-dire est-ce que les gens qui sont membres de l'ANCAI peuvent être camion-

neurs propriétaires...

M. Morin (André): Et entrepreneurs.

M. Elkas: Et puis ils peuvent être aussi détenteurs...

M. Morin (André): Oui.

M. Elkas: ...d'un "bull", comme vous l'avez décrit...

M. Morin (André): C'est ça.

M. Elkas: Est-ce que le comportement des deux se voit chez vous?

M. Morin (André): Le comportement...

M. Elkas: Lorsqu'on a des...

M. Morin (André): Oui, oui. Le comportement des deux se voit. Ils veulent tous les deux avoir de l'ouvrage, puis ils se battent tous les deux.

M. Elkas: M. Garon.

M. Garon: J'ai écouté ce que les...

M. Morin (André): Il y a certains vrais artisans. Comme je le disais tantôt, le vandalisme, ce n'est pas tous les artisans qui font de l'intimidation, puis tout ça. Ce ne sont pas tous des bêtes noires, mais le problème c'est que, quand il y en a un qui commence à être bête noire, bien les autres suivent. Mais il y a certains artisans qui, pris à part, sont de bonnes personnes, puis il n'y a pas de problèmes avec, mais c'est quand il arrive que...

M. Elkas: Il doit y en avoir assez pour venir en parler ici, vous vous êtes déplacés de loin.

M. Morin (André): Oui, oui. Il y en a assez pour en parler ici, parce qu'on a eu assez de vandalisme, puis on a eu assez de bris pour prendre la peine de se déplacer ici. On a eu assez de problèmes.

M. Elkas: Est-ce que vous avez porté plainte contre ces gens-là, et combien de fois?

M. Morin (André): Ah! Des... On peut...

M. Claveau (Lévis): Nous, en 1983, dans un projet avec le ministère des Transports, un projet de route, en Gaspésie, dès le printemps on a été avertis par certains camionneurs dirigeants de l'Association que si on amenait des camions, ça allait brasser, l'antiémeute ne serait pas assez pour se défendre. Ça fait qu'on s'est prévenus,

puis, en temps et lieu, quand ça a commencé à brasser, l'antiémeute est venue, on a arrêté les travaux, on a fait lever une injonction. On a repris les travaux, même sous injonction, ils ont défié l'injonction. À nouveau on a arrêté les travaux, puis là, il y a eu poursuites, la Sûreté du Québec a poursuivi les camionneurs.

M. Elkas: En 1983, vous dites?

M. Claveau (Lévis): En 1983.

M. Elkas: Est-ce qu'il y en a eu dernière-ment? Ça fait sept ans, de ça.

M. Claveau (Lévis): Dernièrement, nous, dans la région de Rimouski...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Claveau, je m'excuse, vous avez un micro, vous allez être plus à l'aise pour parler...

M. Claveau (Lévis): Ah! il fonctionne?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, il fonctionne.

M. Claveau (Lévis): Ça, ce que je vous raconte là, c'est en 1983. L'antiémeute est venue deux fois, on a arrêté les travaux cinq semaines...

M. Garon: À quel endroit?

M. Claveau (Lévis): À Saint-Joachim-de-Tourelle, près de Sainte-Anne-des-Monts. Lorsqu'on a repris les travaux, l'injonction était permanente de façon qu'il y avait quatre leaders et qu'ils étaient exclus du chantier, ils n'avaient pas le droit de mettre les pieds sur le chantier. Tout est rentré dans l'ordre, ça a bien été. Puis à partir de ce temps-là, avec le ministère des Transports, on n'a pratiquement pas fait de contrat. Cette année, on a un contrat d'auto-route à Rimouski. Encore là, on a été victimes de chantage. On voulait signer une entente avec nous, on nous demandait 50 % des travaux sous l'infra, ce qui nous appartenait à 100 %. Même lorsqu'ils sont venus faire les revendications à Québec, ils sont arrêtés sur notre chantier, ils étaient 69 camionneurs. Il y a à peu près 10 personnes qui sont entré. Le surintendant était seul dans le bureau. Ils ont jeté les papiers à terre, ils ont viré les bureaux à l'envers, puis ils ont poussé le surintendant, puis ils ont dit: Si vous n'acceptez pas ce qu'on vous demande d'ici demain, on va revenir, puis ça va brasser. Suite à ces choses-là, ça a bien pris un mois, le temps qu'ils ont été sur la colline parlementaire, on ne les avait pas. Les vrais camionneurs... Pardon?

Une voix: Monsieur les avaient...

M. Claveau (Lévis): Les vrais camionneurs artisans de Rimouski... À Rimouski, il y a 57 membres et il y a 16 vrais artisans. Il y a huit d'entre eux, on les appelle les dissidents, qui ont décidé de venir transporter pour nous autres mêmes, sous la ligne d'infrastructure, ce qui n'est pas réglé de transporter en vrac, ce qui fait qu'on a décidé de travailler avec eux autres. Encore là, eux autres, ils ont été victimes d'intimidation. À un moment donné plusieurs hommes sont venus sur le chantier, bâtons de baseball et cailloux, et ils les ont arrêtés de travailler. C'était leurs "chums". Là, six ont eu peur, deux voulaient continuer. Ce qui fait que nous autres, on les a contactés et on leur a dit: Voulez-vous continuer? Ça fait que six ne voulaient plus, deux étaient d'accord. Quand on a vu ça, nous autres, plutôt que d'avoir trop de trouble, on n'avait pas le choix, il fallait travailler avec le sous-poste. C'est ce qui est arrivé cette année.

M. Morin (André): Voulez-vous d'autres exemples?

M. Elkas: Non, c'est correct, après.

M. Morin (André): C'est correct? Je peux vous en donner d'autres.

M. Claveau (Lévis): Mais par contre, on a eu d'autres troubles sur d'autres chantiers, antérieurement, que je ne vous énumérerai pas ici.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais poser une question au ministre. Je ne nie pas ce que vous dites, que les gens veulent avoir de l'ouvrage et agissent de façon plus vigoureuse, ça peut arriver, mais souvent il y a des causes à ça. J'aimerais demander au ministre, dans les études que vous avez faites des revenus des camionneurs, quels étaient les niveaux des revenus des camionneurs du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie? On m'a déjà dit que c'était les camionneurs qui avaient le revenu le plus bas. Est-ce que c'est exact? Dans vos études de revenus, vous avez dit...

M. Elkas: C'est en 1987, je pense, qu'on donnait simplement la moyenne. C'est une moyenne qu'on m'a donnée.

M. Garon: Non, mais vous avez dû...

M. Elkas: On pourrait peut-être...

M. Garon: ...avoir des...

M. Elkas: On n'a pas de chiffres précis, on me mentionne que c'est plus bas.

M. Garon: C'est plus bas qu'ailleurs, hein?

M. Elkas: Peut-être qu'on pourrait revoir ça et vous envoyer les informations.

M. Garon: Souvent, quand il n'y a pas beaucoup d'ouvrage, les gens se battent pour avoir de l'ouvrage. Ils ont des familles à nourrir et ils ont des enfants, et tout ça. Ils veulent avoir de l'ouvrage. Je ne veux pas excuser les méthodes, des affaires de même, mais, souvent, il y a des causes à ces affaires. Les renseignements que j'ai, c'est que les camionneurs du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie ont des revenus plus bas qu'ailleurs. Alors, est-ce que vous êtes au courant de ça? Tantôt, vous avez dit qu'ils étaient trop nombreux et qu'ils ne pouvaient pas opérer de façon rentable.

M. Morin (André): C'est ça, s'ils sont trop nombreux, c'est peut-être un des problèmes, s'ils sont trop nombreux, ça fait qu'ils ont des revenus plus bas. Le nombre est peut-être trop élevé. Il y a également des facteurs à regarder; il y a des tarifs de revenu moyen. Mais les revenus des dirigeants, ceux qui sont sur le conseil des sous-postes d'affectation, quel prix gagnent-ils par rapport aux autres artisans? C'est de quoi aussi à analyser. Il y en a qui s'en tirent bien et il y en a d'autres qui s'en tirent moins bien.

M. Garon: Mais quand vous dites qu'il y a eu des... Vous avez parlé de 1983 puis, après ça, vous avez dit "récemment". Est-ce qu'il y a seulement ces deux cas-là ou si...

Une voix: Non, non.

M. Garon: Parce que vous nous décrivez comme quoi c'est un niveau d'intimidation généralisée, puis après ça, vous avez donné un exemple de 1983.

M. Morin (André): Il a donné un exemple de 1983, moi, je peux vous en donner un en 1986, qui a duré deux ans, 1984, 1985, 1986. Il vous en a donné un en 1990 et il peut vous en donner un il y a 15 ans passés. Ça, il n'y a pas de problème. Pour vous trouver des exemples, on va vous en trouver. On peut vous en trouver d'un autre entrepreneur dans la Gaspésie, au printemps passé à part ça. Non, ça, il y en a. Les autorités du ministère des Transports sont au courant parce que, habituellement, l'entrepreneur met les autorités du ministère des Transports au courant quand il y a des difficultés avec les camionneurs artisans. Ce ne sont pas des faits isolés.

M. Garon: Êtes-vous en train de nous dire que c'est dans tout le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie?

M. Morin (André): Pas tout le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, moi, je viens de la région de Rivière-du-Loup et elle n'est pas touchée par ça. À Rimouski, ils ont du trouble et la Gaspésie, en descendant.

M. Garon: À Rivière-du-Loup, il n'y a pas de trouble.

M. Morin (André): À Rivière-du-Loup, je travaille peu souvent à Rivière-du-Loup, ça fait des années - bien qu'on soit de là, on travaille très peu souvent à Rivière-du-Loup - mais les fois qu'on a travaillé, on n'a pas eu de trouble. Ça fait que je ne peux pas accuser quelqu'un si je n'ai pas eu de trouble avec. Je n'en ai pas eu.

M. Garon: À Rimouski... à Kamouraska, Témiscouata?

M. Morin (André): Kamouraska et Témiscouata, on n'a pas travaillé, nous, dans ce coin-là. On vous parle du Bas-St-Laurent, à partir de Rimouski en descendant.
(20 h 45)

M. Garon: Quand vous vous référez à ça, là, vous dites: On peut vous parler d'il y a 15 ans passés, du printemps passé. Vous vous référez à un certain nombre d'exemples où...

M. Morin (André): Oui, oui, oui.

M. Garon: C'est parce que, quand on lit votre texte, c'est comme si c'était règle générale, comme si on était comme dans un genre de "Far West".

M. Morin (André): Bien, quand...

M. Garon: Vous avez des cas ou bien si c'est un climat, ça marche toujours de même?

M. Morin (André): Les entrepreneurs, ici, sont tous énumérés, là. Vous voyez les entrepreneurs? Tous ceux-là, ils en ont tous eu. Et quand il n'y a pas d'ouvrage, il n'y en a pas de problème. Quand il n'y a pas de routes qui se construisent, il n'y a aucun problème. Il n'y a personne qui a de l'ouvrage. Le contracteur n'en a pas et les artisans non plus. Mais ça ne se chicane pas durant ces périodes-là. Mais quand il y en a et quand l'entrepreneur donne 100 % du transport, bien là, il n'y aura pas de problème. Il donne tout son transport. Ils arrivent et font des menaces. Il a peur et il donne 100 % de son transport. Ça fait que là, il n'y en a pas de problème. Ça peut arriver à quoi, à 60 %, qu'il leur donne 100 % du transport.

M. Garon: Oui, mais...

M. Morin (André): Bien, à 60 % des travaux, il n'aura pas de problème, si à 60 % des travaux,

les entrepreneurs donnent 100 % du transport.

M. Garon: Aux postes d'affectation.

M. Morin (André): Aux postes. Ça fait que, là, il n'y a pas de problèmes.

M. Garon: C'est parce que chacun a de l'ouvrage à son tour et que tout le monde est content. Est-ce pour ça ou bien...

M. Morin (André): Bien, parce que les artisans, à ce moment-là, ne peuvent pas en avoir plus de l'entrepreneur, l'entrepreneur donne 100 %. Même s'ils sautaient dessus, il a tout donné.

M. Garon: Pardon? C'est parce que je me dis que si c'était un climat général d'intimidation, on en entendrait parler un peu, là. Non, non. Je vais souvent dans le Bas-St-Laurent et en Gaspésie. C'est loin de Lévis, mais je vais y aller encore trois ou quatre fois dans le prochain mois. Et je vais souvent dans ce coin-là.

M. Camden: Vous volez trop haut.

M. Garon: Pardon?

M. Camden: Vous volez trop haut.

M. Garon: J'y vais en auto.

M. Camden: Faites attention aux trous.

M. Garon: Je parle avec le monde et j'y vais souvent. C'est parce que ce que vous dites là, c'est...

M. Morin (André): Je vous le dis, il y en a peut-être 60 % ou 70 % qui donnent tout leur transport aux camionneurs artisans. Il n'y en a pas de problème, à ce moment-là.

M. Garon: Vous êtes en train de dire au ministre, dans le fond, que si tout le travail était donné aux camionneurs artisans, il n'y aurait pas de problème.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (André): Il n'y aurait sûrement pas de problème, mais le prix des soumissions monterait. S'il n'y a pas de limite à l'enveloppe budgétaire, ça, c'est une autre paire de manches. Ça, c'est sûr que les prix vont augmenter.

M. Garon: Mais pourquoi le prix des soumissions monterait si les taux sont fixés?

M. Morin (André): Si les taux sont fixés... Attendez un peu, là. En bas de l'infrastructure, on a du trouble. Quand on fait du transport en

bas de l'infrastructure, ils veulent être payés au tonnage au lieu d'être payés à l'heure sur du transport de l'emprunt B, sur les belles routes. Ça fait que là, à ce moment-là, il y a une différence. Et on peut comparer: à l'heure, ils gagnent peut-être 46 \$, et à la tonne, ça monte **peut-être** à 70 \$ ou 75 \$ de l'heure. Bien, si c'est ça qui est mis dans les soumissions et qu'on est obligés de les payer à la tonne sur tout transport, on va les payer à la tonne, ça va coûter 70 \$. Les soumissions vont augmenter. Ça va être marqué: le transport à la tonne, tel prix à la tonne. On va soumissionner avec ça, nous autres. On va soumissionner avec ça, mais le prix des travaux va augmenter et si c'est ça... S'ils le font pour la Gaspésie, ils vont le faire pour la grandeur de la province de Québec. Ça fait que ça va coûter plus cher...

M. Garon: Les travaux ne sont pas calculés au tonnage? Quand vous faites des prix au ministère, est-ce que ce n'est pas au tonnage que les prix sont...

M. Morin (André): Ils sont au tonnage, en haut de l'infrastructure. En bas de l'infrastructure, on calcule ça à l'heure. On pourrait le calculer au tonnage si on le voulait. Ça reviendrait à des prix bien trop élevés. On n'aurait pas les soumissions. Parce que là, c'est le mètre cube, c'est la productivité du camion qui y fait.

M. Garon: Mais comment pouvez-vous calculer un travail? Moi, je ne comprends pas. Ce sont des volumes, ça.

M. Morin (André): C'est en mètres cubes. On est payés en mètres cubes.

M. Garon: Oui, mais comment pouvez-vous calculer les prix à l'heure? Il me semble que vous êtes obligés de calculer les prix au tonnage. Moi, si je fais des travaux, puis qu'il y a tant de tonnes, il faut que je calcule le prix au tonnage, autrement, si je calcule ça à l'heure...

M. Morin (André): Bien, au mètre cube, on déplace tant de mètres cubes à l'heure. Un camion coûte tant de l'heure. Ce n'est pas plus compliqué que ça à calculer. Une pelle coûte tant de l'heure.

M. Garon: Oui mais, souvent, quand on regarde des contrats et qu'il y a des dépassements, on a calculé tant de tonnes. À un moment, il y a un dépassement. C'est parce que ça a pris plus de tonnes, ou bien il a fallu creuser plus, ou bien il a fallu faire plus de travaux.

M. Morin (André): Plus de tonnes, vous êtes en haut...

M. Garon: Ce ne sont pas les heures, là, qu'on calcule, c'est toujours le tonnage.

M. Morin (André): Vous êtes en haut de l'infrastructure, quand vous parlez de tonnes. Le concassé est dépassé, l'emprunt A est dépassé, vous êtes en haut de l'infrastructure. Vous êtes sur une base de **calcul** différente. Quand on parle en bas de l'infrastructure, c'est au mètre cube que c'est payé. Ce n'est pas à la tonne.

M. Garon: Au mètre cube?

M. Morin (André): Au mètre cube.

M. Garon: Bien, au volume.

M. Morin (André): Au volume.

M. Garon: Bien, oui.

M. Morin (André): Au volume, et on dit qu'un camion gagne tel et tel prix de l'heure et on transporte tant de mètres cubes à l'heure. Donc, ça lui coûte tel prix. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

M. Garon: Le ministère paie les entrepreneurs sur quelle base?

M. Morin (André): Au mètre cube. Sous l'infrastructure, il nous paie au mètre cube.

M. Garon: Oui. Quand vous payez les camionneurs, pourquoi ne les payez-vous pas de la même façon? Je ne comprends pas.

M. Morin (André): On les paie à l'heure. On convertit l'heure au mètre cube.

M. Garon: Là, je ne comprends pas.

M. Morin (André): Ce n'est pas plus compliqué que ça.

M. Garon: Je ne comprends pas. C'est comme si les ramasseurs de fraises, voyez-vous, c'est tant du cassot et, après ça, moi, je les paie à l'heure.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne comprends pas, là. Je ne comprends pas.

M. Morin (André): Vous viendrez visiter un de nos chantiers; on va vous l'expliquer. Vous allez le voir, là vous allez le comprendre.

M. Garon: Non mais ce n'est pas compliqué quand même. Je suis capable de comprendre ça. Je suis capable de marcher et de mâcher de la gomme en même temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'essaie de comprendre, là, parce que le ministère... Vous, quand vous fixez votre prix au mètre cube...

M. Morin (André): Au mètre cube. Pour sortir combien ça nous coûte le mètre cube, bien il y a une pelle qui charge le camion et le camion, disons, est payé tant de l'heure. On divise tout ça et ça fait un prix tant du mètre cube. Un camion doit faire tant de voyages à l'heure. C'est avec ça qu'on arrive.

M. Garon: Ça veut dire, dans le fond, que vous faites des profits sur le travail du camionneur. C'est ça?

M. Morin (André): Des profits sur le travail du camionneur? Je ne comprends pas. On fait du profit sur nos camions...

M. Garon: C'est un peu comme moi, par exemple, pour faire faire le ménage au gouvernement. Je charge 15 \$ et je paie mes employés 8 \$.

M. Morin (André): Je suis payé au mètre cube et je les paie au mètre cube. Ça revient au mètre cube, mais à l'heure de ce qu'ils font. Ça fait que je les paie selon la productivité que j'ai prévue, tant de l'heure. C'est comme ça qu'ils sont payés. Disons que, s'ils font deux voyages de l'heure, c'est 45 \$ l'heure, bien ça représente tant de piastres du voyage. Le prix décrété est de tant. Ça fait que c'est ça que ça donne. Ce n'est pas plus compliqué que ça. On ne peut pas le faire à la tonne, on n'est pas payés à la tonne. Pour ces items, on est payés au mètre cube.

M. Garon: Pourquoi ne payez-vous pas au mètre cube à ce moment-là?

M. Morin (André): Au mètre cube?

M. Garon: Oui. Vous, si vous fixez votre prix au mètre cube, pourquoi, à ce moment-là, quand vous payez vos camionneurs, ne les payez-vous pas au mètre cube?

M. Morin (André): Il faudrait des balances. Il faudrait mesurer des boîtes au mètre cube. C'est ça. À la Commission des transports, il y a deux façons, soit à l'heure ou à la tonne. Il y a deux façons de payer. Il n'y en a pas une troisième qui a été inventée encore. Ça fait qu'on calcule avec l'une de ces deux façons. Justement, si on calcule au mètre cube, si la personne transporte de l'argile, de la terre noire ou du gravier, ça ne pèse pas pareil. Ça fait que le mètre de la boîte, peut-être...

M. Garon: Moi, je ne haïrais pas ça...

M. Morin (André): ...que la boîte va être beaucoup moins remplie. Si c'est un matériel qui est bien mouillé, tu vas remplir beaucoup moins le camion. Si tu as un matériel qui est très léger, tu vas peut-être le remplir plus. Ça fait que si on dit: On va te payer au mètre cube, le gars, son camion va être plein à moitié. Là, on va dire: On te paie à moitié parce qu'il n'est pas plein. Bien oui, mais le poids du camion est aussi pesant que s'il était comblé d'une matière moins pesante. C'est pour ça. À ce moment-là, il est payé à l'heure, que son camion soit à moitié plein ou plus, compte tenu du poids des matériaux. Bien, il a le même prix.

M. Garon: Il va falloir fouiller ça plus parce que, moi, j'ai toujours pensé, quand on faisait des travaux, que ça dépendait des quantités, peu importe que ce soit du volume ou du tonnage.

M. Morin (André): Oui, là, c'est au mètre. On est payés au mètre.

M. Garon: Oui.

M. Morin (André): Au mètre cube. Ça fait que le mètre cube, lui, comprend le ramassage du matériel, la pelle, il comprend toute une foule de facteurs. Parmi tous ces facteurs, il y a le camion. Je dois comprendre le décapage, pousser ça avec le "bull", charger ça avec le "loader", mettre ça dans le camion, le camion qui va domper, le bulldozer qui étend où il va se domper, tout ça est compris dans ton prix du mètre cube. Le prix du mètre cube ne comprend pas juste le camion, il comprend une foule de facteurs. C'est comme ça que ça marche, et tous les facteurs qui sont la pelle, le camion, le "loader", et tout ça, le tracteur, on a tous des prix à l'heure pour ça, et c'est avec ça qu'on arrive avec le prix final.

M. Garon: Est-ce que c'est de même partout ou si c'est comme ça dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie?

M. Morin (André): Partout. On ne soumissionne pas juste en Gaspésie, c'est partout. On est trois entrepreneurs et pour tous les trois, c'est la même méthode de calcul. On ne travaille pas seulement en Gaspésie.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Groulx.

Mme Bleau: Dans votre mémoire vous parlez surtout des relations du travail. Vous nous avez amplement décrit les agissements des camionneurs. Pourriez-vous me dire comment votre groupe traite les camionneurs?

M. Morin (André): Quand on a affaire à eux, au début du contrat, il faut leur dire l'ouvrage qu'on a à faire et ce qu'on est prêts à leur donner comme ouvrage d'après le devis. Il faut qu'ils nous répondent à l'intérieur de tant de jours et, suite à ça, il faut qu'ils nous fournissent une liste d'équipements. Là, on s'entend sur le nombre d'équipements dont on va avoir besoin et, par la suite, il faut faire affaire avec le sous-poste. Et nos employés appellent au sous-poste d'affectation pour dire: Demain, j'ai besoin de trois ou de cinq camions, puis ils s'en viennent sur le contrat la journée appropriée avec les camions, et là, on les charge et ils exécutent les travaux.

Mme Bleau: Mais quand vous nous décrivez la tension qui existe sur les chantiers, est-ce que justement les relations que vous pouvez avoir avec les camionneurs sont toujours aussi tendues ou si, de temps en temps, ça va un peu mieux?

M. Morin (André): De temps en temps c'est moins pire. Comme on le disait tantôt, quand on leur donne tout le transport, il n'y a aucun problème. Quand on ne leur donne pas trop, qu'on leur donne ce dont ils ont droit et même un peu plus que ce dont ils ont droit, on a des problèmes. Si on ne leur donne pas 100 %, là on a du trouble. Là ça marmonne, des employés sont sur les nerfs, ils ne savent pas sur quel pied danser et il y a des intimidations, et tout.

Mme Bleau: Vous parliez tout à l'heure du remplissage de camions. D'après vous, comme entrepreneur, est-ce qu'il peut arriver qu'un camion parte avec une surcharge? C'est un peu à votre demande que ça arrive ou si c'est...

M. Morin (André): Sur les travaux qu'on est obligés de leur donner d'après le devis, ce sont des travaux au tonnage pesé. Il faut qu'ils passent à un poste de pesée et il faut que ce soit pointé par quelqu'un du ministère des Transports, puis s'il dépasse le poids, il est hors la loi, il est obligé de domper son matériau.

Mme Bleau: En partant de votre chantier, vous ne pouvez pas savoir quel tonnage il peut avoir.

M. Morin (André): Là c'est de l'infrastructure dont vous parlez, ce qui est couvert par la clause 75-25. Là, on parle d'autre chose, d'autres matériaux.

Mme Bleau: Oui.

M. Morin (André): On les charge comme on charge nos autres camions pour transporter.

Mme Bleau: Le climat de travail, d'après vous, y aurait-il des choses à faire pour ramener

ça à un meilleur climat?

M. Morin (André): Pour ce qui est de nos cadres et de nos employés, on a le même climat, la même façon de procéder que dans d'autres régions, et on n'a aucun problème. Pourquoi est-ce que, dans ce territoire-là, on a des problèmes? C'est ça la question qu'on se pose.

Mme Bleau: Alors, vous voulez dire que...

M. Morin (André): C'est les mêmes cadres et les mêmes employés: on va faire une job ailleurs, on n'a aucun trouble, ça va très bien...

Mme Bleau: Ah! vous n'avez pas de trouble ailleurs?

M. Morin (André): On n'a pas de trouble, on a une coopération, puis on va dans ce territoire-là et ça ne marche pas du tout. Je ne pense pas que ce soit du côté de notre personnel, c'est le même qu'on transporte...

Mme Bleau: D'après vous, s'il y avait moins de licences dans la Gaspésie, dans ce coin-là, peut-être que ça améliorerait le climat parce qu'il y aurait plus d'ouvrage?

M. Morin (André): Il y aurait plus d'ouvrage, effectivement, puis le fait aussi de la réglementation. Quand il y a certaines personnes indésirables, si on est obligés de leur donner 75 %, si ces indésirables arrivent sur le chantier, ça cause du trouble, tandis que, si on avait le choix des artisans, on choisirait ceux qui ont de l'allure. Ceux qui sont indésirables, à un moment donné, quand ça ferait deux ou trois semaines qu'ils seraient chez eux et qu'ils n'auraient pas d'ouvrage, diraient: Au lieu de faire du trouble à tout le monde, je vais aller travailler pour eux autres, au prix décrété et aux prix des ententes.

Mme Bleau: Je vous remercie, monsieur.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez... Ou si je passe encore la parole à... Il vous reste cinq minutes. (21 heures)

M. Garon: Non, non, c'est madame...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais là elle a fini, c'est l'alternance. Est-ce que vous voulez revenir tout de suite, ou si vous voulez...

M. Garon: Madame n'abuse pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, on n'abuse pas sur votre temps. Vous, M. le député de Lévis, il vous reste cinq minutes,

alors qu'ici, on fait juste commencer le questionnement.

M. Garon: C'est parce que, moi, je me demande si le ministre va être là demain. On dit qu'il va y avoir un remaniement demain...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Elkas: Il commence des rumeurs.

M. Garon: Il y a une grosse rumeur qu'il va y avoir un remaniement demain. Grosse rumeur.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ce n'est pas le mandat de la commission, ça, de parler du remaniement. Alors, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Merci, Mme la Présidente. Les problèmes avec lesquels vous avez dû composer, ils sont liés à combien de gens? C'est quoi le pourcentage? Il provient de deux ou trois personnes? De quatre personnes? Ou c'est l'ensemble des gens qui font du transport, des camionneurs?

M. Morin (André): Bien souvent, ce n'est pas nécessairement tout le temps, ça va venir de l'administration du sous-poste d'affectation. Ça arrive là, puis après, eux, bon, vont dire aux autres: Faites telle autre affaire. C'est eux autres qui mènent la barque dans la région.

M. Camden: Est-ce que ce problème-là a été soumis au niveau de l'Association provinciale?

M. Morin (André): Au point de vue de l'Association...

M. Camden: Est-ce que vos relations se sont toujours limitées à essayer d'en venir à une entente avec les gens du poste ou du sous-poste? Ou, je veux dire, ça a été soumis au niveau provincial?

M. Morin (André): C'est toujours avec les gens du poste et du sous-poste avec qui on fait affaire.

M. Camden: Est-ce que, dans ces... Oui?

M. Thériège (Pierre): Nous, on a traité directement avec le niveau provincial pour régler notre litige.

M. Camden: Est-ce que...

M. Thériège: Ça ne s'est pas réglé. Ça s'est réglé en cour, ils ont été condamnés, ils ont payé. Mais le bureau provincial a été mis au courant des faits.

M. Camden: Parce que je vais vous dire la situation. Moi, j'ai dans ma région des gens qui se sont entendus avec les gens locaux sur des projets bien spécifiques, où il y a eu des partages, entre autres sur la ligne Radisson-Nicolet-Des Cantons. Et je vais vous dire une chose, c'est que les gens, les transporteurs, les camionneurs artisans y ont trouvé leur profit, mais très largement. Et je me posais la question: Est-ce que c'est lié à deux ou trois individus, deux ou trois pommes pourries dans le panier, peut-être? Mais est-ce que cette attitude et ce comportement, est-ce que c'est un phénomène nouveau, ça, outre le fait que ça remonte à 1982, 1983, 1984? Est-ce que ça a été conditionné par le fait que les gens ont eu à transporter par surcharge ou qu'à d'autres moments la clause 75-25 n'a pas toujours été respectée?

M. Claveau (Lévis): Nous, ce n'est pas un phénomène nouveau, ça fait au moins 15 ans que ça dure. Ça s'applique sur tous les contrats, il faudrait qu'ils aient pratiquement tous le transport. Moi, sur le contrat de l'autoroute à Rimouski, j'ai parlé avec M. Bélanger, le président provincial. Je lui ai fait part du volume important qu'on avait à transporter. Il a compris ça, il a dit: Je ne comprends pas pourquoi ils ne peuvent pas s'entendre avec vous-autres. Mais il dit: Par contre, je ne peux pas décider pour le sous-poste; je te comprends, mais c'est le sous-poste qui mène ses affaires. Puis je parlais au président provincial.

M. Camden: Il y en a combien de sous-postes dans cette région, le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie?

M. Claveau (Lévis): Il y a Rimouski, Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Matane...

M. Camden: Il y en a quatre?

M. Claveau (Lévis): Matapédia...

M. Camden: Cinq?

M. Claveau (Lévis): Matapédia, Bonaventure...

M. Camden: Est-ce que c'est la même situation dans les cinq?

M. Claveau (Lévis): Oui, sensiblement la même.

M. Camden: Ce sont les mêmes individus ou ce sont des individus différents?

M. Claveau (Lévis): Ce sont des individus différents.

M. Camden: Différents.

M. Claveau (Lévis): C'est peut-être une politique...

M. Morin (André): Une politique régionale.

M. Claveau (Lévis): ...régionale.

M. Camden: Est-ce que lors des ralentissements, et lorsqu'il y a eu intimidation, est-ce que, chaque fois, les taux qui avaient été prévus par la Commission étaient respectés?

M. Morin (André): Du côté des entrepreneurs? Pour ce qui est de notre part, ça a toujours été respecté. Même quand on a eu du trouble, on leur offrait plus que le taux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Camden: Chaque fois... Si je comprends bien...

M. Morin (André): Je peux vous sortir ici des offres qu'on a faites à Gaspé-Nord...

M. Camden: Oui.

M. Morin (André): ...qui étaient plus que le taux. Ils les ont refusées, ils ont dit qu'ils ne voulaient pas travailler à l'heure. On leur offrait, à l'heure, un prix de l'heure plus élevé que le taux décrété, puis ils ont dit: Ce n'est pas ça qu'on veut.

M. Camden: Mais est-ce que c'est arrivé sur chaque contrat ou c'est arrivé à une ou deux reprises?

M. Morin (André): Sur ce contrat-là, c'est arrivé, puis sur les autres, sur l'autre contrat antérieurement. Mais quand on les a payés à l'heure, par exemple, nos camions faisaient trois voyages et demi pendant que leurs camions faisaient un voyage de l'heure. Ils travaillaient trois fois moins vite. Pour travailler, ils travaillaient.

Une voix: Ça fait cher de l'heure.

M. Morin (André): Ça fait cher de l'heure en sapiro!

M. Camden: Est-ce que ce phénomène se produit toujours avec les mêmes entrepreneurs ou si c'est avec l'ensemble des entrepreneurs qui exécutent des travaux dans ces cinq sous-postes?

M. Morin (André): Bien là, on est six entrepreneurs.

M. Camden: Six.

M. Morin (André): C'est arrivé avec ces six

entrepreneurs-là.

M. Camden: C'est arrivé avec les six? Est-ce que ça arrive chaque fois ou si ça arrive occasionnellement?

M. Morin (André): Bien, quand on leur donne tout le transport, il n'y a pas de problème.

M. Camden: Quand vous leur donnez...?

M. Morin (André): Tout le transport.

M. Camden: Oui.

M. Morin (André): 100 %. En haut de l'infra, en bas de l'infra, tout. Il n'y a pas de problème.

M. Camden: Et vous êtes organisés pour en faire combien, en bas de l'infra?

M. Morin (André): En bas de l'infra, il y a des ouvrages qu'on peut tout faire avec nos équipements et, en haut de l'infra, on peut faire le 25 %.

M. Camden: Quand vous dites que vous êtes capables de le faire tout, ça veut dire que votre entreprise ou que les entreprises de vos collègues ont tout l'équipement pour le faire.

M. Morin (André): Ont tout l'équipement, ou, des fois, il peut manquer des pièces d'équipement.

M. Camden: Vous voulez dire que vous faites appel, à ce moment-là, à d'autres entrepreneurs ou...

M. Morin (André): Non, non, non.

M. Camden: Non. Vous avez tout l'équipement.

M. Morin (André): Non, non. On a l'équipement. Quand ce n'est pas notre équipement, ce sont les camionneurs artisans. Le devis est clair là-dessus, pour ce qui est de la clause 75-25.

M. Camden: Règle générale, dans les contrats que vous exécutez, est-ce que... Vous me dites, bon, qu'à une ou deux reprises, vous avez offert même plus que le taux, mais, règle générale, est-ce que c'est le taux ou si c'est en bas du taux?

M. Morin (André): Pour ce qui est de nous, en tout cas, ça été le taux décrété.

M. Camden: Ça, c'est règle générale.

M. Morin (André): Le taux décrété. Bien, il y a un taux décrété comme à la tonne, 75 %, il est mis sur le bordereau de soumission. C'est décrété par la Commission des transports, et, à l'heure, c'est décrété par la Commission des transports et c'est révisé toutes les années.

M. Camden: Et lorsque vous faites des travaux en bas de l'infrastructure et s'il y a des prétentions de camionneurs où il y a surcharge...?

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Oui, madame. Est-ce qu'il y a des manifestations? Est-ce qu'on s'oppose à ça, lorsqu'il y a surcharge ou est-ce que vous chargez l'équivalent de ce que vous chargez dans vos camions, propriété de la firme? Est-ce qu'il y a de l'opposition ou des manifestations quelconques?

M. Morin (André): Non, on charge ça au réglementaire.

M. Camden: Il n'y a pas de contestation de surcharge?

M. Morin (André): Nous, en tout cas, on n'a pas eu de plaintes de ce côté-là de manifestations de surcharge. Ils voient nos camions, quand même, qui transportent et comment il y en a dedans. On n'a pas comme politique d'éreinter nos camions et que nos camions soient finis au bout de trois mois. Ce sont des camions qu'on garde à long terme, et on charge les autres de la même façon.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Morin (André): D'une façon ou d'une autre, ils verraient ça assez rapidement si on chargeait nos camions d'une façon et les autres, les leurs. Je pense qu'on aurait opposition assez rapidement.

M. Garon: Parce que, moi, l'expérience que la vie m'a apprise - je peux me tromper, remarquez bien - c'est qu'il y a des hommes et des femmes violents. Mais qu'un groupe au complet soit violent... Habituellement, ça prend des causes profondes. Il y a des individus, ça, je ne nie pas ça. Il y en a partout des gens qui sont violents, personnellement. Tel individu, tu sais que c'est une personne violente. Mais que tout le monde sort violent, dans une région, là, ça prend des raisons, et il me semble que c'est...

M. Claveau (Lévis): Pour répondre à votre question, M. Garon, ce ne sont pas tous les individus, ce sont quelques membres. Ce qu'on a

vu, nous autres, en 1983, c'étaient quatre membres des leurs qui ont amené les autres à les suivre. Et si les autres ne suivent pas, ils ont des mesures disciplinaires et ils les ramènent à l'ordre assez vite. Ils n'ont pas le choix. Il faut qu'ils suivent. Parce que, nous, lorsqu'on a repris les travaux avec l'injonction permanente, quatre faiseurs de troubles n'y étaient pas. Ça a transporté, c'était super.

M. Garon: C'était à un endroit particulier, là.

M. Claveau (Lévis): St-Joachim-de-Tourelle. La même chose...

M. Garon: Ça, ça peut arriver, ce que vous dites là.

M. Claveau (Lévis): La même chose sur d'autres projets aussi.

M. Garon: Ça peut arriver, ce que vous dites là.

M. Claveau (Lévis): Oui.

M. Garon: Ça, je ne nie pas ça. Mais ce n'est pas ça que vous nous dites. Vous nous dites que c'était un climat de terreur ou d'intimidation généralisé dans tout le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie...

M. Claveau (Lévis): C'est vrai.

M. Garon: ...sauf à Rivière-du-Loup.

M. Claveau (Lévis): On va avoir un contrat n'importe où en Gaspésie. La première des choses, il ne faut pas que l'entrepreneur amène de camions là. Dès qu'on amène des camions, les mesures d'intimidation commencent. C'est toujours ça. C'est ça qui se passe.

M. Garon: Oui, mais est-ce que c'est parce qu'il y a un niveau de revenus tellement bas que les gens ont besoin de prendre tout ce qui passe? C'est ça que je dis. J'essaie de vous dire: Est-ce que c'est parce que les gens ont un niveau de revenus tellement bas qu'ils n'ont pas le choix de se battre pour ce qui passe? C'est pour ça que je dis qu'il peut y avoir des individus qui sont violents, mais quand on dit que tout le groupe, tout le territoire est comme ça, est-ce parce que les revenus sont tellement bas qu'ils disent: On n'a pas le choix, nous autres, si on ne prend pas ce qui passe, on va crever?

M. Claveau (Lévis): Je ne pourrais pas répondre à ça. J'imagine que vous avez des statistiques de ça, puis...

M. Garon: Je n'en ai pas, j'apprends ça

aujourd'hui.

M. Claveau (Lévis): Vous savez le volume de travail qui se fait.

M. Garon: Je n'apprends pas ça. Je ne sais pas si le ministre le savait, lui. Il a les Indiens, là, puis il y a la Gaspésie puis le Bas-Saint-Laurent, est-ce que...

M. Claveau (Lévis): Dites-vous une chose, quand il n'y a pas grand ouvrage pour les camionneurs, il n'y a pas grand ouvrage pour les entrepreneurs, puis on est dans le même barème qu'eux autres.

M. Garon: C'est ça que je dis. C'est ça que j'ai dit tantôt.

M. Claveau (Lévis): C'est triste pour nous autres aussi.

M. Garon: C'est ça que j'ai dit aujourd'hui, quand j'ai dit: Quand il n'y a pas assez d'ouvrage, la tarte est trop petite, alors les intervenants se battent pour avoir un morceau de la tarte. Puis celui qui a le bras trop court, il n'a rien.

M. Claveau (Lévis): Mais le problème, plus il y a de l'ouvrage, plus il y a de camionneurs, souventefois.

M. Garon: Pardon?

M. Claveau (Lévis): Le problème, plus il y a de l'ouvrage, plus il y a des camionneurs aussi. Quand le volume augmente, le volume de camionneurs transportant en vrac augmente. Il y en a qui sont en forêt, ils sortent de la forêt, ils viennent transporter du gravier, il y a de nouvelles acquisitions. C'est ce qui se passe.

M. Garon: La solution que vous voyez, c'est quoi?

M. Claveau (Lévis): Enlever ces clauses de protectionnisme là...

M. Garon: Pardon?

M. Claveau (Lévis): Enlevez la clause protectionniste, et la libre concurrence, la loi du marché va faire le nettoyage de ça, puis ça va faire comme nous autres les entrepreneurs. S'il y a trop d'entrepreneurs, à un moment donné il y en a qui arrêtent.

M. Garon: Mais en quoi ça va aller mieux, à ce moment-là? Là, au lieu que ce soit le poste qui affecte, ce serait l'entrepreneur qui va choisir? C'est ça que vous voulez dire, au fond.

M. Claveau (Lévis): Oui. L'entrepreneur...

M. Garon: Je ne comprends pas. Je vais vous dire une affaire. Supposons que, moi, je suis en Gaspésie, j'ai de l'ouvrage, puis je paie à la tonne. Bon, bien que le poste m'affecte quelqu'un, je le paie à la tonne, il ne me coûte pas plus cher; s'il transporte des tonnes, il va avoir tant de la tonne. Là vous dites: S'il n'y a plus de poste, dans le fond, c'est vous qui allez choisir la personne. Là, vous allez la payer à la tonne ou bien...

M. Claveau (Lévis): Il pourrait y avoir peut-être un autre organisme pour faire le "dispatch" du travail. Mais vous me parlez de tonnes, il n'y a pas toujours des travaux à la tonne. Il n'y a pas juste de ça, il y a des travaux à l'heure, il y a autre chose. Il y a du travail en forêt, il y a d'autres travaux dans une région.

M. Garon: Oui, mais le travail en forêt, ça doit être au volume, aussi, ou...

M. Claveau (Lévis): Je ne peux pas vous répondre, on ne travaille pas en forêt, nous.

M. Garon: Non, mais habituellement, c'est ça. Quand je transporte, c'est tant, je ne sais pas si c'est en mètre cube ou en corde, mais j' imagine que ça doit être quelque chose comme ça. Moi, j'étais au ministère de l'Agriculture, puis on donnait beaucoup d'ouvrage, c'était toujours en volume. Puis quand on s'était trompés dans nos calculs, ils nous chargeaient tant de plus pour le volume de plus qu'il y avait. Parce que, comme les ingénieurs ne font pas des carottes à tous les cinq pieds, bien des fois, ils s'étaient trompés dans l'évaluation. Puis, à un moment donné, je disais: Pourquoi on a un dépassement? Bien, ils disaient: On s'est trompés, on pensait que c'était du gravier, puis c'était du roc. Mais c'était toujours des volumes. C'est pour ça que quand vous m'arrivez puis que vous me dites: À un moment donné, c'est à l'heure, c'est... Moi, j'écoute, remarquez bien, parce que je ne suis pas un spécialiste dans les transports, ça fait trois ans, j'en sais plus que j'en savais au point de départ, mais j'essaie de comprendre...

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M le député de Lévis.

M. Garon: Moi, je pense que ce qui serait intéressant pour nous... Quand vous me dites que c'est un climat général - je termine là-dessus - bon, je me dis: Il y a des causes là-dedans. En tout cas, je vais m'interroger, à l'avenir quand je vais aller en Gaspésie, je vais demander aux gens qui sont là. Ce que j'aurais aimé, peut-être, c'est de savoir les cas où vous avez dit... Il y avait des cas... Quand vous me dites, vous êtes revenus souvent sur le cas de

Saint-Joachim-de-Tourelle. C'est possible, ça, un cas comme ça. Vous avez dit un cas de Rimouski, c'est possible. Mais est-ce que vous pouvez dire, par exemple: Sur 15 ans, il y a eu six cas, sept cas, huit cas? Je pense que ce n'est pas impossible. Mais je veux dire ce n'est pas ça que vous voulez dire dans votre mémoire. Vous dites: C'est un climat d'intimidation généralisé permanent, à peu près. C'est ça que vous nous avez dit. Encore là, entre cinq cas, six cas, huit cas, dix cas, qui sont possibles, avec différentes raisons... C'est possible, mais dans le mémoire, vous allez plus loin que ça.

M. Morin (André): Seulement qu'à analyser les cas où les entrepreneurs ont amené leurs camions sur le territoire. Communiquez avec eux, ils vont vous en donner des nouvelles. Ceux qui n'ont pas amené leurs camions sur le territoire, il n'y a pas de problème. Ceux qui ont amené les camions sur le territoire, eux ont eu des problèmes.

M. Garon: Vous autres, vous êtes des gens de là? Vous restez sur le territoire?

M. Morin (André): Bien, nous autres... Je viens de Rivière-du-Loup, lui de Rimouski...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, si vous voulez conclure...

M. Morin (André): ...lui de Chicoutimi...

La Présidente (Mme Bélanger): Votre temps est déjà écoulé...

M. Morin (André): Il a été travailler dans ce coin-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Bien, vous me dites que je n'ai plus de temps, je ne peux pas dire que ça ne va pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je suis obligé de me soumettre.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous...

M. Garon: Vous savez que j'ai la réputation d'être un homme discipliné...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne vous soumettez pas si facilement que ça, M. le député de Lévis. Ça fait au moins trois fois que je vous répète que votre temps est terminé.
(21 h 15)

M. Garon: Ah! Mais, écoutez, d'autant plus que vous êtes une femme, je suis obligé de vous

écouter encore plus, parce que je vais passer pour macho si je n'écoute pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous voulez conclure en remerciant nos invités, après le ministre va conclure.

M. Garon: Je vous remercie. J'aurais aimé que ce soit plus clair, je vais vous le dire bien franchement, parce que j'aurais aimé, quand vous dites "des cas", qu'on ait une énumération de cas pour qu'on puisse voir la trame là-dedans. Moi, j'ai de la misère à croire qu'il y a un climat généralisé d'intimidation. Qu'il y ait un certain nombre de cas, qu'il y en ait même plusieurs, c'est possible, mais j'aurais aimé, je vous le dis, ce n'est pas trop tard pour le faire, qu'on nous indique la série des cas, exhaustive si c'est possible, où c'est arrivé. J'imagine qu'il y a des fois où ce n'est pas arrivé, mais là, je ne dis pas que ce que vous dites n'est pas exact, je ne le sais pas, sauf que je me dis que, si c'est ça, les gens ont besoin de gagner en sacrifice, parce qu'ils se sentent obligés de ramasser tout ce qui passe.

M. Théberge: Même loi pour tout le monde. Nous, comme entrepreneurs, on doit respecter certaines lois, eux aussi doivent en respecter, des lois.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pensais que c'était fini.

M. Théberge: Je comprends qu'ils sont peut-être défavorisés, mais il reste qu'à un moment donné, si je soumissionne pour le ministère, puis que je mets tel prix pour l'avoir, il faut que je le réalise, puis si je fais une perte, c'est ma perte, si je fais des profits, ce sont les miens. Mais ceux que je vais engager auront certaines lois à respecter, puis ils devraient aussi les respecter.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, messieurs, j'aimerais vous remercier d'être venus. Il est évident que les accusations sont assez sérieuses. De se déplacer pour venir ici pour nous l'expliquer, puis porter, d'une certaine façon, plainte. Comme le dit le député de Lévis, c'est un comportement qu'on ne peut pas excuser. De ma part, je vais faire des vérifications approfondies. Ceci me choque pas mal d'entendre des affaires semblables. On va voir si on peut faire quelque chose à court terme, puis, dans ma réflexion, ce que vous avez dit ce soir, je vais garder ça en note. Je vous remercie beaucoup d'être venus.

Des voix: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants, le temps que les autres invités s'approchent à la table.

(Suspension de la séance à 21 h 18)

(Reprise à 21 h 26)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux et je demanderais à l'Association des transporteurs indépendants du Québec et au Poste de courtage Montréal-Laval, région 10 inc., de bien vouloir prendre place.

Alors, messieurs, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire. Il y aura discussion de 20 minutes pour chacun des côtés, du côté ministériel et du côté de l'Opposition. Alors, M. Roy, si vous voulez bien présenter les personnes qui vous accompagnent.

**Association des transporteurs indépendants
du Québec et Poste de courtage
Montréal-Laval, région 10 inc.**

M. Roy (Ferdinand): Alors, à ma droite, il y a Me Yvon Chouinard, avocat des deux organismes, M. Jean-Louis Bradette, qui doit être à sa droite et qui est directeur du Poste de courtage Montréal-Laval, région 10. À ma gauche, Daniel Maillé, président du poste de courtage du même nom. Moi-même, je suis directeur de l'ATIQ, l'Association des transporteurs indépendants du Québec. Et à l'extrême droite, Michel Pineault, qui est vice-président de l'ATIQ aussi. Il y a deux personnes absentes qui vont entrer tout à l'heure, le président, Jean-Guy Sauriol, et un autre administrateur, Richard Fontaine.

Nous sommes deux organismes de courtage détenteurs de permis de courtiers en vrac délivrés par la Commission des transports du Québec, regroupant ensemble au-delà de 450 membres détenteurs de permis de camionnage en vrac de la région 10. Nous tenons à faire nos propres représentations auprès de votre commission, bien que solidaires de l'ensemble des revendications de l'ANCAI, des postes et sous-postes des autres régions de la province. Les postes de courtage, tels qu'ils existent actuellement, sont des créatures gouvernementales qui ont servi à équilibrer la répartition de services entre les transporteurs tout en assurant une certaine paix sociale. Pour que ces organismes puissent perpétuer, entre autres, ce rôle de temporisateur auprès des détenteurs de permis, il leur faut s'assurer d'un certain potentiel d'ouvrage. Dans une perspective d'analyse du partage du marché du camionnage en vrac au Québec, nous revendiquons l'insertion du paragraphe suivant à la suite du paragraphe 2 de l'article 11 du règlement sur le camionnage en vrac.

Le paragraphe 2 étant la norme présentement, c'est-à-dire lorsqu'il y a du transport d'une région à une autre et inversement. Alors, l'exception, ce serait:

Nonobstant le paragraphe 2, dans le cas des services visant la construction de voies de circulation, l'excavation de tout genre, le nivellement, la construction industrielle et le transport de matériel servant à compléter ces services, le service doit être fourni par un titulaire de permis délivré pour la région où s'exécutent les travaux.

Au même titre que des contracteurs de la municipalité où ils ont leur siège social ou leur principale place d'affaires se voient octroyer en priorité des contrats à exécuter dans le territoire de cette municipalité, sur invitation ou non, au même titre que des citoyens payeurs de taxes d'une municipalité sont en droit de revendiquer que leur soient octroyés, à compétence égale, des emplois de leur municipalité, au même titre qu'un résident encouragera un résident du même patelin pour exécuter des travaux, nous sommes en droit de revendiquer que les travaux exécutés dans une région donnée soient octroyés, le transport notamment, aux détenteurs de permis émis pour la région où s'exécutent ces travaux, quelle que soit la provenance du matériel et quelle que soit la destination du matériel d'excavation.

L'impact de l'application de ce principe est plus crucial pour la région 10 pour les années à venir. En effet, à cause du développement urbain, à cause des restrictions beaucoup plus sévères de l'environnement en milieu urbain, il n'y aura plus de dépotoir dans la région ni de carrière. Il n'y a plus de sablière depuis longtemps dans la région 10. C'est donc dire que le matériel proviendra dorénavant de la région 06 et le matériel d'excavation sera dirigé vers les dépotoirs de la région 06.

Il est crucial pour les détenteurs de permis de la région 10 qu'ils aient une priorité de transport sur les travaux exécutés dans leur région. Les coupures de prix seraient diminuées du seul fait que moins de camionneurs auraient droit de transporter du matériel. Déjà, il existe un trop grand nombre de permis dans la région 10, ce qui encourage les coupures de prix par rapport aux prix en vigueur fixés par la Commission des transports du Québec.

Cet ajout viendrait freiner la concurrence induite de la part des camionneurs détenteurs de permis d'autres régions, d'autant plus que la compétition est déjà féroce, compte tenu de la liberté que peuvent se permettre les transporteurs illégaux non détenteurs de permis ou non détenteurs de permis de la région 10, résultat de l'absence de contrôle routier. Dans ce contexte, il est évident que nous préconisons le gel de permis ainsi que le cloisonnement des régions. Advenant un manque de camions dans une région, il sera toujours temps de faire venir des camions inutilisés dans d'autres régions. Ainsi, le trans-

port sera réservé aux seuls professionnels du transport.

La clause 11, 3^e, ne touche aucunement la grosse industrie, à savoir la fourniture de services aux diverses usines de ciment, de béton bitumineux ou de blocs de béton, ni à l'industrie du port, **c'est-à-dire** le port de Montréal. En ce qui concerne le **contrôle** routier, il est primordial que le gouvernement améliore ses effectifs en quantité et en qualité. Il y a trop peu de surveillance routière: trois membres sur 37 membres de la Sûreté du Québec dans la région 10, et ce, quand ils sont disponibles. Ils ne sont pas disponibles entre 16 heures et 7 heures le lendemain matin. D'autre part, le meilleur d'entre eux, de ces **trois-là**, est devenu un expert en ivressomètre. Donc, il est plus souvent à la cour que sur la route.

Il faut améliorer l'efficacité de leur travail, c'est-à-dire simplifier la constatation des infractions et les procédures, amender le code de la route de façon à pouvoir remettre les billets d'infraction sur place pour les manquements qui s'y prêtent, comme les camions non lettrés, les camions hors région, les camions sans permis, etc., développer la dissuasion en augmentant fortement l'amende de ces infractions. Exemple: Une forte amende pour les camions non lettrés permettrait de confondre plus facilement les sans permis et les hors région et, ainsi, diminuer la concurrence indue des délinquants du transport.

Ne pas agir dans ce sens serait une manifestation de mauvaise foi du gouvernement satisfait du statu quo pour ne pas déranger, qui sait?, la roue qui tourne, l'économie ronronnante ou la stabilité de l'industrie. La stabilité de l'industrie du vrac passe par un meilleur contrôle des tarifs chargés. Si, par une surveillance adéquate, tous les transporteurs sont contraints à charger des tarifs fixés, tous les requérants de services s'attendent, de ce fait, à payer les mêmes prix d'un transporteur à l'autre, puisque fixés publiquement par la Commission des transports.

Alors là, la concurrence se fera sur la qualité du service. C'est exactement ce vers quoi le gouvernement devrait s'orienter. Ce n'est pas par la déréglementation, sous quelque forme que ce soit, que le gouvernement va régler l'industrie du vrac ou toute autre industrie, comme on l'a vu dans le transport général, à moins que ce ne soit l'intention du gouvernement: à savoir que l'on déguise une déréglementation en n'exerçant aucune surveillance ou qu'un semblant de surveillance.

Une surveillance adéquate des tarifs chargés éliminerait pratiquement le courtage illégal. À quoi servirait aux camionneurs de recourir à des courtiers sans permis si, pour des frais d'administration moindres chez des courtiers détenteurs de permis, ils obtenaient les mêmes prix de transport? Il faut **poursuivre** la politique de favoriser les courtiers détenteurs de permis dans

l'attribution des contrats de transport des organismes gouvernementaux fédéraux, provinciaux, municipaux et **paragouvernementaux**.

Le volume de transport ainsi attribué à des courtiers est très minime, d'autant plus que la multiplication des sous-traitants propriétaires de camions eux-mêmes vient réduire considérablement le volume attribuable aux courtiers institutionnels. Nous sommes solidaires des revendications des postes et sous-postes de la province de Québec dans ce domaine.

Le RPEV et ses membres se sont vantés de constituer une flotte de 1600 camions pour un chiffre d'affaires annuel de 250 000 000 \$. Ne font-ils pas la preuve que leur volume de transport, résultat pour une bonne partie, d'une concurrence déloyale, c'est-à-dire par des charges excessives compensant un prix inférieur aux taux fixés, la mise en service de tout l'équipement disponible 24 heures sur 24 au lieu de maintenir un prix raisonnable en utilisant moins d'équipement sur moins de temps, ce volume de transport est une partie très importante de l'assiette de l'industrie du vrac? Ils devraient s'en contenter au lieu de réclamer une part du transport gouvernemental.

La rentabilité des transporteurs dépend en grande partie de l'équipement utilisé ainsi que de la façon de l'utiliser. À ce titre, l'application de normes axiales est inacceptable dans l'industrie du vrac. Contrairement à toute autre industrie du transport, il est impossible de maintenir une charge payante selon les normes axiales, et ce, pour les semi-remorques, pour les 10 roues et les 12 roues, parce qu'on voit mal un camionneur donner des ordres à l'opérateur du chargeur pour rendre son chargement axial, opérateur dont il n'est pas l'employeur.

La largeur du "bucket" d'un 992 est telle qu'il dépasse à l'arrière ou à l'avant **sur** la cabine du chauffeur de camion. Quel côté l'opérateur du chargeur **choisira-t-il** pour déverser? Nous autres, on sait qu'il va déverser sur la cabine. Doit-on imposer à un camionneur de pelleter son chargement pour l'équilibrer à chacun de ses voyages? Quelle perte de temps et d'argent! Doit-on obliger le camionneur à décharger le surplus de l'axial à chaque voyage? Quelle perte de temps et d'argent! À moins de diminuer la masse totale en charge pour être sûr d'être axial, de ce **fait**, qui compensera pour les deux à trois tonnes en moins? il n'y a pas de balance sur les chantiers d'excavation. D'autre part, au cours d'un voyage de 100 kilomètres, par exemple, il n'est pas rare de constater la conformité à l'axial, au départ, mais la non-conformité à l'arrivée à cause des côtes et des dénivellations empruntées. Est-ce que chaque camion devra être muni de balance à chaque essieu? À quel coût? N'a-t-on pas suffisamment exploité les camionneurs à date en changeant constamment les normes depuis 10 à 15 ans? Ne serait-il pas temps de cesser de pénaliser le

camionneur?

Ce n'est pas le transporteur qui brise les routes. C'est une fumisterie comme accusation. Que le gouvernement constate plutôt et avoue que ses routes ont été mal faites, et particulièrement dans la surveillance de l'exécution de travaux et du contrôle de la qualité. D'autre part, il n'y a pas d'axial en Ontario, et pourtant, les routes sont bien conservées. À ceux qui objectent que la charge maximale est moindre, nous répondons qu'en tout temps, malgré cela, il peut y avoir disproportion de la répartition de la charge axiale sans qu'on ait constaté des effets sur les routes.

Étant donné que le transporteur s'est fait balloter d'une réglementation à une autre depuis longtemps, la clause grand-père devrait maintenir des droits acquis aux charges maximales - 28 500 kilos et 37 500 kilos pour les 10 roues ou les 12 roues - sans obligation à l'axial, la vie durant du camion.

Qui a profité de ces ballottements? Les fabricants et les vendeurs. Il serait temps qu'ils soient assujettis à des normes de construction et qu'aucun permis de modification de véhicule ne soit émis sans garantie de professionnalisme et d'engagement à suivre des normes précises.

Nous espérons que vous prendrez ces revendications pour plus que justifiées, autant pour l'industrie du camionnage en vrac au Québec que pour les camionneurs qui oeuvrent dans ce domaine depuis plusieurs années. Dans ce document, nous revendiquons seulement les points primordiaux des détenteurs de permis de camionnage en vrac de la région 10, car, pour le reste des revendications, nous sommes solidaires avec les demandes de l'ANCAI, des postes de courtage et des sous-postes du reste de la province. Merci.

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

M. Elkas: M. Roy, votre première revendication, c'est que le transport soit affecté par des détenteurs de permis de la région où s'exécute le contrat. Si on vous donnait ça, ça créerait tout un précédent. Je m'imagine que si on fait ça pour Montréal, si on applique ça dans les autres régions, qu'est-ce que ça peut faire?

M. Roy (Ferdinand): On le revendique pour toute la province, en ce sens qu'on fasse en sorte que l'amendement s'applique dans le règlement sur le vrac et s'applique à tous les transporteurs, tous les détenteurs de permis. C'est un avantage pour toutes les régions, que ce soient des contrats qui sont exécutés dans une région donnée, par exemple, la région 03, ceux qui sont à la limite de la région 04. Alors, ceux qui sont détenteurs de permis de la région 03 où s'exécutent des travaux devraient avoir priorité sur les détenteurs de permis qui viennent de la

région 04, même si le matériel vient de la région 04, mais que les travaux sont exécutés dans la région 03. Alors c'est le même phénomène, et il y a un phénomène compensatoire qui fait en sorte que c'est donnant, donnant. Dans la région 10 et la région 06, il y a du transport qui se fait d'une carrière vers l'extérieur de la région 10. D'autre part, il y a d'autres carrières où le transport se fait de la carrière extérieure à destination de la région 10. Par contre, ce ne serait que juste pour tout le monde que ces travaux soient faits par des détenteurs de permis de la région où s'exécutent les travaux.

M. Elkas: Est-ce que les membres de l'ANCAI acceptent une recommandation semblable?

M. Roy (Ferdinand): Vous avez entendu cet après-midi M. Jean-Pierre Garand, président de la région 06, faire état du fait que, comme je le disais, c'est donnant, donnant. Il y a une espèce de compensation qui se fait dans ce sens qu'il y a du transport qui se fait inversement d'une région à une autre et cette clause-là pourrait profiter aux détenteurs de la région 06 comme aux détenteurs de la région 10. Autrement dit, chacun dans sa cour. Tous les travaux qui seraient exécutés dans la région 06, même si le matériel provenait de la région 10, devraient l'être par des transporteurs de la région 06. Ça arrive présentement dans la région. Par exemple, ceux qui sont chez Lagacé, Terrebonne, font souvent du transport de pierres en provenance de la région 10. Ils vont domper à Terrebonne ou à Mascouche et ces travaux de la municipalité ou n'importe quels autres travaux sont exécutés dans Terrebonne même, qui est la région 06. Dorénavant, ce seraient des détenteurs de permis de la région 06 qui viendraient chercher le matériel chez Lagacé qui est une carrière dans la région 10, et, inversement, le transport qui se fait présentement de la carrière Mathers' de la région 06, dont le matériel est souvent destiné dans l'ouest de Montréal, se ferait uniquement par des transporteurs, détenteurs de permis de la région 10.

Alors, quand on analyse les volumes, c'est donnant, donnant. Par contre, pour l'excavation, on sait qu'à l'avenir, les dépotoirs vont tous être dans la région 06. Alors, on veut avoir une partie de cette assiette-là dans ce sens que plus ça ira, moins il y aura de dépotoirs dans la région 10. Quand on a des travaux dans la région 10, on veut toucher à ces travaux-là et, présentement, on a une très grosse concurrence de la part d'autres transporteurs, y compris le fait qu'on a de la concurrence de la part de ceux qui n'ont pas de permis, de ceux qui sont en bas des taux. Alors, si au moins on pouvait restreindre ce transport-là de façon que ce soit uniquement des gens qui étaient de la région 10, ça nous garantirait un certain volume de transport. Je ne

vois pas le malaise. Moi, je viens d'Armagh, Bellechasse, et s'il y avait un contrat de fait dans le village, j'imagine que c'est les camionneurs du village qui feraient le transport et non des gens d'autres villages qui viendraient le faire, même si le matériel provenait d'un autre village pour le transporter dans le mien. C'est la même comparaison, le même système.

(21 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: À la page 3, dans le bas, vous dites: Simplifier la constatation des infractions et la procédure, amender le code de la route de façon à pouvoir remettre les billets d'infraction sur place pour les manquements qui s'y prêtent, comme les camions non lettrés, etc. Comment cela se fait-il actuellement?

M. Chouinard (Yvon): Si vous me permettez, en ce qui concerne les infractions à la Loi sur les transports, actuellement il n'y a pas de constatation qui est faite sur place. Un constat se fait ainsi: Si vous êtes intercepté sur la route par un policier de la Sûreté du Québec parce que vous avez dépassé la vitesse, il vous remet, à ce moment-là, un billet, une formule sur laquelle vous êtes identifié comme étant le conducteur, et il inscrit aussi dessus la vitesse que vous avez faite et l'amende que ça vous coûte. Vous avez droit à un certain nombre de jours pour payer cette amende et pour éviter d'être poursuivi. Dans le cas du transport, ce n'est pas fait. Ce qui arrive en pratique, c'est que les enquêteurs passent sur les chantiers, ils examinent ça et après que le chantier est terminé, un an, deux ans après, houp! ils reçoivent des poursuites pour un chantier qui a été fait. Alors c'est le délai. Actuellement, on plaide devant les tribunaux des causes d'infraction au transport qui datent de 1988. Alors, ça fait longtemps que le mal est fait, tandis que, si les constats d'infraction étaient remis directement sur place, au moins le camionneur sentirait peut-être un petit frisson lui passer, parce qu'il verrait que c'est 500 \$ d'amende, et ça le ferait peut-être réfléchir pour continuer les opérations. Alors, c'est pour éviter cette chose-là, c'est pour rendre ça efficace, et ça serait facile de le rendre efficace parce que c'est facile de constater sur place si les taux ne sont pas payés, si le contracteur ne respecte pas la charge ou ces choses-là. C'est facile à faire ça, d'autant plus qu'on fait une formule pour le transport. On a déjà une formule pour les infractions au code de la route, alors on n'aurait qu'à ajouter une formule pour le transport, il n'y aurait pas de problème là-dessus et on pense que ça serait beaucoup plus efficace. Ça rendrait au moins visuel, on est dans un temps où les gens aiment voir des choses. Alors, à ce moment-là, au moins le conducteur aurait quelque chose entre les

mains à remettre à son patron quand il rentre chez lui parce que très souvent ce qui arrive, c'est que les inspecteurs vont parler au conducteur, ils vont lui demander les papiers qui sont dans le camion, mais le gars, le soir, ne rapportera pas ça à son patron et il va continuer à travailler le lendemain. Peut-être qu'il va faire un mois d'ouvrage en infraction, et, deux ans après, il va recevoir une infraction pour chaque jour, 500 \$. Alors le gars dit: Wo! Qu'est-ce qui se passe? C'est le cas et c'est vrai dans tout le camionnage actuellement, c'est la procédure. Le délai entre le constat de l'infraction, la poursuite et le résultat de ces poursuites-là en cour, ça dépasse les 30 mois. On peut mettre 24 à 30 mois, ce qui rend absolument inefficace cette opération. Et ça, c'est sans tenir compte des cas d'enquête qui sont faits. Quand on a besoin de documents, à date on est probablement en retard d'au moins six mois à la Sûreté du Québec pour compléter les enquêtes au cas où il y aurait une infraction de constatée. C'est très déplaisant pour un contracteur ou un transporteur parce que, si six mois après on vient lui demander la facture du voyage 42, comment peut-il retrouver ça? Il peut peut-être la retrouver, oui, mais l'efficacité est dépassée, et il dit au gars de la Sûreté: Écoute, bonhomme, tu reviendras dans deux jours, je vais fouiller dans mes filières, je vais mettre une secrétaire là-dessus. Alors, c'est juste pour rendre beaucoup plus concrète l'opération et c'est possible de le faire. Surtout là, ils vont tous savoir écrire parce que j'ai vu annoncé dans les journaux que les surveillants routiers, ils demandent, ça leur prend un cours quasiment universitaire. Alors là, il n'y aura pas de problème, les gars vont tous savoir écrire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il va falloir qu'ils aient le goût de sortir du bureau, par exemple. C'est comme vouloir que ça ne marche pas, au fond. Ce que vous m'expliquez là comme système, c'est comme...

M. Chouinard: Le système existant?

M. Garon: Oui.

M. Chouinard: Bien le système existant, je vais vous dire, c'est un laxisme. J'appelle ça le laxisme de l'État. J'ai l'occasion de travailler souvent dans ces dossiers. Même ce matin, j'étais à Longueuil et il y avait des infractions de 1988. Comment voulez-vous que le gars retrouve ses papiers pour savoir qu'en 1988, au mois de juillet 1988, il était en infraction? Et je peux vous dire que, ce matin à Longueuil, il y a eu des remises dans les dossiers, parce que des policiers n'étaient pas présents. Ils ont des raisons, ce n'est pas un jeu. Les causes sont remises au 18 juin 1991 et c'est des causes de 1989. Ça veut

dire qu'on va passer en 1991. Ça vaut quoi? Ça veut dire quoi? Et tout le système, en tous les cas une bonne partie du système est comme ça. Même, on plaide des causes, des fois, et la loi a été changée, et ça, ça arrive régulièrement dans le domaine du transport où on a souvent eu des cas comme ça.

Il y a tout ce côté-là qui est inefficace. Ce qui fait croire encore plus que c'est inefficace parce que l'appareil est lourd et prend du temps à se mettre en marche. Quand on a fini de rattraper les gars, souvent, ils sont disparus, il ne font plus ce transport-là. Surtout dans le domaine du vrac.

On a vu, l'année dernière, dans un cas concernant une compagnie, un avis de 48 heures pour engager des camionneurs. Alors que la clause 75-25 s'appliquait, la compagnie Beaver a reçu un avis disant qu'elle avait 48 heures pour engager des camionneurs. Mais durant les 48 heures, elle a travaillé, n'est-ce pas? Et elle était en infraction puisqu'elle ne respectait pas la clause 75-25. Alors, on voit ce petit côté-là qui fait que les camionneurs y croient plus ou moins au contrôle.

M. Garon: Vous devez être impressionné de l'administration de la loi?

M. Elkas: C'est pour ça... Contrôle policier sur place, on peut pas en sortir.

M. Garon: Vous l'avez démantelé en 1983.

M. Elkas: En 1984.

M. Garon: En 1984.

M. Chouinard: On est capable de le faire le système, parce que, personnellement, j'ai commencé en 1968 au ministère des Transports et j'ai été responsable pendant cinq ans de toutes les infractions à la loi des transports. Alors, c'est un domaine que je connais bien. Quand je suis arrivé là, les dossiers avaient deux ans de retard, et quand je suis parti, en 1973, c'est six mois entre la date de la commission de l'infraction que la poursuite était prise devant les tribunaux.

Maintenant, depuis ce temps-là, je n'ai plus de contrôle là-dessus, je ne suis plus au gouvernement, mais il reste quand même que c'est faisable aujourd'hui avec les moyens qu'on a. Dans ce temps-là, les secrétaires tapaient à la main tous les mandats, tout était fait à la main. Aujourd'hui, avec les ordinateurs et ces choses-là, c'est très facile à faire, mais le temps qu'on a, je ne le connais pas.

Si on veut être convaincant quand on contrôle quelque chose, il faut être efficace rapidement, parce que les gens oublient très rapidement. Alors, si on a pas cette efficacité-là, ça ne donne rien et ça finit par se perdre, parce

que, finalement, dans les dédales de la justice, on finit par ne plus retrouver, les témoins ne sont plus là ou, quand les témoins viennent témoigner, ils ne se rappellent pas des incidents.

M. Roy (Ferdinand): Juste pour rajouter l'exemple du camion non lettré qui vient faire du transport sans permis. D'abord, le simple fait qu'il ne soit pas lettré fait qu'il est illégal en partant. C'est facile à constater, il ne l'est pas lettré. On n'est pas capable de savoir d'où il vient, ce qu'il fait. On n'a pas son nom, on n'a pas son numéro de permis, s'il en a un. Après ça, on constate s'il a un permis, mais là, c'est le policier qui fait ça. On n'est pas pour faire la police à la place de la police. Souvent on relève des numéros de VR, mais c'est difficile de savoir qui c'est, parce que, avec la loi de l'accès à l'information, on n'est pas capable d'avoir de l'information là-dessus. Mais, pendant ce temps-là, lui, il travaille. Alors, s'il y avait une constatation directe de l'infraction, ça c'est très dissuasif. Quand il en a quatre ou cinq dans la journée, le gars, et que c'est marqué au bout 100 \$ chaque fois, il y pense deux fois avant de revenir. Il va se lettrer, ou bien il va avoir son permis dans son camion. C'est facile ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Oui, merci, Mme la Présidente. Vous me permettez d'être un peu étonné, parce que, moi, je suis dans la région 06, de voir un peu vos demandes, et surtout ce que vous disiez tantôt que l'ANCAI appuyait vos revendications. J'ai posé la question à deux reprises aux représentants de la région 06, c'est enregistré, là. Ce n'était pas très explicite comme réponse. J'ai même dit qu'il avait répondu en politicien. Parce que, demain matin, si je dis à mes membres: Savez-vous, il y a un problème dans la 10, il y a trop de permis, ce que vous disiez. Une des solutions, c'est de vous enlever de l'ouvrage et de la donner à la région de la 10. Je ne suis pas convaincu que mes camionneurs vont être très contents de ça ou de leur Association, parce que c'est un peu ça dont on discute, là.

M. Roy (Ferdinand): D'une certaine façon, mais ce n'est pas tout à fait ça. C'est qu'on veut éliminer, d'une certaine façon, la concurrence de prix, parce que ce n'est pas seulement pour nos membres qu'on demande ça, c'est pour tous les détenteurs de permis de la région 10. Ce qui fait qu'il y a des gens qui viennent transporter du matériel destiné dans la région 10, ce qui fait que ce sont eux qui le font, c'est souvent parce qu'ils baissent les prix. Alors, s'il y avait une

autre restriction qui ferait en sorte qu'ils auraient le droit, seulement après que les permis de la région 10 sont tous employés, à ce moment-là...

M. Thérien: Mais vous en avez déjà trop. Vous l'avez dit, et la seule solution que vous trouvez, vous l'éliminez, parce qu'une des discussions qu'on a eues au courant de la journée, c'est au moins deux organismes qui ont été très clairs là-dessus en disant: Il y en a trop. Le mécanisme pour en retirer était différent, mais je pense qu'il reste à trouver. Là, vous dites: Il y en a trop chez nous, mais on va tout garder, on va s'accaparer de ce qu'on a par tous les moyens au détriment d'autres régions. C'est ça que vous dites.

M. Roy (Ferdinand): Ce n'est pas au détriment des autres régions, parce qu'en fin de compte, quand on dit que les travaux sont exécutés dans la région, c'est normal que ce soient les détenteurs de permis de cette région-là qui fassent ces travaux-là. Je prends la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines. Ce ne sont pas des gens, d'autres personnes...

M. Thérien: Oui, mais là, on compare Montréal et Laval à de petites municipalités. Les capacités de travaux...

M. Roy (Ferdinand): Oui, une capacité...

M. Thérien: Quand on parle de donnant, donnant...

M. Roy (Ferdinand): Oui, je comprends, mais là, avec le volume de camionnage qu'il y a dans la région 10, ça suffit amplement pour faire ces travaux-là et si on rajoute, en plus, ceux qui sont susceptibles de pouvoir venir, ceux de la région 06, parce qu'il y a du transport inter-région, là la concurrence de prix est encore plus forte, parce qu'il y a un bassin plus grand de détenteurs.

M. Thérien: C'est une question de prix, ça, pourquoi vous demandez ça?

M. Maillé (Daniel): Ce n'est pas rien qu'une question de prix. C'est aussi une question d'ouvrage. Pour un camionneur...

M. Thérien: C'est ça que j'avais compris.

M. Maillé: ...de là région, le principe du camionneur qui travaille dans sa région, ce n'est pas une nouveauté. Le camionneur de la région 10 qui reste sur le boulevard Rosemont, par exemple, qu'il se creuse un trou sur le boulevard Rosemont, il me semble que ce n'est pas logique de voir le trou se creuser avec son "truck" perché dans la cour quand c'est un gars qui

vient de 75 milles plus loin. Il peut venir de Mont-Laurier venir creuser le trou sur le boulevard Rosemont sous prétexte qu'il dompe de l'autre bord du pont à Longueuil.

M. Thérien: Par contre, c'est l'inverse que vous disiez. Tous les centres de déchets ou autres vont être dans la région 06, mais vous voulez vous garder aussi une porte d'entrée là-dessus, même si c'est dans l'autre région. Mais l'inverse n'est pas vrai.

M. Roy (Ferdinand): Bien oui, l'inverse est vrai.

M. Thérien: Bien, où va être le site?

M. Roy (Ferdinand): Mais c'est d'éliminer - à courte ou à moyenne échéance de cette manière-là - complètement le camionnage de la région 10.

M. Thérien: Ou de former une grande région.

M. Roy (Ferdinand): Déjà, on...

M. Thérien: Une région 16.

M. Roy (Ferdinand): Je pense que la majorité des intervenants tendent à dire aujourd'hui qu'il y a trop de permis, qu'il y a trop de camionneurs dans un bassin. Là, vous voulez faire avec un petit "pot" d'ouvrage une région 16 qui va s'étendre sur 150 milles. Ça n'a pas de sens.

M. Thérien: Moi, je ne veux rien faire. La seule affaire que vous venez dire, c'est: On va régler notre problème au détriment de l'autre. C'est ça que vous nous dites, c'est clair.

M. Maillé: Il n'y a pas de détriment.

M. Chouinard: Le principe, c'est le même principe que les clauses locales. Même la clause 75-25, c'est le même principe. C'est que c'est le local qui a priorité sur le travail. C'est tout ce que la clause dit, et ce travail-là est à tous les détenteurs de permis du local. Alors, c'est ça que la région veut faire. Et eux, ce qu'ils demandent, ce n'est pas de l'appliquer juste pour la région 10. Ils demandent que ce soit appliqué pour toute la province. Alors, ce qu'on fait, au fond, on renverse un peu l'espèce de priorité qu'il y a dans le règlement, ce qui concerne les travaux d'excavation, les travaux de construction, de telle sorte qu'à ce moment-là on applique d'une façon aux opérations de permis le principe de la clause 75-25 dans le partage du travail.

On dit que le partage du travail va se faire entre les locaux, entre les gens qui habitent dans le secteur où a lieu le travail, de telle sorte

qu'on évite, à ce moment-là, des circulations inutiles de camions qui vont faire 75 milles pour se rendre à l'ouvrage, comme monsieur vient de vous expliquer. Alors, c'est un principe qui est reconnu. Les municipalités ont des clauses qui disent: Vous faites des contrats chez nous à qualité, à prix égal. Vous devez prendre les camionneurs qui sont chez nous ou la main-d'œuvre disponible dans notre municipalité. Et on veut tout simplement appliquer cette clause-là aux contrats de voirie, aux contrats d'excavation et ces choses-là.

On n'applique pas ça aux mouvements longue distance. On oublie ça. Les gars qui charrient du sable de Joliette à la cimenterie à Montréal vont continuer à charrier du sable de Joliette à la cimenterie. Les gars qui charrient du grain du port de Montréal vont continuer à charrier du grain du port de Montréal.

M. Thérien: Mais par l'article 40 du règlement...

M. Chouinard: Oui.

M. Thérien: Vous touchez à ça, vous touchez votre monde, vous touchez les courtiers de votre coin et vous voulez en toucher d'autres par l'article 40?

M. Maillé: L'article 40 s'applique seulement au niveau du...

M. Thérien: Du?

M. Maillé: ...courtier. Il ne s'applique pas au niveau du transporteur. Les prétentions de monopole, on en a entendu aujourd'hui autant comme autant, mais ce n'est pas vrai. Les courtiers n'ont pas de monopole. Il y a une bonne partie du transport qui se fait par des camionneurs... (22 heures)

M. Thérien: ...des transporteurs, le courtier?

M. Maillé: Oui, mais pas à 100 % de l'ouvrage, pour une infime partie peut-être. C'est loin d'être un monopole le courtage dans le vrac.

M. Thérien: Je ne veux pas m'accaparer tout le temps, mais voulez-vous me définir c'est quoi, pour vous, la construction industrielle?

M. Roy (Ferdinand): C'est des constructions...

M. Thérien: Un exemple.

M. Roy (Ferdinand): Un exemple? Quand on fait un entrepôt, supposons, tout ce qu'il y a d'excavation et la base, c'est-à-dire rentrer deux pieds de zéro-trois quarts ou de sable et de finir ça juste avant, en même temps que de faire

les fondations, avant que la bâtisse soit élevée, ça, c'est de la construction industrielle.

M. Thérien: Étant donné qu'on manque de temps aussi, concernant l'axial, je sais que vous n'êtes pas touchés par ça ou que vous ne voulez pas être touchés par ça. Par contre, les autres le sont. N'est-ce pas un privilège qu'on vous a octroyé?

M. Chouinard: Si vous voulez mon opinion là-dessus, ça fait quelques années que j'en fais, l'axial, ce n'est pas un privilège pour personne, c'est juste un emmerdement pour tout le monde.

M. Thérien: Mais vous n'êtes pas soumis à ça.

M. Chouinard: Pardon?

M. Thérien: Vous n'êtes pas soumis à ça.

M. Chouinard: Dans le transport du vrac, ils ne sont pas soumis à ça et, dans le général, je veux dire, ils sont soumis à ça, mais, dans le général, il y a des raisons pour lesquelles ils sont soumis. Mais au fond, quand on regarde l'efficacité du système, il n'est pas meilleur d'un bord ou de l'autre. Quand on regarde les rendements, si on regarde l'Ontario, par exemple, dans le cas de l'axial, il sert uniquement à déterminer le poids total et on ne fait pas d'infraction axiale. Si vous voulez mon expérience, dans le cas des transporteurs, prenons un exemple qui est dans le domaine du vrac, mais qui n'est pas nécessairement du gravier. Dans le cas des transporteurs de copeaux, de ces matières-là, ces gens sont poursuivis depuis des années devant les tribunaux pour des pesanteurs axiales. Il n'y a pratiquement pas de gens qui perdent les causes parce que le déplacement de la charge est dû à la circulation du véhicule. Ces gars-là dépensent une fortune à aller devant les tribunaux pour se faire représenter et se défendre. Ils sont poursuivis continuellement parce que la charge s'est déplacée durant le transport.

Systématiquement, les jugements sont tous en faveur des transporteurs, mais on continue à les poursuivre. C'est facile de faire des billets d'infraction parce que ça dépasse de deux pouces en haut, qu'il y a une bosse qui a été faite dans le déplacement parce que c'est exactement comme les dunes dans le désert. Un chargement de copeaux, un chargement de ripes se déplace par la déflexion du vent, exactement comme les dunes dans le désert, et là, on lui fait des billets. Les cours ont toutes dit que ce n'est pas dû à l'opération du camion; c'est dû au fait qu'on circule comme ça. On continue encore à faire des billets et on fait systématiquement des billets. Ces gens-là, en l'espace de cinq ans, se sont soumis à la réglementation du poids total. Voilà cinq ans, je vous aurais dit qu'il y avait

50 % des infractions de ces gens qui étaient sur le poids total. Aujourd'hui, il n'y en a pas. Il y a à peine 2 % de ces infractions qui sont sur le poids total. Toutes les autres infractions, c'est sur le poids axial, et dans les causes, en ce qui nous concerne, en ce qui concerne celles que je représente là-dedans, c'est exceptionnel que les gens soient condamnés. Quand ils sont condamnés, c'est parce que je ne suis pas là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Thérien: Une étude en Ontario dit que les charges ne se déplacent pas comme vous semblez le dire. Au Québec, elles se déplacent...

M. Chouinard: En Ontario, ils n'ont pas les mêmes vents qu'on a.

M. Thérien: C'est ça.

M. Chouinard: Et ils n'ont surtout pas les mêmes chemins. Moi, je peux vous dire quelque chose, c'est qu'il y a des voyages qui ont été pesés sur des balances au Lac-Saint-Jean, qui étaient corrects en partant, qui étaient axiaux à la balance de Chambord et qui, rendus ici à la balance de Charlesbourg, étaient complètement débalancés. Alors, si ça ne s'est pas déplacé, je ne sais pas ce qui ne s'est pas déplacé.

M. Thérien: Juste en terminant, pour moi, ce n'est pas encore clair que le donnant, donnant. Je suis convaincu que vous voulez étendre ça à la grandeur du Québec parce qu'il y a une région qui est gagnante, mais le donnant, donnant, il y a des perdants à des places. Ça pourrait être la région 06 et ça pourrait être d'autres.

M. Chouinard: Oui.

M. Fontaine (Richard): Ça pourrait aussi être la région 10 parce qu'il n'y en aura plus.

M. Thérien: Mais si vous me dites...

M. Fontaine: Dans un court avenir, les carrières s'en vont et les pompes s'en vont à l'extérieur de la ville. On est finis.

M. Thérien: Ça, je suis d'accord.

M. Fontaine: On va regarder passer la région 06, ceux qui sont pour les postes, le REPV et ceux qui...

M. Thérien: Mais est-ce que vous mettez de l'avant aussi des solutions à l'effet qu'il y en a trop? On cherche des façons. À des places, il y en a trop. La façon que vous trouvez, la seule que vous énoncez ce soir, c'est de dire: On va s'accaparer d'un plus grand marché. C'est

légitime, je suis parfaitement d'accord avec ce que vous dites.

M. Maillé: Il n'est pas question de s'accaparer le plus grand marché. Je pense qu'on s'est mal compris et le monsieur de la région 06, cet après-midi, le camionneur de votre région l'a bien compris, lui. Il est venu dire que c'est donnant, donnant, puis il prévoit...

M. Thérien: C'est pour ça qu'il n'a pas répondu.

M. Maillé: ...dans une courte échéance que ce sera plus avantageux pour lui que pour nous.

M. Thérien: Sortez les notes. Il n'a pas été si clair que ça. Je vous remercie.

M. Pineault (Michel): M. Thérien, mon nom est Michel Pineault. J'en suis un camionneur. C'est facile à dire, quand on est dans la région 06, que c'est accaparer notre ouvrage, mais si on n'a plus de carrières et plus de dômes dans la région 10, on n'a plus d'ouvrage.

M. Thérien: Je suis parfaitement d'accord.

M. Pineault: Puis si on laisse la région 06 venir le faire, ça ne nous donne rien d'avoir des camions dans la région 10 et on est aussi bien d'éliminer tous les camions de la région 10.

M. Thérien: C'est pour ça qu'une super-région c'est peut-être...

M. Pineault: Il y a une région spéciale au Québec et c'est la région 10. Partout ailleurs, il y a encore des champs et des carrières, et personne ne s'en prend à ça. À Montréal et à Laval, il n'y en a plus et ils n'en veulent plus. Si on ne se protège pas tout de suite, merci, bonjour, on s'en ira tous dans la région 06. Ils ont déjà trop de camionneurs dans la région 06, ils se battent déjà pour avoir de l'ouvrage. Si les gars de la région 10, on s'en va travailler dans la région 06 en plus, je me demande en quoi ça va revirer.

M. Thérien: Je suis parfaitement d'accord avec ce que vous dites. Il ne faut pas mettre une région à terre pour en élever une autre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Au fond, ce que vous dites, d'après ce que je peux comprendre, je ne sais pas si vous avez entendu le témoignage des entrepreneurs tantôt qui allaient faire un tour en Gaspésie. Au fond, vous demandez un peu ce que les Gaspésiens, les camionneurs, demandent aux entrepreneurs qui vont là. Est-ce que j'ai bien

compris ou non?

M. Pineault: Les entrepreneurs du Bas-du-Fleuve qui sont venus se plaindre tantôt ne vous ont peut-être pas tout expliqué le problème à la grandeur. C'est facile de chialer après les camionneurs, de dire que les camionneurs sont des sauvages, mais les seuls sauvages que je connais sont à Oka. Un camionneur qui est bien rémunéré, que vous suivez les taux et que l'ouvrage est bien donné, il n'a pas de raison pour se plaindre. Qu'ils ne viennent pas me faire croire que si les camionneurs se plaignent, c'est parce qu'ils ne sont pas satisfaits de quelque chose. Ce ne sont pas des fous les camionneurs. On passe peut-être pour des épais parce qu'on est juste des "truckers", mais on n'est pas si épais que ça. Maintenant, on en a des crayons. Pour eux, c'est facile de dire: On va les payer à l'heure. Oui, à l'heure, avec un fouet, puis de dire: Tu rentres quatre voyages de l'heure, sinon tu t'en vas chez vous. Ça, c'est facile de faire travailler un camionneur, mais c'est pour ça que les camionneurs de ce coin-là veulent travailler à la job, parce qu'à la job, tu me donnes 70 \$ du voyage et j'en fais comme je veux. C'est aussi rentable. Les mètres cubes, les pouces cubes et tout ce que tu voudras, on en connaît nous aussi des entrepreneurs, c'est pas tous des fleurs. C'est facile de mettre ça sur le dos des camionneurs quand tu es entrepreneur, mais quand les camionneurs viennent se débattre, c'est autre chose. C'est un côté de la médaille: il y en a deux. Nous autres, on travaille à la job à Montréal et quand on travaille à la job, c'est le pied dans le "fan", les tickets c'est nous autres qui les payons et on veut faire de l'argent. Quand on travaille à l'heure, c'est sûr qu'on n'aura pas de ticket pour faire plaisir à l'entrepreneur parce qu'il veut nous payer à l'heure. En plus, je voudrais voir ses camions comment ils sont chargés. Je veux bien croire qu'il veut les garder longtemps, mais je serais bien surpris si je mettais des balances en dessous. C'est facile pour les entrepreneurs. Les entrepreneurs, c'est les plus grands brailleurs de la province de Québec.

M. Garon: Pardon?

M. Pineault: Les plus grands brailleurs de la province de Québec. Ils ne sont jamais satisfaits de rien, mais ils font les gros taux, les grosses soumissions, ou, s'ils coupent trop sur la soumission, le petit camionneur paiera. On va le faire charrier pour rien, comme ça on va se reprendre. On est tannés de vivre ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Chouinard.

M. Chouinard: Merci, Mme la Présidente. Il y aurait là-dessus une solution qui serait peut-

être à moyen terme, c'est qu'on a entendu - l'explication était là - qu'on les soumissionne au mètre cube. Ils calculent dans les mètres cubes des performances, ces choses-là, et finalement celui qui écope de la performance, c'est le camionneur parce que souvent dans son estimé de prix au mètre cube, c'est le seul avec lequel il peut jouer. Il ne peut pas jouer avec son syndicat, puis donner des coups de pied dans le derrière à son chauffeur de pelle, parce que ça va ralentir aussi. Les seuls qu'il peut vraiment fouetter, comme le dit M. Pineault, c'est les camionneurs. Mais ce serait facile de régler ça, parce que le cubage est connu et c'est très facile d'avoir les tables. Tous les entrepreneurs ont ces tables-là, ils savent qu'un mètre cube de sable, de gravier pris dans tel dépôt, ça représente tant de tonnes métriques de sable. C'est des facteurs 1,2, 1,4, 1,6, s'il pleut, s'il ne pleut pas, et même pour la glaise, c'est la même chose. Or, c'est très facile à faire et d'autant plus facile pour le gouvernement de le faire qu'à la soumission, il connaît ces choses-là et, à ce moment-là, il dénonce - et là, on implique véritablement les détenteurs de permis - aux postes, puisque ce sont des postes, ils existent légalement, ils ont des chapeaux, des autorisations de fonctionner, les contrats avec le cubage ou les mètres cubes qui sont donnés à l'entrepreneur sur le chantier. Ça éviterait bien des discussions, parce que les gars sont obligés de quêter l'ouvrage et même si la clause 75-25 existe, les gars sont obligés de courir après les entrepreneurs pour demander. Quand est-ce que ça commence? Le gars dit: Non, ça va commencer la semaine prochaine. Finalement, à un moment donné, il se rend compte que c'est commencé et il n'a pas été invité au "party". À ce moment-là, le gouvernement pourrait, de par sa structure, donner au poste. Il sait dans quelle région ça se donne, il sait à quel poste le gars doit aller la faire. Faisons le pas en avant, donnons véritablement une reconnaissance. Puisqu'ils sont là pour partager le travail, les postes et les sous-postes, donnons-leur donc les outils pour travailler, donnons-leur donc les mètres cubes, les tonnes métriques qui sont à transporter sur tel contrat par tel contracteur, et là, ça réglerait probablement du tordage de bras. Il y en aurait certainement beaucoup moins parce que souvent ces situations sont créées par un manque d'information. Les camionneurs n'ont pas l'information, et le contracteur ne la donne pas, l'information, parce qu'il s'en sert comme outil pour les attirer et souvent faire baisser les prix. Même sur la clause 75-25, il ne faut pas se faire d'illusion. Il y a des contrats qui sont faits en bas du prix de la Commission des transports sur la clause 75-25 parce que le contracteur exerce des pressions sur les camionneurs.

M. Garon: Vous auriez été mieux d'écouter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Roy (Ferdinand): Ils savent déjà tout ça.

M. Chouinard: C'est enregistré.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chouinard: Ce qui nous sauve c'est l'enregistrement, ici.

M. Garon: Est-ce que je vous comprends bien quand vous dites: Si les contrats donnés aux camionneurs étaient de la même façon que l'entrepreneur lui-même les a soumissionnés, c'est-à-dire que s'il les a soumissionnés au mètre cube, il doit donner les travaux au camionneur en mètre cube, s'il les a soumissionnés au tonnage, ça doit être au tonnage et si c'est à l'heure, c'est à l'heure.

M. Chouinard: Le taux à l'heure, généralement, c'est un taux qui est négocié. C'est à cause des conditions. Quand ça ne performe pas, les gars sont à l'heure. C'est évident que, quand ça performe, ils sont intéressés parce que c'est le seul temps de l'année qu'ils ont à faire. Si on les met à l'heure et on leur enlève... C'est là-dessus tout à l'heure que des fois ça accroche. Supposons qu'on a 10 000 tonnes à transporter. Si on les met à l'heure et, à la place de payer 25 000 \$ de transport, on en paie juste 15 000 \$, les 10 000 \$ de différence, le contracteur les prend dans les poches du camionneur. Le camionneur aurait peut-être fait la job aussi rapidement en étant payé à la tonne. Il aurait eu son dû au taux de la Commission, ses 25 000 \$. Mais ce jeu-là fait mal au camionneur parce que quand on lui sort ce jeu-là, il n'a pas de chance de négocier. Il n'a pas de moyen de négocier, et c'est comme ça, des fois, qu'il rue un peu fort, que la ruade est un peu forte. C'est ce qui arrive parce qu'il n'a pas le pouvoir de négocier. Mais si on connaissait les quantités - on les connaît de toute façon, une fois que les contrats sortent, c'est public ces choses-là, sauf qu'on informe officiellement le poste - là, le contracteur serait beaucoup plus facile, beaucoup plus parlable.

M. Garon: J'ai été un peu étonné aussi parce que, normalement, quelqu'un est intéressé de savoir combien va lui coûter la job. Si c'est tant la tonne, je sais que si j'ai tant de tonnes ça va me coûter tant.

M. Chouinard: C'est ça.

M. Garon: Normalement, si je ne veux pas ça, c'est parce que j'ai un moyen de ne pas payer plus cher, c'est de payer moins. Normalement, je me dis: Si quelqu'un veut payer à l'heure, ce n'est pas parce qu'il veut payer plus

cher, c'est parce qu'il veut payer moins.

M. Chouinard: Le jeu, il ne s'en fait pas sur la clause...

M. Garon: La nature étant ce qu'elle est.

M. Chouinard: C'est ça. C'est parce que, là, il reste dans les contrats publics. Au fond, quand les contracteurs font des soumissions, ils éliminent tout ce qui est fixe. Ils sont contents de savoir que s'ils prennent de l'électricité d'Hydro-Québec, ils vont payer tel prix à Hydro-Québec; s'ils font telle affaire, ils vont payer tel prix; s'ils font affaire avec le gouvernement qui leur loue de la machinerie, ils ont le répertoire des taux de location de la machinerie. Ils savent que s'ils louent un D9 ça va être tant. C'est tel montant écrit au cahier. Il leur reste sur le dos des camionneurs cette petite marge, et c'est celle-là, qui est sur les contrats publics, qu'il reste encore à régler et qu'il serait facile de régler parce que, de toute façon, si les prix sont fixés par la Commission, ils sont bons. Ils devraient être bons, ils sont fixés par la Commission. Alors pourquoi ne pas les respecter ces prix-là et pourquoi ne pas les payer au camionneur?

M. Garon: Qu'est-ce que vous en pensez, M. le ministre? Ça m'apparaît assez logique.

M. Elkas: Je ne sais pas. J'écoute le monsieur.

M. Garon: Non, mais il a fait une affirmation. Ça fait deux ou trois versions qu'on a et vous avez... Vous allez être obligé de trancher, vous, là-dedans.

M. Elkas: Il va falloir, oui.

M. Pineault: M. le député, pour vous donner...

M. Elkas: Je vais prendre en considération ce qui a été dit par les deux intervenants.
(22 h 15)

M. Pineault: ...un autre exemple, quelques contracteurs aujourd'hui, des entrepreneurs de grosses entreprises, ont dit qu'avant, on n'était pas intéressés à faire du bitumineux et que, là, tout d'un coup, on est intéressés à en faire. C'est bien facile à comprendre parce que, là, aujourd'hui, on s'est organisés pour le faire à l'heure le bitumineux, ça fait que leur temps d'attente, au lieu que ce soit le camionneur qui le paie, c'est eux autres qui le paie. Alors, au lieu de prendre 10 camions à la job et puis attendre une demi-heure à une place et une demi-heure à l'autre, ils prennent cinq camions, ils nous paient à l'heure et on en fait du bitumineux. Ça ne nous dérange pas nous autres

qu'ils s'amuse avec les joints, ou qu'ils s'amuse avec les machines et que ça brise. Ce sont toutes des ententes qu'on a eues entre nous autres.

C'est facile de dire à l'entrepreneur que les camionneurs exagèrent, que les camionneurs, c'est ci et c'est ça. Si ça vient tout sur le dos du camionneur, les pertes de temps, les ci et les ça, on n'a pas les moyens de payer nos paiements. Ça vient que dans tous les domaines, c'est comme ça. Je n'ai jamais vu, moi, un homme se plaindre s'il est payé selon les taux et s'il fait le travail qu'il doit faire. Si ça se plaint, c'est parce que les taux sont baissés, ou il est exagéré sur les normes du travail qu'il doit exécuter. Sinon, je n'en connais pas de gars qui se plaignent s'ils sont bien payés et si tout va bien. Quand les gens se plaignent, c'est parce qu'il y a quelque chose qui ne va pas ou bien qu'il y a des fous dans la place.

La Présidente (Mme Bélanger): Une minute.

M. Garon: M. le ministre...

M. Elkas: Il vous reste une minute et demie? Allez-y, prenez-la. Je vais conclure.

M. Garon: Si vous concluez vraiment, je vais vous laisser conclure, mais si vous ne concluez pas, j'aime autant vous laisser aller et je vais conclure à votre place.

M. Elkas: Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 30 minutes pour une autre question, 30 secondes, c'est-à-dire.

M. Garon: Non, je vous remercie parce que je vais vous dire bien franchement, ça ne donne rien de vous faire parler pour vous faire parler. Ça a été clair.

M. Pineault: On peut peut-être, M. le député, aussi vous expliquer c'est quoi des camions illégaux. Ce matin, vous semblez confus à savoir c'est quoi un camion illégal.

M. Garon: Non, je n'étais pas confus. Moi ce que je veux savoir, ce n'est pas ce que je sais, c'est ce que les gens veulent dire par les termes qu'ils emploient.

M. Pineault: Parce que, là, peut-être que vous ne demandiez pas au bon parce que vous aviez des entrepreneurs encore devant vous. Si vous demandez aux entrepreneurs, c'est quoi des camions illégaux, ils ne le savent pas eux non plus. C'est ça qu'ils engagent à la journée. C'est facile à comprendre. Où c'est pas lettré ou ça a un L au lieu d'un VR, ou bien c'est "overload". "Overload" pour nous c'est illégal. C'est facile

de couper les prix sur un transport ou de le faire au même prix mais de mettre deux voyages pour un. Alors ça, c'est bien facile d'avoir une job comme ça. N'importe qui peut avoir ça. Moi, demain matin, je n'ai qu'à partir et je vais travailler sept jours par semaine jour et nuit. Je n'ai qu'à mettre deux fois le voyage dans mon camion et être illégal, et c'est sûr que je vais charrier pour tout le monde.

M. Garon: De quelle façon, à ce moment-là, ça devrait fonctionner pour que le système soit dissuasif de faire des inégalités?

M. Pineault: M. le député, il y a un règlement qui dit que la personne qui charge les camions est responsable du chargement, mais il n'a jamais été appliqué.

M. Roy (Ferdinand): L'infraction à l'expéditeur.

M. Pineault: L'infraction à l'expéditeur. Mais il n'y a pas personne qui veut y toucher parce qu'ils ont tous peur des expéditeurs, mais ils n'ont pas peur du petit camionneur. Allez-vous aller faire un ticket à Beaver, vous, demain matin? Je vous souhaite bonne chance s'il est payé, moi. Nous autres, on va le payer par exemple, parce qu'on veut garder nos camions.

M. Garon: Pourquoi ils ont peur?

M. Pineault: Je ne le sais pas. Nous autres, on a jamais vu un expéditeur avoir une contravention. Je vois des camionneurs... Je travaille en majeure partie sur la 13, je passe sur la balance 12 fois par jour en moyenne et je vois des camionneurs avoir des "tickets", en moyenne deux à trois par voyage. Ça veut dire 36 camionneurs par jour qui ont des contraventions. Fiez-vous sur moi, la contravention n'est pas minime. Mais je n'ai jamais vu Beaver Asphalt en avoir une, par exemple, mais lui, quand tu vas travailler pour lui, mets le voyage, sinon tu ne travailles pas longtemps, tu travailles un voyage.

M. Thérien: Ça vous affirmez ça sur enregistrement?

M. Pineault: J'affirme ça, monsieur.

M. Thérien: Parfait.

Mme Bleau: Mais pourquoi la police...

M. Pineault: La quoi, vous avez dit? Elle est à Oka.

Mme Bleau: Un instant.

M. Thérien: C'est grave ça. Des accusations. Aller dire que la police ne fait pas sa job.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. De toute façon votre temps est terminé. M. le ministre, en conclusion.

M. Garon: Non, mais madame, il y a consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non.

M. Garon: Elle ne parle pas souvent, on ne peut pas dire qu'elle abuse.

M. Pineault: Remarquez bien, il n'y a pas juste un contracteur.

M. Thérien: J'aime mieux ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous demanderais... À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Garon: Vous ne pouvez pas empêcher Mme la députée de parler, M. le ministre. Vous êtes consentant vous aussi?

M. Elkas: Non, on en a entendu pas mal. Je dois vous dire, comme M. le député l'a dit, c'est assez clair. Sauf que les gens sont préoccupés de tous les travaux qui se font dans la région 10, du fait que, peut-être, il va y avoir une fin à tout ça. Compte tenu du nombre de camions que vous avez en place aujourd'hui, il est évident que vous devez vous préparer pour réduire le nombre de camions. Quelle démarche avez-vous faite pour vous préparer à l'éventualité qu'il n'y en aura pas? Parce que, si vous prenez cette position et si on accepte vos recommandations, il est évident que vos gens ne pourraient pas être autorisés à aller travailler dans les autres régions qui vous entourent. Alors, est-ce que vous vous préparez à l'éventualité qu'il n'y aura pas autant de volume de travail dans la région 10? En réduisant le nombre de permis, est-ce que vous pensez à ces choses-là?

M. Bradette (Jean-Louis): M. le ministre, je crois bien que le but des camionneurs de la région 10, parce qu'on prévoit une baisse de l'ouvrage et probablement une élimination de permis qui va se faire graduellement, on veut tout simplement garder l'ouvrage qu'on a à l'intérieur de la région 10. La concurrence qu'on a est trop forte actuellement, surtout sur l'excavation. On se fait sauter des contrats épouvantables parce que, légalement, le camionneur a le droit d'aller offrir ses services. Un camionneur d'une autre région vient offrir ses services au contracteur qui a l'excavation sur l'île de Montréal, en autant que ce camionneur-là va livrer son voyage à l'extérieur de la région. Ça fait qu'il va y avoir des travaux. Quand on fait de l'excavation chez nous, on dit: Huit étages de stationnement dans le soubassement, ça représente un mois, un mois et demi d'ouvrage

pour 15 à 20 camions. Tous les printemps, c'est un fléau, à l'intérieur de la ville de Montréal, des excavations qui sortent. À l'île des Soeurs, c'était une très belle dompe. C'est fermé depuis un mois, on ne dompe plus là. Chez Miron, ça coûte 30 \$ du voyage pour domper, les autres, ça coûte 15 \$ du voyage pour domper, puis on est sur la limite des permis de carrière, des extensions, c'est plus enclin à fermer qu'à ouvrir. J'entendais le député de Rousseau tout à l'heure dire: Peut-être qu'on voulait favoriser les gars de la 10. Non, dans son cas à lui, ça sauverait ses camionneurs, parce que c'est eux autres, dans Terrebonne, qui sont le plus maganés; c'est dans Boisbriand puis dans Mascouche puis ces choses-là. C'est tous des gars de la 10 qui transportent, qui font les travaux des gars de la...

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. En conclusion.

M. Bradette: On est toujours en conflit, ça fait que vous seriez regagnant, monsieur.

M. Elkas: Alors, je vous remercie beaucoup d'être venus. Mme la Présidente, si vous me le permettez, les arguments concernant l'ATIQ, on les prends en considération, mais j'aimerais déposer officiellement le rapport qui a été soumis par le "Ministry of Transport" d'Ontario, "Aggregate Truck Load Shift Experiment" pour fins d'étude.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le document est déposé.

M. Elkas: Pour fins d'étude.

M. Garon: Ce n'est pas le ministère de l'Ontario qui le dépose, c'est vous.

M. Elkas: C'est moi.

M. Garon: Il n'y a pas de dépôt vraiment en commission, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il y a un dépôt en commission, M. le député de Lévis.

Une voix: Vous allez pouvoir le consulter.

M. Elkas: Consultez-le. Vous allez pouvoir le consulter.

La Présidente (Mme Bélanger): On peut déposer des documents en commission.

M. Garon: C'est vous qui...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le ministre.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Ce n'est pas le ministère d'Ontario?

M. Elkas: Non, non, non. Ça a été fait par eux.

M. Garon: O. K.

M. Elkas: Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Le document est déposé, alors, la commission ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 21)