



---

# 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 (2)

Le mercredi 12 septembre 1990 — No 50

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

---

QUÉBEC

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Association minière du Québec inc.	CAÉ-2671
Ciment St-Laurent	CAE-2680
Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec	CAE-2669

### Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Sam L. Élkas

M. Jean Garon

M. Michel Charbonneau

\* M. Jean Roberge, Association minière du Québec inc.

\* M. Jean-Claude Brunet, Ciment St-Laurent

\* M. Richard Aquin, idem

\* M. Guy Duchesne, idem

\* M. Guy Lalumière, Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec

\* M. Marc-André Bouchard, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
70 \$ par année pour les débats de la Chambre  
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$  
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:  
Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28  
Québec, (Québec)  
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le mercredi 12 septembre 1990

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

(Dix heures seize minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements débute 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, paragouvernementaux et municipaux, le contrôle de l'application et de la réglementation, la rentabilité des transporteurs, les perspectives d'avenir dans ce secteur d'activité.

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

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. M. Maltais (Saguenay) est remplacé par Mme Bleau (Groulx).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Avant de demander à nos invités d'approcher à la table des témoins, j'aimerais faire le dépôt de trois mémoires qui nous ont été présentés, soit le mémoire de l'UMRCQ, un autre mémoire de l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec, ainsi que le mémoire présenté par la ville de Laval.

Je demanderais à l'Association minière du Québec de bien vouloir s'approcher à la table. M. Roberge, on vous souhaite la bienvenue, étant donné que vous faites cavalier seul...

**M. Roberge (Jean):** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...ce qui n'est pas l'habitude de cette commission depuis hier.

**M. Garon:** Dans les mines, le passage est souvent étroit.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est pour ça que monsieur fait cavalier seul. Alors, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, ce qui sera suivi par un questionnement, du côté ministériel et du côté de l'Opposition, de 20 minutes chacun. Alors, votre temps d'intervention est de 20 minutes. Vous avez la parole, M. Roberge.

**Association minière du Québec inc.**

**M. Roberge:** Merci, Mme la Présidente. Je vous souhaite le bonjour, ainsi qu'au ministre,

M. Elkas, et à Mmes et MM. les députés. Tout d'abord, je suis seul, vous l'avez remarqué. Ce n'est pas par caprice; c'est parce que mon président de même que le directeur général doivent s'excuser de ne pas être présents ici, ils n'ont pas été capables de se libérer de leurs obligations et particulièrement ces jours-ci. Depuis hier, on tient nos journées de sécurité annuelles. À tous les ans, à ce moment-ci, il y a des jours de sécurité où on fait la révision de nos normes de sécurité et où on discute de sécurité. C'est pour cette raison que je ne peux pas être accompagné ce matin. Beaucoup de personnes sont à Saint-Honoré; 125 personnes discutent de ce sujet-là ce matin.

Tout d'abord, je vais vous présenter l'Association minière qui regroupe la presque totalité des entreprises minières en exploitation au Québec. Les entreprises sont québécoises et canadiennes à 75 %. La valeur des expéditions des membres s'établissait en 1989 à 1 600 000 000 \$, représentant plus de 50 000 000 de tonnes de minerais extraits. Dans le secteur minier, au niveau canadien, le Québec est le deuxième producteur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Voulez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

**M. Roberge:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je demanderais un peu la collaboration des membres...

**M. Roberge:** Je vais parler plus fort, de toute façon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...parce qu'on a de la difficulté à vous entendre.

**M. Roberge:** O.K. Alors, le Québec est le deuxième producteur après l'Ontario et contribue pour plus de 21 000 emplois directs, dont 12 000 chez nos membres et 75 000 indirects et induits. De l'ensemble des minéraux, 41 % sont exportés en dehors du Québec et du Canada.

Comme expéditeur, le transport est essentiel à l'industrie minière. L'industrie minière utilise le camion, le chemin de fer et la voie maritime. Au niveau du camionnage, c'est un coût de 11 500 000 \$ en transport de minerai et de concentré, tandis que, pour le chemin de fer, c'est 66 000 000 \$ et, par bateau, 9 000 000 \$.

À ce montant, il faut en ajouter un autre, certainement fort important, mais dont nos statistiques ne font pas état, c'est-à-dire le coût du transport pour les marchandises et les

produits dont on a besoin pour procéder à la transformation et au traitement des minerais. Le transport pour l'industrie minière est donc vital, compte tenu des marchandises, des destinations et de la localisation des points de départ et d'arrivée.

Quels sont les produits qui sont transportés? Le minerai est généralement concentré sur place et, dans certains cas, H est transporté pour être concentré ailleurs au Québec. Le fer de la Côte-Nord, par exemple, est expédié par train puis par bateau. Le Québec est le deuxième producteur canadien et le Canada, le septième producteur mondial.

L'ilménite, le fer et le titane extraits à Havre-Saint-Pierre sont transportés par chemin de fer et bateau à Tracy où on les transforme en produits finis. Le Québec est le premier producteur mondial pour le fer de refonte qui en est tiré et deuxième pour la poudre de titane.

Le minerai de cuivre et de zinc extrait à une teneur se situant entre 1 % et 10 % est débarrassé sur place de sa gangue pour former un concentré à près de 54 % dans le cas du zinc et de 20 % dans le cas du cuivre. C'est ce concentré qui est transporté pour être fondu et donner le métal fini.

Dans le cuivre, au niveau canadien, le Québec est au troisième rang et le Canada, troisième au niveau mondial. Dans le cas du zinc, le Canada est le premier producteur mondial et le Québec, au septième rang canadien.

Dans le cas du cuivre et du zinc, le chemin de fer est utilisé de Matagami à Chibougamau vers Rouyn-Noranda et Valleyfield. Annuellement, 60 000 tonnes de concentré de cuivre vont à Rouyn-Noranda par train et 12 000 tonnes utilisent le camion. Le concentré de zinc est acheminé à Valleyfield à raison d'environ 110 000 tonnes par an et une faible partie continue vers les États-Unis.

À Sel baie, le minerai de cuivre et de zinc est extrait et concentré sur place puis transporté quotidiennement par camion vers Rouyn-Noranda, pour le cuivre, et vers La Sarre, dans le cas du zinc, où il prend le train pour Timmins en Ontario. La quantité transportée annuellement est d'environ, dans le cas de Selbaie, 180 000 tonnes.

Un autre producteur de concentré de cuivre (17 000 tonnes par année) et de zinc (17 000 tonnes également) situé dans la région de Rouyn-Noranda expédie par camion son concentré de cuivre à Rouyn-Noranda et son concentré de zinc au port de Montréal. Pour le zinc, vers Montréal, le choix du mode de transport n'est pas définitif.

A Murdochville, le minerai est concentré et fondu sur place, puis les anodes sont transportées par camion à Montréal-Est pour transformation. Il s'agit d'environ 60 000 tonnes par an de cuivre sous forme d'anodes.

Deux autres projets importants dans le cuivre et le zinc sont à considérer et nécessiteront du transport. Situé dans la région de

Val-d'Or, le premier utilisera probablement le chemin de fer qui est tout près. Les destinations ne sont pas encore déterminées à ce moment-ci. Nous pensons qu'elles pourraient être Rouyn-Noranda et Valleyfield, mais elles pourraient aussi bien être Timmins ou l'Europe. Le second, dans le canton Grevet, est voisin d'une ligne de chemin de fer pour laquelle, malheureusement, le CN envisage l'abandon. Il s'agit du tronçon Chapais-Franquet, ce qui signifierait le recours au camionnage pour se rendre à destination.

Dans le cas de l'or, Québec est le dixième producteur mondial. Ce métal est concentré et fondu sur place, d'une manière générale. Le lingot d'or est par la suite transporté par camion blindé. Nous avons dit "d'une manière générale" parce que certaines exploitations, n'ayant pas encore de concentrateur ou ayant choisi d'utiliser un concentrateur de leur région, y font transporter leur minerai. La distance, dans ces cas, ne dépasse pas 100 kilomètres et le camion est utilisé.

Concernant le niobium, le Québec est le deuxième producteur mondial. Il est transporté sous forme de concentré et acheminé par camion de Saint-Honoré, près de Chicoutimi, vers Montréal. Une certaine quantité continue vers les États-Unis, alors qu'une autre emprunte la voie maritime à destination de l'Europe et une troisième partie prend le chemin de fer vers Vancouver où le bateau est utilisé pour atteindre le marché asiatique.

Le sel des Îles-de-la-Madeleine est concassé puis transporté par bateau vers différents ports au Québec et au Canada; ensuite, on utilise le camion vers la destination finale.

Dans le cas de la silice, le chemin de fer est utilisé comme le camion. Ce minerai est extrait puis broyé sans plus de traitement et expédié en divers endroits au Canada. Il s'agit annuellement de 300 000 tonnes par camion et 100 000 tonnes par train.

L'amiante, pour lequel le Québec est le deuxième producteur mondial après l'URSS, est acheminé en conteneurs vers les ports de Montréal et d'Halifax.

Je vais vous parler maintenant du choix du mode de transport. L'efficacité d'abord, comme premier critère. Les produits expédiés par l'industrie minière sont destinés à l'industrie sidérurgique, à des raffineries et à des transformateurs situés au Québec, au Canada et à travers le monde.

Comme les entreprises minières, la clientèle fonctionne généralement sans arrêt. Il est donc essentiel et vital que l'expédition et la réception des produits soient régulières et assurées. En plus de la très haute qualité de nos produits, le Québec conserve et conquiert ses marchés grâce à la fiabilité et à la stabilité des approvisionnements qu'il expédie, ceci sans oublier la stabilité politique qui joue aussi un rôle important.

Au niveau du transport, il est donc pour

nous essentiel que celui-ci soit efficace, régulier et fiable. L'industrie minière a besoin de pouvoir choisir le transporteur en toute liberté pour rencontrer les trois critères que l'on vient de mentionner. Procédant généralement par voie de soumissions, l'industrie minière accorde des contrats de transport pour une période assez longue, généralement, et a tendance à conserver ses fournisseurs. Les transporteurs peuvent ainsi mieux s'équiper et les routiers, devenant habitués au site minier et aux opérations, deviennent spécialisés dans leur domaine, ce qui est très important pour l'efficacité, la régularité et la fiabilité.

Au niveau des coûts, l'usage de l'un ou l'autre des modes de transport est fonction évidemment du coût, mais aussi de l'efficacité qu'il représente. À propos du coût, cela est facile à comprendre, l'usage d'un mode ou l'autre sera celui le moins coûteux. Par exemple, la marchandise en vrac, comme le concentré de fer ou les concentrés de cuivre et zinc, doivent **préférentiellement** se véhiculer au moyen du bateau ou du chemin de fer. En effet, il est impensable de faire circuler l'ensemble de ces produits par camion compte tenu des quantités et des distances.

D'ailleurs, à l'examen de la problématique du transport et avec les discussions que nous avons déjà eues avec le ministère des Transports, il semble que les concentrés ne pourraient pas faire plus de 400 milles en camion sans perdre de la compétitivité au niveau des prix. Dans le cas de Mines Selbaie, par contre, il serait plus rentable d'utiliser le chemin de fer, mais celui-ci ne se rend pas à la mine.

Un autre aspect important dans la question du coût, c'est sa stabilité pour une période de temps prévisible. En garantissant un tonnage régulier pour une période assez longue, le transporteur peut mieux planifier son entreprise alors que, du côté de l'expéditeur, il connaît à long terme les coûts fixes auxquels il a à faire face.

En effet, les prix des métaux sont fixés sur le marché international sur la base du dollar américain. Les prix obtenus varient sans que le producteur puisse y changer quoi que ce soit. Par conséquent, les coûts fixes qu'il a à assumer doivent être connus à l'avance de façon à s'assurer la rentabilité nécessaire pour opérer. L'industrie minière aurait de grandes difficultés si elle devait composer avec des changements fréquents de transporteurs ou de tarifs.

Au niveau de la concurrence, principalement entre le chemin de fer et le camionnage, une forte compétition est perçue, cela surtout depuis la déréglementation américaine, puis celle canadienne. Cette déréglementation et la compétitivité naturelle de notre économie font en sorte que le camion tente d'arracher du transport au chemin de fer et vice versa.

Cette compétition est assez forte. Dans la

région de l'Abitibi-Témiscamingue, par exemple, on nous informe qu'au cours des derniers 10 ans le nombre de camions sur les routes a augmenté de près de 8 fois ce qu'il était. Ceci serait le fruit de la concurrence, mais aussi le fait de nouvelles opérations minières. D'un autre côté, le chemin de fer, pour sa part, propose, à l'occasion, des fermetures de tronçon de ligne pour une question de rentabilité.

Prenons l'exemple récent de la demande d'abandon pour le tronçon Chapais-Franquet dans la région de **Chibougamau** qui relie ce camp minier à Rouyn-Noranda pour le concentré de cuivre. L'industrie minière ne pouvait laisser passer une telle demande sans réagir, et c'est ce qu'elle a fait. L'opposition a été vive et, en première instance, la demande d'abandon a été rejetée, ce qui signifie, à ce moment-ci, que les tarifs du chemin de fer seront maintenus et que nous avons une alternative possible.

Par contre, le côté épineux de cette affaire, c'est que le potentiel minier de la région, tout en étant prometteur, est en voie de connaître une fermeture importante. Nous nous trouvons dans la situation de soutenir que le chemin de fer est essentiel et que le potentiel est à venir. Nous comptons convaincre les interlocuteurs à ce propos.

Dans certains cas, les entreprises minières n'ont pas d'autre choix que de faire transporter leur concentré par voie de camionnage, la ligne de chemin de fer ne passant pas par chez elles. Nous avons parlé de ce cas en mentionnant Selbaie tout à l'heure. Dans ce cas, la compétition est à l'interne du mode de transport, c'est-à-dire que d'autres entreprises de transport par camion voudraient bien s'accaparer des contrats de transport en question. En général, il s'agit d'une saine compétition.

Nous croyons que le camionnage doit être un milieu où cette saine compétition doit jouer, tout en laissant la liberté à l'expéditeur de contracter avec le transporteur qu'il veut. Nous faisons cette remarque, car nous avons été à même de constater qu'à l'occasion des propositions de règlement tendent à contraindre les expéditeurs à donner leurs contrats d'une façon plutôt que d'une autre, brimant ici le libre choix.

La déréglementation survenue du côté américain, puis au niveau canadien, a de bons côtés. Par exemple, plus de transporteurs sont disponibles en provenance **soit** de l'Ontario ou des États-Unis pour faire le même travail qu'un autre transporteur québécois. Ceci, cependant, peut créer un climat où certains transporteurs québécois disparaîtraient au profit de plus gros transporteurs davantage organisés. À moyen terme, nous pensons que ce sont les expéditeurs qui en feront les frais si le transport devient une affaire de cartel.

D'une part, la déréglementation peut être utile pour diminuer l'ensemble des normes

régissant ce secteur, mais, d'un autre côté, il faut éviter les **aléas** possibles.

En conclusion, comme je vous l'ai expliqué, le transport pour l'industrie minière est vital autant pour les marchandises à recevoir que pour les produits à expédier. Aussi, compte tenu de la localisation des sites et des destinations à atteindre, le transport est varié et il doit être efficace. À cet égard, nous pensons que la gestion du transport doit être conçue dans son ensemble en tenant compte des divers besoins, des divers modes de transport et des infrastructures existants. On ne peut parler d'un aspect du transport sans le considérer dans l'optique globale du transport en général.

À propos des minéraux et des métaux, ceux-ci sont du vrac. L'industrie minière concentre le minerai et le rend apte à être transformé ou utilisé ultérieurement.

Le transport devrait être un secteur où on favorise une saine concurrence, sans forcer les expéditeurs à contracter d'une manière plutôt que d'une autre. Principalement dans le secteur minier, nous avons besoin de pouvoir librement contracter compte tenu de la spécialisation dans le **transport** dont nous avons besoin et aussi compte tenu du fait que l'on ne peut refiler une hausse de coût à nos clients. Les prix et les services doivent être stables, fiables et efficaces.

Merci de cette opportunité.

(10 h 30)

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

**M. Elkas:** M. Roberge, je vous remercie de la présentation très intéressante. Dans votre industrie, quelle partie de votre camionnage se trouve de vrac, qui tombe justement dans la partie qu'on recherche au niveau de l'ANCAI? Le pourcentage de vrac, il est évident qu'il y a une partie de votre marché qui va aller au centre de traitement et, après ça, bien, c'est une autre forme de transport. C'est peut-être du général, mais est-ce que vous pouvez me répondre?

**M. Roberge:** Chez les membres, le minerai est extrait et concentré. Le plus loin qu'on va, c'est Murdochville, par exemple, qui fait des anodes et, après, elle envoie son matériel chez Canadian Copper Refiners à Montréal-Est et, à cet endroit-là, il va être transformé. D'après moi, ça devient du général quand ça va sortir de CCR à Montréal-Est. Mais l'anode qui est réalisée à Murdochville, c'est le minerai qui est tout simplement concentré. La roche contient 1 % de cuivre, par exemple. Ce 1 %, qui est récupéré dans des dizaines de milliers de tonnes, va donner une anode qui est plus pure parce que débarrassée des autres matières, mais c'est le même produit qui est transporté.

**M. Elkas:** Alors, dans le transport, quelle est la partie qui est vrac, en pourcentage?

**M. Roberge:** La partie qui est vrac chez nos membres, c'est l'ensemble de ces produits-là, c'est 700 000 tonnes par année, par camion.

**M. Elkas:** En pourcentage, c'est quoi?

**M. Roberge:** En pourcentage de quoi?

**M. Elkas:** Sur l'ensemble des modes de transport, vous avez du vrac, vous avez du général; quel est le pourcentage qui est vrac?

**M. Roberge:** Tout ce qu'on expédie, c'est du vrac, quant à moi. Ce qu'on reçoit, c'est du général, mais tout ce qu'on expédie, c'est du vrac. Peut-être qu'on ne se comprend pas sur le sens de la question, et je le comprends parce que, au ministère des Transports, on en a discuté à l'occasion, à savoir ce qui est vrac et ce qui est général, en ce sens qu'on prend une roche et on la transforme. Je leur ai expliqué: On ne la transforme pas tant que ça; on prend simplement le 1 % ou le 5 % de métal qu'il y a dedans et on la débarrasse du reste. Quant à moi, ça demeure du vrac parce que c'est le même matériel; il n'y a pas transformation. Il y a une modification de la structure de la roche, mais ce n'est pas un produit différent.

C'est sûr que, peut-être, étant à ma place... Moi, je vois ça, c'est la même chose, sauf que le cuivre à 90 %, ce n'est pas une roche à 1 %. Est-ce qu'au ministère on voit que ce n'est plus du vrac et que c'est du général? Moi, je ne partagerais pas le même avis. Alors, quant à moi, c'est 100 % qui est transporté en vrac.

**M. Elkas:** Est-ce que vous avez déjà fait affaire avec des maisons de courtage?

**M. Roberge:** Les membres ne font pas affaire avec les courtiers, à date. Il y a eu des tentatives de la part des courtiers ou des règlements qui voulaient que la marchandise... D'où l'importance, justement, de voir si c'est du vrac ou pas, de procéder par courtier. Mais les entreprises préfèrent faire affaire avec une entreprise de transport et non pas avec des courtiers parce qu'il y a un problème de changement de personnel ou de camionneurs qui viennent en entreprise. Ça prendrait à l'entreprise une personne pour les recevoir, pour leur dire où aller, quoi faire, où se rendre, et ça ralentirait beaucoup la cadence du transport.

**M. Elkas:** Vous me dites que vous voulez améliorer ou rechercher l'efficacité, au niveau du transport. Si on ne l'a pas essayé, on ne pourra jamais le savoir.

**M. Roberge:** Oui, c'est certain. Peut-être que vous allez me trouver trop conservateur, mais je ne pense pas que ça améliorerait l'efficacité de devoir faire l'entraînement, mettons,

de 10 nouveaux camionneurs dans le courant de l'année. Peut-être que le camionneur va devenir familier avec le milieu minier. Mais on ne peut pas devenir un endroit où on change les personnes qui viennent chercher les expéditions trop fréquemment. Il y aurait une perte de temps, une perte d'efficacité; peut-être qu'au niveau de la sécurité aussi ce serait différent.

**M. Elkas:** Quand vous pariez de la rentabilité, je me questionne à savoir si les tarifs qui sont émis sont respectés. Est-ce que c'est un peu dans ce domaine-là que vous recherchez la rentabilité? La question est bien simple: Est-ce qu'il y a un respect pour les tarifs?

**M. Roberge:** Je vais vous dire, je n'ai pas demandé: Quel est votre tarif de transport de camionnage? Parce qu'on est sujet à se faire poser ces questions-là, justement, et je n'aimerais pas dire: Je ne peux pas vous le dire ou je ne le sais pas. Je ne l'ai jamais demandé.

Dans le cas du chemin de fer, je l'ai demandé parce qu'il a fallu défendre la question Chapais-Franquet. Mais, dans le cas du camionnage, je leur ai demandé la question des tarifs et eux autres me disent: On veut avoir le choix d'entrepreneurs ou d'entreprises de transport pour pouvoir avoir le meilleur tarif. Je pense que, comme expéditeur, ce n'est pas spécial à l'industrie minière non plus, on préfère avoir le meilleur tarif possible. Alors, là, le meilleur tarif possible dans le transport en général... Il y a des tarifs prescrits par la Commission des transports, mais, dans le transport en vrac, je ne sais pas si le tarif est au même niveau que ceux qui sont fixés ou est au niveau moyen. Ce que je sais, par contre, c'est qu'il y a 700 000 tonnes qui se promènent, ça coûte 11 500 000 \$ et ça constitue une moyenne de 16,42 \$ la tonne.

**M. Elkas:** Au niveau de l'industrie minière, quelle sorte d'équipements sont utilisés pour le transport? "C'est-u" ce qu'on voit normalement, un camion en vrac? Si c'est quelque chose de spécialisé, est-ce que ça prend des conducteurs qui sont entraînés, formés différemment de ce qu'on voit dans le général?

**M. Roberge:** La formation des camionneurs, je pense qu'elle est semblable. Il n'y aura pas de problème là-dessus. Sur les équipements, par contre, il y a des différences. Quand on circule en Abitibi, on voit les camions qui sont utilisés pour le minerai et le concentré et on voit qu'ils sont différents. Même il y a des compagnies qui ont acheté une flotte complète de camions pour être plus efficaces, pour transporter plus de minerai et de concentré en une fois, alors que d'autres camions qui servent au général ou d'autres camions qui servent au vrac ne seraient pas appropriés. Il y a peut-être un certain tonnage où ce serait moins compétitif. Au lieu de

transporter par cinq camions, s'il faut prendre six ou sept camions, c'est évident que ça va être plus cher. Alors, les camions sont différents pour décharger par en dessous, par exemple, ou bien pour recevoir la marchandise. Moi, j'ai toujours vu une forme différente, une forme évasée et plus allongée, avec plus de roues en dessous pour répartir la charge. Je les ai vus différents. Évidemment, ces mêmes camions-là pourraient servir à d'autres choses, j'imagine, mais l'équipement est différent.

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

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'aimerais poser une question à M. Roberge. Comme on parle de part du marché et un peu de planification de l'avenir, ne trouveriez-vous pas important que le plan que doit rendre public le ministre des Transports depuis près de deux ans maintenant sur le réseau ferroviaire de base au Québec, que lui a demandé le gouvernement fédéral... On apprend par les journaux qu'il aurait présenté un projet au Conseil des ministres. Personne ne sait ce qu'il y a dedans. C'est comme un secret du ministère de la Défense. Ça ne serait pas une bonne chose de savoir quel est le réseau de base, qu'est-ce qu'on veut comme réseau de base dans le domaine des chemins de fer, que le débat se fasse là-dessus pour dire: À des endroits, le chemin de fer est utile avec une connexion avec les camions, à d'autres places, possiblement qu'il n'y aura pas de chemin de fer et, à d'autres places, on souhaiterait un chemin de fer pour développer quelque chose, mais pour qu'il y ait une planification avec le secteur du camionnage? Parce que souvent, comme vous le dites dans votre mémoire, les deux se complètent. On a souvent besoin des deux.

Est-ce que vous êtes au courant du réseau de base qu'est supposé demander le ministre des Transports, comme l'a demandé le ministre fédéral des Transports, il y a déjà un bon bout de temps, je pense que c'est au-dessus d'une couple d'années? Est-ce que vous êtes au courant ou si vous avez été consulté pour l'élaboration de ce réseau de base là ou bien si vous êtes dans la brume comme tout le monde?

**M. Roberge:** Non, je ne suis pas dans la brume tant que ça. Je suis content que vous posiez la question et qu'on aborde ce sujet-là. Si la question du réseau de base peut prendre un certain temps, je pense que c'est une question d'opportunité et les travaux de la commission parlementaire, ici, vont peut-être aider à justement mettre un élément de plus dans cet échiquier qui est compliqué, compliqué aussi parce qu'il y a le niveau fédéral. Il y a les chemins de fer qui sont de juridiction fédérale. Il y en a quelques-uns qui sont provinciaux, mais généralement, dans le domaine, c'est fédéral.

Il y a peut-être un an et demi, on a eu des discussions avec le fédéral. C'était une réunion qui avait rapport aux camions. Mate, en même temps, on a discuté de chemins de fer, justement, et il y avait des personnes du fédéral qui étaient ici pour discuter avec le Québec de ce qu'elles pensaient d'un réseau de base, et on en a discuté.

Si vous remarquez les marchés économiques dans la région d'Abitibi-Temiscamingue - j'y suis plus habitué, mais ça s'applique aussi au Lac-Saint-Jean et à d'autres secteurs économiques - où le lien économique est flagrant entre des secteurs, on peut identifier des distances des chemins de fer des Infrastructures de transport existantes. Alois, j'imagine que, dans un réseau de base ferroviaire, il va falloir tenir compte de ça, tenir compte du fait que peut-être il faut favoriser le ferroviaire pour alléger les routes d'une certaine façon.

Peut-être qu'il y a des entreprises de camionnage ou des associations de camionnage qui seraient intéressées à acheter des petites lignes de chemin de fer qui ont un réseau économique interrelié, à faire des grandes distances - ce qui m'apparaît plus économique - et, après, avec les mêmes camions, la même entreprise, peut-être, ayant acheté du CN ou du CP des bouts de ligne, ferait le détail, le détail dans le sens d'aller porter, justement, soit à l'expéditeur, soit à celui qui reçoit la marchandise, le reste de la marchandise.

Alors, le transporteur routier, s'il pouvait se transformer en transporteur de chemin de fer pour des secteurs économiques interreliés, je crois qu'il pourrait y trouver son bénéfice et ainsi, peut-être, maintenir son réseau de base. Parce que le réseau de base de Chibougamau-Chapais, quand on regarde les réseaux économiques, c'est vers Rouyn-Noranda ou vers le sud pour le bois, Rouyn-Noranda pour les métaux. Alors, pourquoi un transporteur routier n'achèterait-il pas le bout de ligne et ne ferait-il pas le travail, un peu comme on l'a fait aux États-Unis, ce qu'on appelle un "short line concept", pour maintenir justement ce réseau de base ferroviaire qui va être essentiel?

On semble oublier que le chemin de fer est utile et pourrait l'être davantage; il pourrait être plus compétitif. Je pense qu'il ne faut pas négliger cet atout-là.

M. Garon: Non, je pense que ça allait plus loin que ça aussi. Comme on est en concurrence, qu'on est maintenant dans un libre-échange nord-américain et comme, à mon avis, le plus grand agent de discrimination au Canada, c'est le gouvernement fédéral, je pense qu'il serait important qu'on sache c'est quoi la partie, comment ça fonctionne.

Le ministre fédéral a demandé au ministre québécois de lui présenter un réseau de base, ce qu'il voyait comme réseau de base au Québec; il

y a une base de rentabilité là-dedans. À date, ce qu'on a su, c'est que le ministre actuel aurait présenté un document au Conseil des ministres - mais on ne sait pas ce qui est arrivé - au printemps, au mois de mai ou juin. C'a été dans les journaux, on n'en sait pas plus.

Sauf qu'on sait que le gouvernement fédéral subventionne fortement dans l'Ouest le réseau ferroviaire secondaire; 25 000 kilomètres de chemins de fer non rentables sont subventionnés. Dans la Colombie-Britannique, le transport du bois se fait par chemin de fer avec des réseaux aussi, ce qu'on n'offre pas... Il va y avoir une concurrence déloyale et on dit: Les entréprisés d'Abitibi vont avoir des difficultés concurrentielles à cause des services qu'on fournit en Colombie-Britannique qui sont en partie subventionnés et qu'on ne fournit pas au Québec. Alois, c'est quoi, là, au fond?

Je veux dire, si on a un réseau de base et qu'on discute d'un réseau de base, fi y a le nôtre, notre réseau de base, mais si le notre doit être sur une base de rentabilité, c'est bien de valeur, mais on n'est pas l'assistance sociale canadienne, nous autres. Ce n'est pas à nous autres de payer pour faire vivre tes gens de l'Ouest. S'ils ne peuvent pas gagner leur vie là, ils émigreront. Ce n'est peut-être plus une terre d'immigration, l'Ouest du Canada, c'est peut-être une terre d'émigration maintenant.

On n'a pas d'affaire à payer 25 000 kilomètres - c'est du millage - de chemins de fer non rentables dans l'Ouest parce qu'ils veulent avoir des lignes secondaires et, après ça, à maintenir les wagons pleins de marchandises là, des wagons qui sont payés à 100 % par le fédéral. Il les paie à 100 %. Au lieu d'entreposer, on entrepose dans les wagons et ça crée une concurrence déloyale.

Dans le domaine des transports, les Américains se sont protégés, dans l'entente de libre-échange, dans le transport du blé, par exemple, parce qu'ils disent qu'ils ne veulent pas que ces subventions que le Canada donne sur le transport jouent dans ce qui va être vendu aux États-Unis; autrement, il devrait y avoir des droits compensateurs. Alors, là...

M. Roberge: Ça va plus loin que ça, même. Les compagnies de chemins de fer dans l'Ouest achètent des entreprises de chemins de fer américaines justement pour contrecarrer ce qui pourrait être un effet négatif du libre-échange. Mais, dans les provinces de l'Ouest, le chemin de fer - c'est curieux qu'on soit ici pour le camionnage et qu'on parle de chemin de fer - c'est vraiment interrelié. Il faut voir le transport pour le transport et non pas pour un aspect du transport, parce qu'on manquerait le bateau, pour rester dans le transport.

Dans l'Ouest, les gares de chemin de fer ne sont pas plus loin que 10 milles de la ferme, tandis qu'ici ce n'est pas la même chose du tout et c'est vrai qu'en partie on peut dire qu'il y a

des parties du Canada qui ont payé, défrayé le Nid-de-Corbeau ou autre. Mais le maritime aussi s'en vient très dangereux et ça va débalancer le transport encore une fois. On parle, par exemple, du recouvrement des frais maritimes; le gouvernement fédéral s'en vient avec ça. Au cours des 10 dernières années, on a constaté que le transport de très grandes marchandises, plutôt que d'aller par la voie navigable...

**M. Garon:** J'aimerais ça que le ministre écoute ce que vous dites parce qu'il est nouveau dans le secteur, il était dans les boîtes téléphoniques. Il serait mieux d'écouter un peu ce que vous dites, parce qu'il va en avoir besoin. Il n'écoute pas quand les gens parlent. Le respect, c'est d'écouter les gens qui sont devant nous. C'est ça, Mme la députée. Le respect d'un ministre, c'est d'écouter les gens qui sont devant nous.

(10 h 45)

**Une voix:** Vous avez un rôle à jouer, effectivement.

**M. Garon:** Oui. Vous aussi, vous devriez pas écouter le monde qui parle. Vous n'écoutez pas souvent, vous parlez avec vos voisins à la place. Alors, Mme la Présidente, j'aimerais ça. En plus, ça nous dérange d'entendre parler, chuchoter.

**M. Roberge:** À tout événement, ce que je mentionne, c'est qu'un service de base en chemin de fer, le camionnage et le maritime, tout ça est interrelié et va devoir être pensé comme un tout. Il y a eu un changement important: le transport, plutôt que d'aller vers l'ouest par la voie maritime, va vers l'est et emprunte des ports américains et des lignes de chemin de fer américaines plutôt que d'utiliser le transport qui est au Québec et en Ontario. Le recouvrement des coûts maritimes, par exemple, va probablement hausser le coût de 20 % dans le cas du fer, parce que ça coûte environ 9 000 000 \$. Pour une mine seulement, ça va être 2 000 000 \$ de frais, ce qui va coûter peut-être presque aussi cher pour l'Ontario, mais ce qui va coûter beaucoup moins cher pour les Maritimes et les provinces de l'Ouest, ce qui fait que le transport, plutôt que de venir ici, comme le grain... Par exemple, Port-Cartier est le deuxième port au Canada, mais peut-être qu'il peut perdre sa place, compte tenu des transports maritimes qui vont avoir un coût supplémentaire, et peut-être que ça va prendre le Nid-de-Corbeau plutôt que de venir ici.

Alors, c'est un ensemble d'éléments dont il faut tenir compte parce que les entreprises qui achètent des dizaines de milliers de tonnes par année d'un produit ou de l'autre, que ce soit un sou ou deux sous la tonne qui fait la différence, ça change. Près de Montréal, pour la silice, par exemple, le coût du transport est équivalent au

coût du produit. Alors, là, il y a un problème. Si aux États-Unis ils peuvent offrir un transport avec un prix inférieur un peu, bien, c'est le coût du transport qui l'emporte sur le prix du produit. Ça vient que ça n'a pas de bon sens. Évidemment, il faut que les transporteurs vivent aussi, je le comprends, ça, mais la compétition fait en sorte que le coût du transport dirige les produits ou les exportations. Alors, ça devient un élément important.

Comme je le dis dans le mémoire, le transport, il faut le voir globalement. Les réseaux de chemins de fer, les réseaux routiers, il faudrait qu'ils soient conçus ou gérés d'une façon intégrée; peut-être qu'il serait intéressant que les camionneurs regardent la possibilité d'acheter des sections de ligne de chemin de fer. J'ai vu des annonces. Il y en a qui y pensent, il y en a qui en parlent. Il y a des façons, peut-être, d'utiliser les voies de chemin de fer sans utiliser les wagons de chemin de fer. Il y a quelqu'un qui a inventé un genre de...

**M. Garon:** "Road rig"?

**M. Roberge:** Oui, quelque chose comme ça. Je pense qu'on peut aller plus loin que ça encore. Ce sont des idées neuves comme ça qu'il faut avoir et qu'il faut amener, parce qu'il faut que ce soit versatile aussi. Dans le cas des mines comme dans le cas des forêts, ça se déplace aussi. Ce n'est pas toujours au même endroit. Le chemin de fer, c'est statique; donc, il faut tenir compte de ce facteur-là, alors que le camion, lui, peut aller un peu plus loin ou à différents endroits plus facilement.

**M. Garon:** Il y a autre chose. C'est une concurrence déloyale. Moi, je me rappelle, quand j'étais au ministère de l'Agriculture, on calculait le prix à Montréal avec Montréal-camion, qu'on appelait. Les cultivateurs voulaient toujours faire changer ça, mais la réalité, c'est ça; c'est ça qu'on prend, nous autres, des camions. Sauf que dans l'Ouest ils opèrent avec des chemins de fer subventionnés, fortement subventionnés. Ils ne devraient pas.

Nous autres, au Québec, le fédéral les enlève, les chemins de fer non rentables. Il les enlève. Il ne les garde pas, il les enlève; il en maintient 25 000 kilomètres non rentables dans l'Ouest, ça veut dire fortement subventionnés. L'an dernier, je pense que les subventions aux chemins de fer étaient de quelque 750 000 000 \$. Il y a une loi, même. On les a garantis, les chemins de fer non rentables dans l'Ouest, jusqu'en l'an 2000.

Donc, concurrence déloyale, parce que là-bas le fédéral paye par centaines de millions des subventions pour les voies secondaires qui normalement devraient être utilisées par des camions pour amener à la voie principale le produit en vrac; les céréales, ce sont des produits en vrac.

Mais, là, on maintient, comme vous dites, les chemins de fer partout dans les petits villages de quelques centaines de population. Mais, ça, c'est l'ensemble du Canada qui paie pour ça. On paie pour se faire faire concurrence à nous-mêmes. On est **naïfs**, dans le fond. Le Canada, c'est ça. On paie des taxes pour se faire faire concurrence à nous autres, tandis que, s'il n'y avait pas de discrimination, les chemins de fer non rentables seraient enlevés et ils devraient prendre des camions comme nous autres et, là, il y aurait une concurrence. Ça serait bon pour les camionneurs du Québec, ça serait bon pour les cultivateurs du Québec parce qu'on aurait une compétition loyale. Là, on a une compétition déloyale.

C'est la même chose pour les chemins de fer des Maritimes. Quand on a le "**Maritime Freight Act**" où on subventionne le transport, bien, le bateau a intérêt à arrêter à Halifax. Autrement, il n'aurait pas intérêt à arrêter à Halifax, il monterait jusqu'à Québec, d'autant plus que, dans la région de Québec, c'est très important, parce que maintenant les 150 000 tonnes peuvent venir jusqu'à Québec. Ils ne peuvent pas aller plus loin, ils peuvent venir jusqu'à Québec.

On peut être en concurrence avec les grands ports dans le monde à condition de jouer notre partie. Mais, quand le bateau arrive, par exemple, il faut qu'ils prennent le camion ou le chemin de fer. Mais, si les règles du jeu ne sont pas les mêmes parce que le fédéral subventionne dans l'Ouest à tour de bras par le Nid-de-Corbeau et dans l'Est à tour de bras par le "**Maritime Freight Act**", bien, nous autres, on est pris dans une partie où on est moins concurrentiels, pas parce qu'on ne l'est pas, parce que le fédéral subventionne à tour de bras nos concurrents.

**M. Roberge:** C'est un élément à souligner, je le comprends, la question des subventions de l'Ouest, mais depuis peut-être deux ans l'Ouest est bien conscient que ça lui joue un tour. Ils sont probablement prêts à négocier une économie plus diversifiée plutôt que d'avoir des rails de chemins de fer. Ils sont prêts...

**M. Garon:** Oui, mais ils voudraient...

**M. Roberge:** Oui, mais, là, c'est ça. On peut souligner...

**M. Garon:** C'est-à-dire qu'ils voudraient avoir les subventions du chemin de fer dans leur économie. Ils voudraient que le gouvernement dise: On vous donne tant de subventions dans les chemins de fer...

**M. Roberge:** Bien oui, mais...

**M. Garon:** Vous ne nous les donnerez plus

dans les chemins de fer; vous allez nous les donner directement à nous autres.

**M. Roberge:** Mais c'est comme des vases communicants. Si on critique parce qu'ils ont des voies de chemin de fer de plus, parce qu'on en veut plus, peut-être qu'eux autres voudraient avoir les subventions qu'on a pour faire autre chose et eux feraient autre chose. Évidemment, on ne peut pas créer de l'argent juste par le fait de critiquer, mais c'est "manageable", je pense bien, d'une certaine façon.

Mais c'est un sujet très sérieux et l'ensemble est interrelié. Il faut relier le transport, il faut relier les zones économiques entre elles de façon à ce que ça fonctionne bien. Il faut permettre à ces camionneurs-là de vivre, et de vivre décemment aussi.

**M. Garon:** Ce qu'il faudrait, au fond, je pense, surtout dans un secteur comme le vôtre, c'est avoir une vraie politique de transport intermodal, ce qu'on n'a pas au Québec. Le ministère des Transports sous le gouvernement libéral est redevenu un ministère de la voirie, comme dans le temps de Taschereau, alors qu'aujourd'hui le maritime, le ferroviaire et le camion sont interconnectés. Là, on va avoir un système de transport qui marche à condition d'utiliser le plus efficace, chacun à sa place.

Quand le gouvernement fédéral dit au ministre des Transports: On aimerait ça avoir un plan de base ferroviaire... Parce que, là, il y a des lignes qui vont partir et il y en a d'autres qui vont rester. Il y en a peut-être d'autres ailleurs, mais je suis convaincu, moi, pour l'industrie du camionnage, qu'il va y avoir plus de rentabilité, plus de revenus, si ce plan de base là est discuté publiquement, qu'est-ce qui est le mieux à quelle place.

Là, quand le plan est dans le bureau du ministre, puis il s'en va au Conseil des ministres et on ne sait pas ce qui se passe là, on ne sait pas ce qui se passe dans les comités ministériels et il n'a pas l'air de s'y passer grand-chose, un peu comme dans les Indiens, personne n'est plus avancé, tandis que, là, on est dans le libre-échange. On est supposé être dans le domaine de l'efficacité et de la concurrence, mais le gouvernement n'avance pas.

C'est pour ça que je dis qu'il me semble que, s'il y a un secteur où vous avez besoin de connaître ce plan de base là, c'est bien votre secteur. Le secteur forestier et le secteur minier ont besoin de savoir, parce qu'il y a du transport sur de longues distances, à quel endroit il faut qu'ils prennent les camions et à quelle autre place ils vont prendre les chemins de fer.

**M. Roberge:** Je dois vous dire que, là-dessus, le ministère des Transports a fait son travail. Dans le tronçon de chemin de fer Chapais-Franquet, par exemple, le ministère des

Transports n'a pas négligé l'effort pour défendre ce qu'on défendait nous autres aussi, de maintenir une ligne. Je pense que le ministère fait beaucoup de travail. L'évolution de la société fait qu'on a fait beaucoup de choses à différentes années et de différentes façons et, aujourd'hui, on regarde ça tous ensemble et on se dit: Bon, comment on fait mieux avec ça? Je pense que c'est l'occasion, comme ici, d'en parler et de mettre sur la table ce qui peut se faire. J'ai confiance que ça s'améliore.

**M. Garon:** Si vous êtes satisfait qu'on s'en parle, ça fait trois ans qu'on s'en parle. On peut s'en parler à mort.

**M. Roberge:** Non, je ne suis pas satisfait qu'on s'en parle seulement, mais je pense que ce dont on parle aujourd'hui n'est pas pareil à ce qu'on disait il y a un an. Je pense qu'on a fait un pas de plus et on avance. Le fait de se conscientiser que ça prend un système ferroviaire de base, c'est bien, c'est heureux. Il y a deux ans, on n'en aurait pas parlé publiquement. Qu'on voie à relier les services de transport globalement, voir qu'il y a un réseau routier, qu'il y a un réseau ferroviaire, qu'il y a le maritime, et coordonner tout ça, c'est plus nouveau qu'il y a quelques années. Mais on ne peut pas reprocher...

**M. Garon:** Est-ce que vous avez des données sur le fait que les camionneurs dans l'Abitibi ont un niveau de revenus, d'après des études du ministère, qui est plus élevé que dans d'autres régions? Est-ce qu'une des raisons, c'est qu'il y a du transport de minerai parce que le secteur minier est important? Est-ce que ça a un impact ou si ce n'est pas ça?

**M. Roberge:** Je crois que ça a un impact, parce que le camionneur en Abitibi circule beaucoup pour les mines, pour les forêts aussi et pour tous les matériaux nécessaires à la production. C'est probablement parce qu'il y a beaucoup de demandes de transport; alors les prix augmentent peut-être par rapport à d'autres régions. C'est possible.

**M. Garon:** Est-ce que vous avez des problèmes avec la réglementation dans le secteur du camionnage en vrac, telle qu'elle est actuellement, ou si vous êtes satisfait de vos relations avec le monde du camionnage chez vous, avec la réglementation telle qu'elle est à l'heure actuelle?

**M. Roberge:** Je dois avouer que je ne la connais pas par cœur. Ce n'est pas un sujet que je travaille à tous les jours, mais la réglementation sur le camionnage...

**M. Garon:** C'est une réponse, au fond.

**M. Roberge:** Pardon?

**M. Garon:** C'est une réponse.

**M. Roberge:** Bien, c'est une réponse...

**M. Garon:** Si vous n'avez pas de problème...

**M. Roberge:** Oui, oui...

**M. Garon:** ...c'est pour ça que vous n'entendez pas parler.

**M. Roberge:** Pas de problème, sauf que, quand il y a eu des modifications proposées pour, par exemple, le vrac, une définition du vrac, ou le recours au courtier, et le courtier pouvait demander des camionneurs différents, il a fallu exprimer notre point de vue pour dire que, nous, ça nous dérangerait. Ce n'est pas par conservatisme ou pour dire: Ne touchez pas à ce qu'on est en train de faire, mais c'est parce que les variations dans les fournisseurs et dans les prix, c'est vraiment critique parce qu'on ne peut pas **refiler** à un acheteur, dire: Bien, là, ça me coûte plus cher de transport, il faut que je te charge 0,20 \$ de plus la tonne. Il va changer de fournisseur tout simplement. Il faut que ce soit sur une base régulière et stable.

Quand on fait, par exemple, une demande de soumissions pour du transport, si la satisfaction est bonne, le transporteur va demeurer et ça va continuer. Mais on ne demeure pas là, comme ça, à dire: Bon, bien, ça va bien, on continue. Aux deux ans ou annuellement, on redemande des soumissions pour vérifier si les prix sont compétitifs, si ça va bien. Les équipements aussi son importants, parce qu'il faut avoir les équipements voulus pour que ça fonctionne bien et d'une manière rapide et efficace.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une dernière question, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Quel est le prix que vous payez? Je ne veux pas dire le prix précis dans chacun des cas, mais par rapport au tarif qui est **fixé** par la Commission des transports. Est-ce que vous payez ce prix-là ou si vous avez une prime ou si vous essayez de négocier un prix inférieur?

**M. Roberge:** Bien, j'ai l'impression qu'ils doivent essayer de négocier des prix inférieurs, mais le prix de la Commission, je ne le connais pas.

**M. Garon:** Au volume ou au taux horaire? Vous payez au volume ou au taux horaire?

**M. Roberge:** Bien, une entreprise qui va dire: Moi, j'ai 17 000 tonnes cette année, tu me fais un prix de quoi, alors, ça va être au volume, je pense bien, que ça va être considéré. Je ne

**pense** pas que ce soit au voyage ou au kilométrage. C'est plutôt au volume.

**M. Giron:** Tant la tonne.

**M. Roberge:** Oui.

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

**M. Garon:** Merci.

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

**M. Elkas:** Simplement pour conclure, je voudrais vous remercier pour la **présentation**. Je comprends vos préoccupations. C'est intéressant de voir une autre industrie nous démontrer qu'on a vraiment à regarder cette **définition** de ce qu'est vraiment le vrac et ne pas se faire amener simplement ce qu'on sait, parce que normalement on est pris à penser que du vrac, c'est limité à du transport, que ce qui nous touche le plus près, d'ailleurs, c'est nos routes, l'assainissement des eaux et tout autre programme qui nous touche directement au niveau du gouvernement.

Alors, un gros merci pour votre présentation. C'est fortement apprécié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Roberge, on vous remercie. La commission suspend ses travaux pour quelques minutes, le temps d'appeler l'autre groupe.

(Suspension de la séance à 10 h 58)

(Reprise à 11 h 8)

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! Je demanderais aux représentants de Ciment St-Laurent de bien vouloir s'approcher de la table. Alors, j'aimerais demander au porteparole de se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire et ça va se poursuivre avec une discussion du côté ministériel et du côté de l'Opposition de 20 minutes chacun, pour un total d'une heure.

### Ciment St-Laurent

**M. Brunet (Jean-Claude):** Merci, Mme la Présidente. Je me présente, Jean-Claude Brunet, directeur des ventes pour Demix Construction. À ma droite immédiate, M. Richard **Aquin**, directeur général de Demix Construction, une division de Ciment St-Laurent. À mon extrême droite, M. Guy Duchesne, directeur du trafic pour Ciment St-Laurent. Et, à ma gauche, M. Normand **Ruel**, directeur des opérations pour Béton Québec, une

division de Ciment St-Laurent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, vous avez la parole, monsieur.

**M. Brunet:** Merci. M. le ministre, M. Garon, chers membres de la commission, dans la présentation de Ciment St-Laurent, notre organisation produit au Québec de la poudre à ciment, opère des usines de béton et d'asphalte, des carrières et des sablières, et oeuvre également dans l'industrie de la construction. Nous sommes une société publique existant depuis 37 ans. Les entreprises qui composent Ciment St-Laurent au Québec sont Ciment **St-Laurent/Marketing**, Demix Béton/Agrégats, Demix Construction et le Groupe Béton Québec. Notre masse salariale de 55 000 000 \$ est destinée à 1250 employés. En plus du marché québécois, nous desservons également les Maritimes et la Nouvelle-Angleterre. Le siège social de l'entreprise est situé à ville Mont-Royal.

À la section introduction. Dans la présentation de notre mémoire, nous nous sommes exprimés sur les éléments concernant les interrogations émises par la commission du point de vue de l'entreprise que nous représentons. Donc, nous n'avons pas procédé à des analyses exhaustives sur le nombre réel de camionneurs, membres ou non membres de postes ou sous-postes de courtage, pas plus que sur le ratio des camionneurs artisans versus les entrepreneurs artisans. À la base, nous sommes au fait des lois et règlements qui régissent l'industrie du transport en vrac au Québec, mais nous n'émettrons d'opinion ni sur l'interprétation légale des articles de loi ni sur la validité de cette réglementation.

Notre intervention se situe dans le cadre d'une entreprise productrice d'agrégats, donc fournisseur, consommatrice de transport et également, au niveau des contrats gouvernementaux, à titre d'entrepreneur oeuvrant dans les travaux de génie civil.

Au premier chapitre, la répartition du camionnage en vrac dans les contrats gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux. C'est par l'entremise de notre division Demix Construction que nous touchons à ces contrats d'ordre public. Étant principalement spécialisé dans les travaux de génie civil, le transport de matières en vrac à l'aide de camions à bennes basculantes constitue un élément capital pour nos opérations et un poste très important au niveau financier. L'obtention de contrats se fait en majeure partie par le biais des appels d'offres publics sur une base **concurrentielle**.

Alors, pour obtenir des contrats, nous devons donc resserrer au maximum nos coûts de production de matières premières, de mise en place de ces matériaux et du transport de ces produits. Une saine gestion de nos contrats vise également à obtenir les meilleurs prix possible de

nos fournisseurs et sous-entrepreneurs qualifiés.

L'État, imposant des obligations contractuelles dans ses devis en matière de transport, nous limite dans la recherche des meilleures solutions économiques visant à assurer un coût minimal à notre société québécoise. Nous sommes d'avis que l'application d'une clause 75-25 révisée devrait toucher uniquement les travaux routiers du ministère des Transports du Québec, sans barrière régionale et sans discrimination vis-à-vis des détenteurs de permis de transport en vrac.

Par contre, dans les régions 06 et 10, le 25 % restant et les matériaux situés sous la ligne d'infrastructure, ainsi que les revêtements et les granulats servant pour les accotements, les corrections avant revêtement, devraient demeurer sous l'unique et entière responsabilité de l'entrepreneur, même si ce dernier n'utilise pas ses propres camions ou ne possède pas de camion, sans être obligé de passer par un poste ou sous-poste de courtage. Quant au secteur municipal, le coût de réalisation des projets est aussi d'intérêt public. Par conséquent, l'esprit de compétitivité doit primer sur le protectionnisme d'une classe particulière de travailleurs.

Au chapitre 2, le contrôle de l'application de la réglementation, nous sommes d'avis que l'application d'une clause 75-25 serait tout aussi respectable si elle s'adressait à tous les détenteurs de permis de transport pour les matières régies par le règlement sur le camionnage en vrac. C'est donc dire que le pourcentage de 75 devrait être partagé entre tous les transporteurs spécialisés dans le transport en vrac, qu'ils soient membres ou non membres d'un poste ou sous-poste de courtage.

Nous avons des lois établies et des règlements à respecter. Il va de soi que l'application de ces dites lois et règlements soit surveillée. La Commission des transports et d'autres agents gouvernementaux y veillent. À savoir si ces derniers possèdent le personnel suffisant et tous les outils nécessaires pour l'exécution de leur travail, nous ne sommes pas en mesure de l'apprécier.

D'un autre côté, quand on parle de santé et sécurité au travail, nous trouvons inacceptable de devoir inclure dans notre masse salariale les camionneurs artisans qui, selon nous, sont censés être des gens d'affaires. En raison du fait que nous n'avons aucun contrôle disciplinaire sur ces travailleurs, nous considérons que la perception des sommes d'argent ne relève pas non plus de notre responsabilité.

Au chapitre 3, la rentabilité des transporteurs. Au cours de l'année 1987, le ministre des Transports, à l'époque, M. Marc-Yvan Côté, mandatait MM. André Ouellet, Maurice Vignola et Gilles Couture pour procéder à une consultation provinciale sur le camionnage en vrac. Dans ce rapport que nous avons consulté, nous avons noté les points suivants: 1° le camionneur en vrac tire du camionnage un revenu brut moyen

de 57 000 \$ (dollars 1987); 2° les non-membres de postes travaillent en moyenne 156 jours par année; 3° les membres de postes ou sous-postes travaillent en moyenne 109 jours par année; 4° règle générale, le transporteur tire des revenus additionnels d'une autre activité ou d'autres types d'équipements.

Rien dans ce rapport ne nous permet de croire à la non-rentabilité des camionneurs. Comme dans n'importe quelle entreprise, le travail acharné, la qualité du travail et le service à la clientèle sont des éléments essentiels à la réussite des gens d'affaires. C'est donc dire que, si nos camionneurs agissent en gens d'affaires, avec toute la maturité que cela exige, ils en tireront sûrement profit.

Chapitre 4, les perspectives d'avenir dans ce secteur. Attention! Au Québec, il y a des menuisiers artisans, des plâtriers artisans, des électriciens artisans et même des propriétaires d'équipement artisans. Donc, nous avons une pléiade d'artisans québécois qui, sans exiger un protectionnisme étatique, oeuvrent et vivent pleinement au sein de notre société. Alors, pourquoi protéger certains groupes de travailleurs aux dépens des autres? Dans un contexte de compétition, l'article 2.05.1 du Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec portant sur la clause 75-25 pénalise davantage, dans les régions 06 et 10, les entrepreneurs qui ne possèdent pas de camion. Il serait donc opportun de modifier cet article.

En conclusion, dans le rapport de la consultation sur l'organisation du camionnage en vrac au Québec, on note que dans toutes les régions du Québec le marché du secteur privé est de loin la plus importante source de travail du camionnage, soit 331 000 000 \$, 77 %, sur un total de 432 000 000 \$. Dans les régions 06 et 10 qui nous concernent davantage, les revenus des camionneurs pour les contrats du ministère des Transports du Québec représentent moins de 10 % des revenus totaux des transporteurs.

Toutefois, si la commission juge qu'il est impossible de déréglementer le transport en vrac dans l'industrie de la construction, il faudrait tout de même définir ce qu'est un artisan et, si un pourcentage de transport devait être imposé, qu'il soit établi selon des critères équitables aux transporteurs et aux entrepreneurs.

De même, la régionalisation pénalise souvent le camionneur lui-même, le producteur-fournisseur et, également, les entrepreneurs. Alors, pourquoi établir des châteaux forts? Nous, comme entrepreneurs dans les régions 06 et 10, sommes particulièrement pénalisés sur les contrats du ministère du Québec du fait que nous ne possédons pas de camion.

Comme indiqué dans notre mémoire, le transport occupe une place importante dans notre organisation. C'est pourquoi nous insistons sur le fait que ce qui a été déréglementé antérieure-

ment ou qui n'a pas été réglementé ne soit pas remis en question.

En résumé, permettez-nous d'attirer l'attention de la commission sur les points suivants:

1- ne pas étendre la réglementation dans les secteurs non couverts présentement;

2- éviter incontestablement la monopolisation du transport en vrac dans l'industrie de la construction;

3- la clause 75-25 doit **être** redéfinie selon:

a) qu'elle s'adresse à tous les transporteurs détenant les permis nécessaires conformément au règlement sur le transport en vrac;

b) qu'elle élimine les clauses particulières des régions 06 et 10 visant les entrepreneurs qui n'utilisent pas leurs propres camions ou qui n'ont pas de camion;

c) qu'elle élimine les barrières régionales;

4- éliminer la responsabilité de l'entrepreneur **vis-à-vis** de la CSST pour le compte des camionneurs artisans.

Nous nous en remettons à votre bon jugement, **Mmes** et **MM.** les commissaires, pour statuer **équitablement** sur le présent mandat qui vous a été confié.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, merci, **M. Brunet.** M. le ministre.

**M. Elkas:** M. Brunet, j'ai une question pour vous. **Il** me semble que toute cette question de postes de courtage vous préoccupe énormément. **Il** nous a été présenté hier, par l'Association des constructeurs de routes, pas nécessairement l'abolition du courtage, mais une autre forme de courtage. Est-ce que vous auriez quelque chose à nous dire sur ça?

**M. Brunet:** Si on parle de courtage, en fait, il faudrait **peut-être** se situer. C'est que **Demix** Construction opère dans une région qui est **peut-être** particulière, qui est la région 10 à Montréal. Dans le Cahier des charges et devis généraux du ministère, vous avez des clauses particulières dans ça. C'est pour ça qu'on dit, nous autres: C'est ce qui nous affecte dangereusement. Quand on prend la clause 75-25, on dit: Pour la région 10, l'entrepreneur qui n'utilise pas ses propres camions doit engager, via le service de courtage, dans le territoire où sont exécutés ses travaux, les camions requis pour effectuer le transport des matériaux affectés aux contrats. Ça, ça veut dire: si on n'a pas de camion, on n'a pas le choix, il faut que tout passe par le poste de courtage.

**M. Elkas:** Mais, s'il n'y a pas de poste de courtage, qui va faire le "dispatch" comme tel?

**M. Brunet:** Bien, écoutez, c'est peut-être... Hier après-midi, on a eu souvent sur la table la question des taxis à **Montréal.** Alors, les taxis opèrent sur une base de répartiteurs. Est-ce que

ça ne serait pas la solution de dire que ce n'est pas nécessairement un poste de courtage, mais c'est un répartiteur régional dont on a besoin?

**M. Elkas:** J'avoue qu'une des grandes craintes sur ce qui se passe aujourd'hui, qui a été soulevée hier, c'est que, quand H n'y a pas un contrôle comme tel, il n'y a rien qui empêche une personne d'une autre région, qui arrive avec un camion de n'importe quel coin, de venir vivre à Montréal pendant deux, trois semaines, elle reste avec sa soeur et puis vient enlever de l'emploi à des gens qui ont des nouveaux camions, si vous voulez, qui ont un engagement, et ils n'ont pas d'ouvrage. Cette crainte existe et on se fait dire que ce n'est pas seulement une crainte, mais que c'est un fait.

**M. Brunet:** Disons que ce qu'on appelle un poste de courtage, si c'était en fait un service de répartiteur, il y aurait **peut-être** beaucoup plus d'adhérents au point de vue des camionneurs. Donc, à ce moment-là, c'est au répartiteur... C'est lui qui fait la répartition de ces camions, c'est lui qui va les choisir. C'est sûr que, si on parle des travaux qui ne sont pas réglementés comme tels - je prends les excavations ou ces choses-là - bien, à ce moment-là, si l'entrepreneur qui a des travaux de construction veut se donner la peine de demander des prix à différents groupes ou à différents entrepreneurs spécialisés dans le transport en vrac, bien, je pense que ça devrait être au choix de l'entrepreneur de demander des prix.

**M. Elkas:** Alors, c'est un peu non seulement le fait qu'on veut choisir qui on veut, mais avoir la voie libre pour négocier des prix en bas des tarifs.

**M. Brunet:** C'est-à-dire qu'en bas des tarifs... Le tarif, c'est une chose, c'est un taux qui est établi à défaut d'entente. C'est comme ça que c'est dit. Mais, s'il y a moyen de faire une entente avec soit un poste de courtage ou avec une entreprise de transport en vrac ou avec des groupes de transport, il n'y a rien qui empêche personne d'aller en bas des taux de la Commission. Parce que les taux de la Commission sont établis à défaut d'entente. Ça veut dire que, si on a des petites quantités à **transporter**, bien, là, on ne s'embarquera peut-être pas dans une négociation approfondie et on n'ira pas déposer ces taux-là à la Commission, sauf que ce qu'on veut garder, c'est quand même le pouvoir de négociation dans le transport.

**M. Elkas:** À la page 6, chapitre 3, on parle que les non-membres de poste travaillent en moyenne 150 jours par année, les membres de poste ou sous-poste travaillent en moyenne 109 jours par année. Pouvez-vous **m'expliquer** ça, pour quelle raison vous pensez qu'il y a une

différence entre les 156 et les 109?

**M. Brunet:** Bien, écoutez, à la lueur de ça, c'est des chiffres qui viennent du rapport qui a été préparé par la Commission. On a pris juste les informations qu'il y avait là-dedans. On n'a pas fait d'analyse à savoir les raisons pour lesquelles il y en avait moins. Ça démontre tout simplement que même le camionneur qui n'est pas membre d'un poste va travailler plus que celui qui est membre d'un poste.

**M. Elkas:** Qu'est-ce qui fait qu'il travaille plus, à votre opinion?

**M. Brunet:** Je ne peux pas vous répondre là-dessus, M. le ministre.

**M. Elkas:** Meilleur prix, peut-être?

**M. Brunet:** Il a peut-être un meilleur prix.

**M. Elkas:** Moi, avant de venir ici, j'étais maire d'une municipalité où j'avais aussi une carrière dans ma ville. Il y a une chose qui était très, très fâchante, c'était de voir que l'expéditeur, il en mettait, de la garnotte sur le camion, et puis du "over-loading", ça se voyait assez souvent. On était toujours pris à nettoyer les routes. Ça nous coûtait une fortune. Est-ce que je peux avoir votre opinion sur le contrôle de l'expéditeur sur les charges?

**M. Brunet:** L'exploitation des carrières relève de la division Demix Béton/Agrégats. J'ai vérifié avec eux autres avant de partir. Tous les camionneurs qui sortent des carrières de Demix Béton/Agrégats, ils sortent avec les charges qu'ils ont le droit d'avoir. S'ils ne l'ont pas, il faut qu'ils le dompent. Disons que, pour nous autres, je pense que le contrôle est assez sévère là-dessus.

**M. Elkas:** O.K.

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

**M. Garon:** Moi, j'essaie de faire une réconciliation dans les chiffres que vous fournissez dans votre mémoire. Au début, vous dites, à la page 1: "Notre masse salariale est de 55 000 000 \$ destinée à 1250 employés." Si je divise 55 000 000 \$ par 1250, ça donne une moyenne de 44 000 \$. Donc, je dis: Un salaire moyen brut de 44 000 \$, c'est pas pire. Mais, quand j'arrive au niveau des camionneurs, ce n'est pas le même salaire. L'employé, normalement, ça ne fournit pas un camion et tout ça. Là, vous dites, à la...

**M. Brunet:** On part à 57 000 \$.

**M. Garon:** ...page 6, 57 000 \$ brut. Là-dessus, il faut qu'ils paient l'intérêt de l'argent sur le camion, qu'ils prévoient la dépréciation, les assurances, le gaz, les associations, etc. Moi, on me dit que, quand quelqu'un fait un salaire moyen de 57 000 \$ brut avec un camion, il ne peut pas aller chercher plus que 20 000 \$. Alors, vous dites: Là, il n'y a pas de problème. Bien, moi, c'est drôle, il me semble qu'un camionneur qui fournit un gros camion, qui fait un brut de 57 000 \$ pour aller chercher un revenu qui n'atteindrait pas 20 000 \$, moi, je ne trouve pas que c'est un... Tandis que, si vous regardez la masse salariale de vos employés, au fond, qui ne fournissent pas de camion, eux, la moyenne est de 44 000 \$. Vous ne trouvez pas qu'un camionneur... Vous vous contentez d'un revenu de peu et tout est correct, alors que vous-même, dans votre entreprise, vous êtes fier de dire: Ma masse salariale est de 55 000 000 \$ pour 1250 employés, donc une moyenne de 44 000 \$.

**M. Brunet:** C'est peut-être le président qui nous coûte trop cher.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Brunet:** C'est peut-être notre président qui nous coûte trop cher. Mais si je reviens à vos 57 000 \$...

**M. Garon:** Ah! Je remarque que des présidents de compagnie, qu'ils fassent de l'argent ou qu'ils en perdent, souvent ils ont le même salaire.

**M. Brunet:** Oui. Les 57 000 \$ sont en dollars de 1987. Il y a de relié à cet item, aussi, l'item no 4. Là, on parle du transport tiré du camionnage en vrac; ça ne veut pas dire que c'est le salaire du camionneur. On dit que le transporteur tire des revenus additionnels d'une autre activité ou d'un autre type d'équipement. Combien est-ce qu'il va retirer? Je ne pourrais pas vous dire.

**M. Garon:** Non, mais on...

**M. Brunet:** Donc, 57 000 \$, c'est un départ, c'est ce qu'il retire...

**M. Garon:** Non, c'est la moyenne.

**M. Brunet:** C'est la moyenne, sauf que ça ne représente pas 100 % de ses revenus; ça ne représente pas 100 % des revenus.

**M. Garon:** Deuxièmement, j'aimerais vous demander... Il y a des gens qui sont venus hier et qui ont dit ici que, entre les cimenteries, il n'y avait pas une grosse concurrence. Est-ce qu'il y a une concurrence féroce ou s'il n'y en a pas entre les cimenteries?

**M. Brunet:** J'ai bien reçu la question hier, **c'est-à-dire** l'interrogation. On a mentionné que les cimenteries, c'étaient des cimenteries américaines. Ciment St-Laurent, c'est né à Beauport, ici au Québec, la première cimenterie qui a été partie. Ensuite, Ciment St-Laurent a acquis la cimenterie de Joliette; ça a été la deuxième cimenterie. Vous avez Ciment Canada Lafarge qui est au Québec, qui a une **cimenterie** à Saint-Constant; vous avez Ciment Québec, qui est partie de la cimenterie de Saint-Basile, qui appartient à la famille Papillon, et vous avez un autre vendeur de poudre à ciment qui est Miron à Montréal, qui ne produit pas de poudre à ciment, qui importe de la poudre à ciment qu'il redistribue sur le marché.  
(11 h 30)

La première des choses, c'est qu'il n'y a aucune de ces cimenteries-là qui appartient aux Américains. Ciment St-Laurent, le siège social est à **Montréal**, il est à ville Mont-Royal plus précisément. Quand on dit que ça appartient à des Américains, c'est qu'au fil des années, nous, on a acquis des cimenteries à St Mary's en Ontario, à **Catskill** aux États-Unis. C'est nous autres qui allons sur le marché américain; ce n'est pas les Américains qui viennent chez nous. La question d'entente ou de cartel au niveau du ciment, c'est une compétition qui est ouverte parce que vous avez différents intervenants. Comme je vous dis, ciment Miron importe du ciment de partout dans le monde. Alors, eux autres, ils ont des silos dans le port de Montréal et ils vendent de la poudre de ciment. Alors, je **ne vois** pas, là...

L'autre relation qu'on a faite, on a dit: Bon, O.K., il y a cinq producteurs d'asphalte au Québec et ça appartient à des cimenteries. Au Québec, on dénote au moins 64 producteurs d'asphalte. Ciment Canada Lafarge possède deux usines d'asphalte à Montréal, **Demix** possède deux usines d'asphalte. Ciment Québec n'a pas d'usine d'asphalte et Miron n'a pas d'usine d'asphalte. Alors, les cimentiers au Québec possèdent 4 usines d'asphalte sur au moins 64 producteurs qui peuvent **peut-être** regrouper une centaine d'usines d'asphalte. Je ne pense pas qu'il y ait un monopole dans l'asphalte vis-à-vis des cimenteries.

**M. Garon:** Vis-à-vis des cimenteries, vous avez dit.

**M. Brunet:** Oui. Parce qu'on dit que c'est les cimenteries - hier, c'est ce qu'on a dit - qui détiennent les **"plants"** d'asphalte. Moi, je vous dis: Les cimenteries détiennent 4 usines d'asphalte sur une centaine d'usines d'asphalte qui regroupent 64 producteurs.

**M. Garon:** Ils veulent **peut-être** dire que c'est un mouvement. Parce qu'il y a quelques années il y avait combien de bétonnières qui

appartenaient aux cimenteries? Je pense que c'est aucune. Aujourd'hui, il y en a combien de bétonnières qui appartiennent aux cimenteries?

**M. Brunet:** Bien, écoutez, si on va un peu en arrière...

**M. Garon:** Je ne blâme pas, mais je veux dire...

**M. Brunet:** Non, non.

**M. Garon:** ...qu'on constate qu'il y a eu une Intégration qui s'est faite.

**M. Brunet:** Oui. Je sais aussi qu'on a dit hier que c'est juste quatre ou cinq gros **entrepreneurs** qui contrôlent le marché au Québec. Si on recule peut-être aux années quarante, à un moment donné, il y a une femme qui est devenue veuve; elle a pris ses cinq petits gars et elle a commencé à leur faire vendre du charbon à la brochette et vendre de la glace et, après ça, creuser des caves. Ces cinq petits gars, ça s'appelaient les frères Miron. Et c'est eux autres qui ont parti une des premières cimenteries à Montréal. Donc, c'étaient des artisans. Alors, c'est un artisan qui, au fil des années, avec son travail, est arrivé à monter une entreprise de même. Je ne pense pas que ce soit les artisans à blâmer!

**M. Garon:** Non, ce n'est pas ça que je disais. Je disais qu'on assistait à une intégration. C'est qu'autrefois les bétonnières étaient privées.

**M. Brunet:** Comme elles appartenaient...

**M. Garon:** Au fil des années, les cimenteries les ont... Je pense qu'aujourd'hui des bétonnières privées, il y en a de moins en moins.

**M. Aquin (Richard):** Non, je pense qu'il y en a beaucoup. Je m'excuse, là, mais...

**M. Garon:** Les bétonnières qui appartiennent aux cimenteries représentent quel volume du chiffre d'affaires des bétonnières, maintenant?

**M. Aquin:** Je ne pourrais pas donner de détails là-dessus, mais je pense que la plupart sont privées. Évidemment, elles achètent le ciment des cimentiers.

**M. Garon:** Il y a plusieurs bétonnières, aujourd'hui, qui sont la propriété des cimenteries.

**M. Aquin:** Moi, je connais plus la région de Montréal et je ne suis pas dans le domaine du béton. Je m'occupe strictement de la construction. Mais la plupart des bétonnières sont privées, je crois, dans la grande région de

Montréal.

**M. Garon:** Mais, en volume d'affaires, je serais curieux de voir les chiffres là-dessus. Ce que la personne disait, c'est qu'il y a de plus en plus d'intégration dans ce secteur-là.

**M. Aquin:** On me dit que dans l'ensemble de la province il y a 60 % des bétonnières qui sont privées.

**M. Garon:** Mais, il y a 25 ans, c'était 100 %.

**M. Aquin:** C'est possible.

**M. Brunet:** Si vous considérez les frères Miron comme une entreprise privée, dans le temps...

**M. Garon:** Au fond, quand vous dites un camionneur, un camionneur, 90 % de son activité, c'est le camionnage.

**M. Brunet:** Je ne pourrais pas vous dire le pourcentage comme tel. Mais c'est sa principale activité, sa principale source de revenus, oui.

**M. Garon:** Ça fait 57 000 \$ brut moyen. Évidemment, il faut regarder les causes. On ne peut pas dire que c'est des gens qui roulent sur l'or, en moyenne. Moi, je n'ai jamais vu bien, bien des gens se mobiliser des milliers devant le parlement quand ils font de l'argent. Je n'ai jamais vu ça.

**M. Brunet:** Non.

**M. Garon:** J'ai été député assez longtemps, j'ai été 15 ans député; je vais vous dire une chose, quand ça va bien j'ai rarement vu des gens venir à mon bureau et dire: M. Garon, j'ai arrêté en passant, je veux que vous sachiez que ça va bien. Je ne les vois pas, hein?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Mais, quand ça va mal, je les vois. Ils viennent me dire: Ça va mal. J'ai besoin de vous parce que je n'ai plus beaucoup de roues de secours. Habituellement, quand les gens viennent... Vous savez, des leaders, ils viennent devant le parlement. Si vous dites: On va essayer de monter des milliers de personnes devant le parlement, vous allez passer un mois, le gars pour qui ça va bien, il va dire: Moi, je ne veux rien savoir de ça. Il ne voudra pas. Pour que les gens viennent passer un mois devant le parlement au mois de juin, il faut qu'ils aient des problèmes. Le leadership... Je ne connais pas, ce n'est pas des Napoléon, les leaders. M. Bélanger, ce n'est pas un Napoléon qui va arriver et qui va dire: Moi, je t'emmène à Moscou. Vous allez

tous vous faire tuer, mais ça n'a pas d'importance, on s'en va à Moscou et vous allez avoir des médailles.

Si les gens viennent ici pendant trois semaines, à leurs frais, et qu'ils ne travaillent pas pendant ce temps-là, c'est parce qu'il y a des problèmes. Quand vous dites: Il n'y a pas de problème, tout roule numéro un - c'est à la page 7, je pense, que vous dites, à un moment donné: Ils ont 57 000 \$ brut, tout est correct, ça marche - bien, moi, j'ai assez d'expérience en politique pour vous dire que, quand ça va bien, les gens ne se mobilisent pas comme ça.

**M. Brunet:** M. Garon, pour répondre à votre interrogation, ce que je dis, c'est que, dans le rapport qu'on a consulté, on ne nous a pas donné les éléments pour juger s'il y avait un manque de rentabilité au niveau des camionneurs. Mais, si vous prenez le revenu moyen des camionneurs, qui est partagé entre peut-être 10 000 permis, si on dit qu'il y en a 2000 de trop et que vous prenez les mêmes revenus, bien, ces 57 000 \$ vont peut-être monter à 65 000 \$ ou à 68 000 \$, je ne le sais pas. Alors, c'est peut-être la question de dire: Oui, c'est vrai, il y a trop de camionneurs.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas de même que je marche. Je me dis qu'il n'y a peut-être pas assez d'ouvrage.

**M. Brunet:** Ah! Définitivement.

**M. Garon:** Tout le monde se plaint qu'on a un système routier qui s'en va chez le diable, qui est plein de trous. Il va falloir apprendre, pas à conduire, à faire du slalom pour faire le tour des trous. Là, actuellement, ils manquent d'ouvrage.

Je regarde le temps; le ministre qui est devant moi, je ne lui souhaite pas de malheur; même si je suis dans l'Opposition, je ne lui souhaite pas de malheur, mais je vais vous dire une chose, quand je regarde ce qui se passe, quand les gens disaient: La construction, le mois passé... Il y a 15 jours, on voyait dans les journaux: La construction à Québec, ça va bien. On a vu les chiffres hier. Ça a baissé de 65 % en août 1990 par rapport à août 1989. Ça ne va pas mieux qu'ailleurs.

Là, avec les taux d'intérêt, le doublement d'un paquet de taxes, le permis de conduire qui double, les assurances qui doublent, les taxes scolaires... Dans ma municipalité, moi, je sais que chez nous, dans une MRC, ça va doubler et, dans l'autre, ça va augmenter de 250 %, deux fois et demie les taxes scolaires de l'an passé. La TPS fédérale qui va arriver, la TPS provinciale, avec les taux d'intérêt et la situation économique, l'an prochain, à moins d'être un superoptimiste, en 1991, ça va faire dur plus qu'en 1990. Là, si le ministre, vis-à-vis des camionneurs qui sont

malheureux actuellement, se met la tête dans le sable, ça ne marchera pas.

Je regarde les États-Unis où la situation économique se dégrade aussi. J'arrive d'y passer 15 jours. Le député de Lotbinière a assisté à un **des** deux congrès; moi, J'ai assisté à deux congrès pour voir ce que les États de la Nouvelle-Angleterre, pour les treize États américains de ce **coin-là** et, après ça, au Tennessee pour l'ensemble des États-Unis... Les Américains sont inquiets, pour un ensemble de raisons: ils vont s'orienter comment? Et, nous autres, on a encore plus de raisons d'être inquiets que les Américains parce que, avec la marge de manoeuvre du gouvernement fédéral qui est superendetté, qui ne sait pas où il s'en va, avec des leaders qui sont **bien** plus des guenilles que des gens qui indiquent la direction, je vais vous dire une chose: On est dans une situation difficile sur le plan économique.

Là, moi, je pense que le ministre, vis-à-vis d'un secteur comme le secteur du transport... C'est un secteur majeur et, s'il n'y a pas quelque chose et que le gouvernement ne prend pas une orientation... Moi, je vais vous dire que l'orientation qui est à peu **près** la seule possible, c'est qu'il donne de l'ouvrage. Dans une situation d'économie difficile, le gouvernement est là pour donner de l'ouvrage et on est d'autant plus dans une situation difficile, en plus que le domaine routier, c'est l'un des secteurs où le gouvernement devrait concentrer ses activités, qui va générer de l'ouvrage pour beaucoup de gens parce qu'on a des routes épouvantables et que les gens paient déjà plus de 3 000 000 000 \$ par année de taxes pour avoir 1 000 000 000 \$ d'investissements du gouvernement et, l'an prochain, ils vont sans doute aller piger autour de 4 000 000 000 \$ dans la poche des automobilistes avec la Régie de l'assurance automobile, avec les augmentations qu'il y aura l'an prochain. On va les faire, les chiffres. Sans doute 4 000 000 000 \$ l'an prochain pour donner environ 1 100 000 000 \$.

Moi, je me dis que, si le gouvernement décidait à la place de mettre quelques centaines de millions de plus pour qu'on ait un réseau qui a du bon sens, peut-être qu'on réglerait beaucoup de problèmes. Là, on est en train d'essayer de se grignoter une tarte qui va être bien petite l'an prochain. Je vais vous dire, et j'ai assez d'expérience pour avoir traversé des périodes difficiles dans le domaine politique ou dans le domaine économique, que le gouvernement n'a pas le choix; s'il ne prévoit pas, il va arriver et ça va être l'été des Indiens, mais généralisé dans l'économie québécoise.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Puis, vous, comme homme d'affaires... Je comprends que souvent les hommes d'affaires ont une sympathie avec les libéraux,

mais je pense aussi, si vous ne voulez pas non plus... Parce que les taux des profits et les taux de difficulté d'entreprise et les taux de faillite, c'est record en 1990, record. Le taux de faillite des entreprises en 1990 au Québec, record de tous les temps. Bien, en 1991, vous allez sans doute battre vos records. Moi, je pense que les leaders d'entreprises doivent donner l'heure juste au gouvernement, ne pas dire que ça va bien, pas de problème. Moi, je pense qu'il faut voir les problèmes. Quand vous dites 57 000 \$ brut, puis c'est correct, il n'y a pas de problème là, à mon avis, vous ne donnez pas l'heure juste.

**M. Brunet:** Écoutez, c'est les rapports qui ont été faits par la commission. Quand on parle des 57 000 \$, je reviens encore à vous dire que c'est une partie du revenu du transporteur. Mais, effectivement, comme vous dites, le marché a baissé. Chez **Demix**, cette année, au point de vue des ventes d'asphalte, on a 40 % de moins de production que l'année passée et les problèmes, on va les avoir au même titre que les transporteurs, puis tout; 40 %, ça affecte joliment un bilan, ça.

**M. Garon:** Je vais revenir au point que vous avez fait. Tantôt, vous avez dit que vous voudriez voir un répartiteur. Moi, je n'ai pas été capable de voir quelle différence il y a entre un poste régional d'affectation comme il y a actuellement et un répartiteur.

**M. Brunet:** Bien, écoutez, hier, la question a été **posée**: Ça serait quoi la solution idéale? Je ne pense pas qu'on soit quand même en mesure de vous donner une solution idéale. Ce que je vous dis, c'est que, au niveau du camionnage, avec un répartiteur, comme dans l'industrie du taxi où je ne suis peut-être pas plus familier non plus, ceux qui veulent travailler s'enregistrent à un poste, mais le poste a comme mandat de répartir le camionnage et non de faire une défense dans les contrats du ministère pour imposer des volumes et tout des régions. Alors, le répartiteur, son rôle, ce serait de répartir le camionnage.

**M. Garon:** Bien, alors, c'est ça que le poste de courtage fait. Pourquoi vous ne voulez pas...

**M. Brunet:** Son mandat est peut-être plus élargi que ça actuellement. Le répartiteur n'aurait pas besoin d'avoir des clauses 75-25 dans le devis du ministère.

**M. Garon:** Dans le fond, c'est la clause 75-25 que vous n'aimez pas.

**M. Brunet:** En bonne partie, oui. Mais remarquez bien, comme je vous ai dit, dans le cas...

**M. Garon:** Vous voulez dire, au fond...

**M. Brunet:** Dans le cas de Demix Construction, qu'elle soit là ou qu'elle ne soit pas là, la clause 75-25, on n'a pas de camion.

**M. Garon:** Oui.

**M. Brunet:** Alors, le transport du matériel, qu'on parle de 700, 800 ou 1 000 000 de tonnes par année, on le donne tout au transporteur. Que la clause ne soit pas là, on ne partira pas demain pour aller s'acheter 100 camions non plus pour le faire. Alors, chez Demix, on n'a pas de camion parce qu'on a considéré que la question du transport en vrac, c'est une spécialité. Alors, on a laissé aux spécialistes le soin de s'équiper. Mais c'est évident que, si on arrive dans un contexte où on a dit: C'est bien de valeur, c'est juste avec une entreprise que tu dois négocier, tu n'as pas le choix, par rapport à la compétition, on n'aura pas le choix, on va être obligés d'acheter des camionnés.

Alors, si on pense acheter des camions, je vous l'avais cité dans le mémoire, au niveau du bilan de Ciment St-Laurent, dans le matériel roulant, il y en a pour 116 000 000 \$. Alors, quand même on achèterait 10 ou 15 camions, que ça coûterait 1 000 000 \$ de plus, ce n'est pas ça qui va changer le bilan, mais on ne veut pas s'embarquer dans ce transport-là.

**M. Garon:** Est-ce que je conclurais bien en disant que, dans le fond, ce que vous souhaitez, c'est qu'il n'y ait pas de clause 75-25 et pouvoir choisir vous-mêmes vos camionneurs pour négocier des prix plus bas?

**M. Brunet:** Écoutez, négocier des prix plus bas, je vous dirais que, dans la région de Montréal, on est producteurs d'agrégats, on a des carrières. On a ce qu'on appelle les parkings. On a des camionneurs qui sont rattachés aux parkings. Les taux sont établis en fonction des zones. On a divisé la zone de Montréal. Les taux qui sont établis, ils sont faits en relation avec les camionneurs. À tous les ans, les camionneurs rencontrent la direction de Béton/Agrégats. Ils s'assoient ensemble et négocient des taux.

Alors, le transport est comme ça. Puis, dans la majorité des cas, les taux de zone sont plus élevés que les taux du répertoire. C'est normal parce que c'est du dépannage. Ce n'est pas pour livrer 100 000 tonnes. Mais, quand on arrive au niveau de la construction et qu'on prend un contrat où il y a 100 000 tonnes, bien, c'est définitif qu'on ne veut pas aller avec le taux de zone parce qu'on ne sera pas compétiteurs. Alors, là, on veut avoir le pouvoir de négocier soit avec un organisme - appelez-le poste de courtage - qui représente des camionneurs, mais aussi, ce qu'on considère, c'est l'entrepreneur qui a les permis pour faire du transport en vrac. On

voudrait avoir le loisir de négocier avec aussi.

**M. Garon:** Au fond, ça revient au même. Vous voudriez pouvoir négocier avec un entrepreneur qui a ses propres camionnés...

**M. Brunet:** Exactement.

**M. Garon:** ...et qui pourrait prendre des gens comme il veut, mais il vous chargerait meilleur marché parce que lui-même paierait moins cher ses camionneurs.

**M. Aquin:** Oui.

**M. Garon:** C'est ça au fond.

**M. Aquin:** Effectivement, sur les travaux qui ne sont pas du ministère, on a une trentaine d'artisans qui se rapportent à nous depuis, je ne sais pas, moi, au-delà de 20 ans, avec qui on négocie individuellement, qui sont payés individuellement, qui sont très heureux de travailler pour nous. Évidemment, il y a une différence de taux, mais ils n'ont pas à payer aux postes de courtage, ces gens-là, et il y a plus de concurrence.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis. Il vous reste 30 secondes.

**M. Garon:** Je vais garder mes 30 secondes. Je vais laisser faire un bout au ministre.

**M. Elkas:** En résumé, d'ailleurs, pour suivre les questions qui ont été posées, c'est que vous n'avez pas grand choix. Soit qu'on reste avec un poste de courtage qui a le monopole, dans Bourbeau, on va chercher plus qu'un poste de courtage et on redéfinit son rôle comme tel, il devient ni plus ni moins un répartiteur et, au niveau de l'administration, on s'assure que les procédures sont bien respectées, les normes sont respectées, ou on va acheter des camions et on le fait nous-mêmes. C'est un peu ça que vous nous dites?

**M. Brunet:** C'est ça, M. le ministre.

**M. Elkas:** L'autre question que j'avais, c'était sur l'Association des transporteurs indépendants du Québec. Ils ont fait une présentation hier et eux aimeraient avoir une modification au règlement sur le camionnage en vrac qui aurait pour effet d'enlever le droit de prendre ou de décharger un voyage dans une autre région que celle pour laquelle le permis de camionnage en vrac a été livré. Est-ce que je peux avoir votre position sur ça?

**M. Brunet:** Disons, ce qui a été dit également, et sur ça on est d'accord, c'est que, dans

la région de Montréal, les carrières, il y en a de moins en moins. Avec les nouvelles normes du ministère des Transports, quand on parle de pierre de classe 1-A ou qu'on va parler des mélanges bitumineux, qu'on est rendu avec du MB-16, MB-20, des qualités très spéciales de pierre, si on parle de pierre "traprock", nous, on a une carrière qui la produit, c'est à Varennes. Or, dans la région de Montréal comme telle, les carrières, il y en a de moins en moins et la qualité de pierre n'est pas là.

Alors, on avait un contrat à faire sur la 138, à la sortie du pont Mercier, cette année. Dû à des circonstances particulières, on était censés aller chercher notre pierre à Saint-Jacques-le-Mineur, notre carrière est là. Mais, vu que les travaux se font dans la région 10, qui est ville LaSalle, à ce moment-là, il fallait prendre des camionneurs, qui étaient probablement de ville de Laval, pour aller chercher de la pierre à Saint-Jacques-le-Mineur, pour la ramener à ville LaSalle, pour faire les travaux. Où est le sensé dans ça?

À ce moment-là, le petit camionneur qui est à Saint-Jacques-le-Mineur regarde le transporteur de ville de Laval venir chercher la pierre à côté de chez lui et, lui, il va attendre qu'il en ait un contrat à Saint-Jacques-le-Mineur. Alors, si vous voulez savoir si on est d'accord, on n'est pas d'accord avec ça.

**M. Elkas:** Est-ce que vous avez des sons de cloche au niveau de l'ANCAI à savoir s'ils supportent votre position?

**M. Brunet:** Non, malheureusement, on ne leur a pas demandé d'analyser notre position là-dessus.

**M. Elkas:** C'est parce qu'on ne nous a pas répondu, hier. Je me demandais si peut-être, comme homme d'affaires qui oeuvre dans ce domaine, vous, vous auriez su. Est-ce que vos collègues, peut-être, auraient su les positions de l'ANCAI ou des membres de l'ANCAI?

**M. Aquin:** Non.

**M. Elkas:** Je vais laisser conclure...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, monsieur, 30 secondes pour conclure.

**M. Garon:** Je poserais une question plutôt que de conclure, parce qu'on veut entendre plutôt les gens. Considérez-vous qu'il y a vraiment de la concurrence dans l'octroi des contrats du ministère des Transports du Québec? Trouvez-vous ça normal qu'il y ait autant de dépassements? Parce que, moi, je pense que les entreprises - vous me l'avez dit - arrivent là et il y a des dépassements considérables dans l'octroi des contrats. Comment ça se fait?

Trouvez-vous que les firmes qui font la surveillance surveillent vraiment ou bien si elles surveillent, pas masquées, mais quasiment avec des bandeaux sur les yeux? Parce que, là, il y a des soumissions publiques, il y a des contrats accordés publiquement et, après ça, il y a des dépassements, à Montréal, de 30 %. À Montréal, surtout.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je ne crois pas que ce soit très pertinent.

**M. Garon:** Oui. C'est la répartition des parts du marché. Ça fait que, si ça coûte plus cher... C'est sur la répartition du marché.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est très large sur la pertinence du dossier.

**M. Brunet:** Mme la Présidente, je peux répondre, si vous voulez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un autre 30 secondes.

**M. Brunet:** Bon. D'abord, dans le dépassement de ces contrats-là dont on parle, c'est depuis un an ou deux qu'on trouve que c'est phénoménal. Quand vous parlez de surveillance, ce qui n'est peut-être pas adéquat, moi, je dirais que c'est peut-être le contraire, c'est peut-être ça qui l'amène. Les budgets du ministère des Transports, à date, sont surtout centralisés sur les réfections de béton. Alors, quand vous prenez le boulevard Métropolitain, que vous avez cinq, six pouces d'asphalte et qu'ils vous disent: On va réparer des "patches" de béton, il n'y a personne qui sait si la "patch" de béton va avoir un mètre par deux mètres. Alors, on décape le béton et, là, avec l'inspection qu'ils en font, ils vont dire: Non, ça va avoir un mètre et demi par trois mètres. Tu arrives à côté et il y en a une autre. Est-ce qu'on va dire: Écoute, ce n'était pas prévu dans le budget, celle-là, on va mettre juste une couche d'asphalte dessus?

Alors, quand on est pris dans la réfection de béton, la réfection de structures, je pense qu'on ne passe pas des radiographies pour évaluer la qualité du béton qui est caché, en fait. Alors, c'est ce qui amène des dépassements de quantités ou des dépassements de budget. Alors, la surveillance se fait au moment de l'exécution des travaux. On serait bien chanceux si, à un moment donné, en décapant on voyait que le béton est bon; alors, on serait en dessous des budgets. J'espère que ça répond à votre question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. Brunet. M. le ministre, en conclusion.

**M. Elkas:** Une petite question, oui ou non,

à savoir si les 1 700 000 \$ qui ont été annoncés par mon collègue et moi-même, sur le plan quinquennal, vont avoir un impact sur votre industrie. On prétend que le gouvernement libéral ne fait absolument rien au niveau de la planification sur la construction de nos routes et réparations majeures. Vu qu'il n'y a rien qui s'est fait entre 1976 et 1985, on a pris le temps de se préparer et de vous donner au moins un montant d'argent dédié aux routes. Je me demande de quelle sorte d'impact ceci va avoir sur vous.

**M. Aquin:** En tant que cimentiers, on apprécierait beaucoup qu'il y ait une proportion de routes de béton. Évidemment, on prêche pour notre paroisse.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Duchesne (Guy):** Ce serait l'impact pour nous.

**Une voix:** Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Elkas:** Merci beaucoup. Je vous remercie d'être venus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On vous remercie, messieurs. La commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 53)

(Reprise à 12 h 6)

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Je demanderais à la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec de bien vouloir se présenter à la table des témoins. Alors, M. Lalumière, je suppose que c'est vous qui allez faire la présentation du mémoire. Vous avez 20 minutes pour ensuite poursuivre avec une discussion de 20 minutes du côté ministériel et de 20 minutes du côté de l'Opposition. Si vous voulez bien nous présenter la personne qui vous accompagne.

#### **Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec**

**M. Lalumière (Guy):** Bonjour, Mme la Présidente, membres du comité, M. le ministre. Je suis accompagné du secrétaire général de notre Fraternité, Marc-André Bouchard.

**M. Bouchard (Marc-André):** Bonjour.

**M. Lalumière:** Je suis le président de la Fraternité des constables du contrôle routier, qui

est formée de 70 membres qu'à l'époque on appelait les "bleus", qui sont maintenant à la Sûreté du Québec, au contrôle routier. Notre mémoire recommande une division du contrôle routier à la Sûreté du Québec. J'y reviendrai tantôt avec les pourquoi on est arrivés avec cette conclusion-là.

La Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec croit que tout contrôle doit être homogène, efficace et crédible sur l'ensemble des routes du Québec. Le contrôle doit être effectué là et au moment où le service est dispensé. La patrouille est donc complémentaire aux activités des postes fixes, tout en étant une entité de contrôle en soi. (Ceux qui voudraient suivre dans le mémoire, c'est à la page 15.) À un contrôle trop étanche qui pénaliserait indûment les transporteurs par des délais trop fréquents, la Fraternité préfère un contrôle souple mais vigilant.

Nous croyons que la solution idéale pour obtenir une meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles dans le sens efficacité, productivité et rentabilité serait le regroupement des 346 intervenants dans le domaine du contrôle routier dans un corps **multidisciplinaire**. Ceci amènerait le gouvernement à rapatrier dans une seule unité tout le personnel, ainsi que les postes disponibles affectés au contrôle routier. Cette option permettrait au Conseil du trésor de ne pas augmenter la masse salariale globale du gouvernement.

Tous ces postes sont occupés par des experts dans un domaine relié et connexe au contrôle routier. Une formation complémentaire à leur expertise est possible et en peu de temps. Ce service devrait remplir toutes les tâches d'inspection, de vérifications et d'enquêtes reliées à l'application de toutes les lois régissant les transporteurs, les expéditeurs et les consignataires.

La Sûreté du Québec doit créer, à notre avis, une division du contrôle routier, indépendante de la patrouille générale, avec sa propre hiérarchie. Le budget de cette division demeurerait distinct du budget de la SQ, mais administré par le directeur.

Le gouvernement du Québec doit autoriser la Sûreté du Québec à établir une division du contrôle routier, formée de constables spéciaux nommés conformément à l'article 80 de la Loi de police. Un agent du contrôle routier formé à intervenir d'une façon multidisciplinaire, lors d'une vérification routière ou enquête subséquente, devrait vérifier: l'identification du conducteur - il y a une série d'items qu'un contrôleur routier doit vérifier - le respect de toutes les lois concernant le camionnage et le camion en lui-même.

La seule raison d'être de ce service serait le contrôle de tous les aspects de la réglementation régissant le transport routier au Québec. Ce service serait en opération 24 heures sur 24, 7

jours par semaine. Ceci est en conformité avec l'actuel contrat de travail des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec. Le mode d'opération serait concentrique avec une utilisation maximale des postes de **contrôle**, des aires de contrôle, de la patrouille de ratissage, de la patrouille sélective, des opérations spéciales, d'enquêtes sur plaintes et autres, et ce, sur le réseau routier du Québec.

Un service expert et polyvalent comme **celui-ci** n'entraîne pas de déboursés pour le gouvernement. Nous nous retrouvons avec une personne qui vérifie **huit** véhicules au lieu de huit personnes qui vérifient un véhicule. Nous diminuons la quantité d'intervenants de toutes sortes et augmentons le contrôle réel des transporteurs.

Nos études ont déterminé 220 points de vérification dont les 43 sites de Transports Québec. Par une présence visible, la fréquence et l'efficacité de nos interventions, nous imposons un sentiment de crainte aux braconniers du transport, un sentiment de satisfaction aux légaux et aux contrôleurs. Notre but est d'inculquer aux transporteurs la notion qu'en tout temps ils peuvent être vérifiés, que ce soit les limousines, les autobus scolaires, les autobus de ligne, le camionnage en vrac et général et les écoles de conduite.

Nous sommes à l'aube d'une détérioration complète du réseau routier et de ses ponts. Ce patrimoine requiert une attention particulière et une protection adéquate. Nous hypothéquons les générations futures. Le gouvernement actuel doit agir avant la fin de l'année.

La preuve est faite qu'un contrôle routier efficace requiert du personnel compétent et en nombre suffisant. Que le gouvernement prenne la pleine responsabilité de ses actes. Il n'y a pas d'autres alternatives que d'embaucher ou de transférer des effectifs au contrôle routier. Un seul service doit être en place pour contrôler efficacement le transport routier. Seulement un contrôle homogène, juste et efficace sur tout le territoire du Québec assurerait que les sommes dépensées pour refaire nos routes et nos ponts ne le seront pas en vain.

Ce mémoire a été rédigé suite à l'étude de différents organismes, qui date de peut-être 10 ans, dans le contrôle routier au gouvernement. On a tiré ces conclusions-là à partir d'où? Des organismes avaient soumis des rapports, soit au ministre ou autre. On avait un rapport que le contrôle routier était voué à l'échec par Transports Québec en 1983. Le contrôle du transport routier à la SQ était voué à l'échec. C'est un mémoire que Transports Québec avait soumis en 1983. On a dit non au rapport de Michel Clair en 1983 qui préconisait une escouade spécialisée. Surveillance des camionneurs moindre depuis le contrôle de la SQ; c'est une remarque qui a été faite par le rapport **CIRAST**. Des millions perdus en vertu d'un mauvais contrôle routier; c'est une

évaluation du contrôle du Conseil du trésor. **Transports Québec** a soumis un mémoire sur le contrôle routier en 1987. La CTQ demandait un service spécialisé. Le Parti libéral demandait le retour des "bleus". La RAAQ demandait une unité spécialisée.

On a tiré des conclusions de rapports sur le contrôle routier au Michigan, le contrôle routier en Ontario, en Alberta, au **Nouveau-Brunswick**. Le comité Paradis recommandait une unité spécialisée. Le projet-pilote du contrôle routier, en **1986**, recommandait 288 personnes venant de divers ministères. M. Côté recommandait un service de contrôle routier efficace et autonome. Mémoire du Conseil du trésor, 58 000 000 \$ net, le gain du contrôle routier au Québec.

Il y a aussi, récemment, M. le député Charbonneau qui a fait une étude sur le transport en vrac au Québec et le transport général. Dans les conclusions, on retrouve les recommandations que tout le monde préconise et ainsi la nôtre: un groupe spécialisé qui effectuerait le contrôle routier au Québec.

(12 h 15)

L'industrie québécoise du camionnage et le gouvernement du Québec n'ont jamais pu bénéficier d'un contrôle routier bien **structuré**, à tel point qu'aujourd'hui l'équité concurrentielle entre les différents transporteurs circulant au Québec est remise en cause, ce qui occasionne également un manque à gagner pour le Québec qui ne perçoit pas tous les revenus qui lui reviennent. C'est pourquoi nous recommandons qu'une unité multidisciplinaire spécialisée en contrôle routier soit immédiatement créée sous la responsabilité du ministre. Ces personnes devront être formées en fonction des exigences techniques et administratives de l'industrie du camionnage.

Le mandat du contrôle routier sera principalement d'augmenter la performance de la sécurité routière des véhicules commerciaux au Québec, d'assurer le respect des charges et dimensions, de faire appliquer les lois, règlements et normes sur les permis et licences de transport et les taxes sur les carburants, d'exercer une fonction de contrôle à titre de mandataire pour la surveillance de l'application des lois et règlements des ministères qui lui en auront confié le mandat, d'assurer la diffusion d'information auprès des transporteurs quant à leurs responsabilités.

Le ministre - un point très important du rapport Charbonneau qui est, à notre avis, peut-être le succès futur du contrôle routier - doit s'assurer de l'intégrité organisationnelle du contrôle routier afin de ne noyer cette unité dans une mégastucture.

En conclusion, tous les intervenants ainsi que le discours de M. Elkas à l'Association du camionnage prévoient un contrôle routier efficace. Nous avons une solution. Avec notre expérience dans le domaine, on croit que, dès

l'automne, on pourrait avoir un contrôle routier de 240 contrôleurs routiers sur la route, des constables spéciaux nommés en vertu de la Loi de police, avec une structure d'agents de la paix, qui seraient issus des 70 contrôleurs routiers actuellement à la Sûreté du Québec, 50 contrôleurs routiers dont nous pouvons avoir la disponibilité, qui ont été reclassés lors de la perte de presque 100 membres en 1984. À ça on pourrait jumeler 120 personnes qui seraient issues des contrôles du transport routier de différents ministères.

Ceci amène au camionnage en vrac aujourd'hui un contrôle qui va aider ces gens de l'industrie du vrac à survivre. On sait que le transport en vrac se joue dans les campagnes, dans les villes, un peu partout sur les contrats. On sait où on peut atteindre ce monde-là; c'est par de la surveillance, c'est par des interceptions, c'est par des enquêtes. C'est là l'apport au contrôle routier qu'on peut avoir. Le Québec doit se doter d'un contrôle routier efficace, avec tous les pouvoirs nécessaires pour appliquer toutes les réglementations et dans une structure d'agents de la paix complète.

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

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je n'ai pas tellement à questionner, sauf que je cherchais la pertinence. Je suis d'accord au niveau de vos commentaires sur un corps multidisciplinaire. C'est la direction qu'on est en train de prendre et on regroupe tous les ministères impliqués dans une forme de conseil d'administration, si vous voulez. Alors, les gens qui sont vraiment impliqués auront leur mot à dire dans le contrôle routier. Il y a une décision administrative qui a été faite, qui amène ou envoie, d'ailleurs, le contrôle routier à la Société de l'assurance automobile du Québec où on est déjà en place dans les régions, très bien établis, très bien sensibilisés au niveau du routier.

Je me demandais si vous aviez quelque chose à nous dire au niveau du vrac comme tel, vos expériences, et des malaises qu'on voit. Oublions le contrôle; je sais qu'on a aboli ni plus ni moins le contrôle en 1984; là, on est en train de le rétablir et c'est un engagement qu'on a pris, les preuves sont faites. Je me demande si, autre que le contrôle, vous avez quelque chose à ajouter au niveau du vrac.

**M. Lalumière:** En ce qui concerne le vrac, je crois que... C'est parce qu'avec les 70, actuellement, on fait un ouvrage qui est quasiment inadéquat, que les transporteurs doivent avoir. On peut toucher un peu au général; on peut toucher au vrac. Ce qu'il faut pour le camionneur en vrac et autant pour les autres, c'est un contrôle efficace. Quand on est venus ici, c'était pour dire: Non seulement on va toucher le

général, mais aussi le vrac, c'est un aspect de notre contrôle qu'on doit faire et on doit avoir du monde pour le faire. C'est urgent que les camionneurs en vrac aient une protection.

On dit une protection, l'application des lois devient leur protection. Actuellement, avec la non-application des lois dans le vrac, dû au nombre qu'on est en effectifs dû à la démission de 1984, on ne peut donner un service efficace à ces transporteurs-là, ce qui fait souffrir le vrac d'un manque à gagner parce que les illégaux vont en surcharge, vont dans des véhicules en mauvaise condition, ils vont dans toutes sortes de domaines où le camionneur légal ne pourra pas jouer. S'il y a une surveillance adéquate, tout le monde va avoir la même équité au niveau de l'application des lois et la même équité au niveau de la soumission des prix et la même équité de revenus à la fin de l'année. C'est dans ce sens-là, M. le ministre.

**M. Elkas:** Voulez-vous mettre de côté le nombre de contrôleurs? Ça, on le sait qu'on n'en a pas assez, le point a été fait il y a longtemps. Je veux tout simplement vous demander, là: Assumons que vous ayez les effectifs nécessaires, qu'est-ce que vous voyez à part ça qui pourrait nous aider à mieux gérer cette industrie au niveau du vrac, là? Restons sur le vrac.

**M. Lalumière:** Au niveau du vrac, je crois que ça devrait être une unité spécialisée, concrète, avec sa hiérarchie, et cette unité-là aurait un mandat très, très spécial du contrôle routier parce que ça implique complètement le contrôle routier général. Mais le vrac, il ne faut pas qu'il soit délaissé au profit des frontières. On a fait des opérations frontières pour le général, on a délaissé le vrac. Le vrac est aussi important dans la vérification et aussi dans les enquêtes.

Il y a deux aspects de l'application de loi dans le vrac: au niveau des permis et au niveau du courtage. Le courtage, c'est un problème d'enquêtes; le vrac, c'est un problème de vérification des permis. Il y a un autre aspect, c'est la surcharge qui se rajoute aux permis; il faut que ce soit vérifié.

**M. Elkas:** Votre description de tâche, je la comprends. Maintenant, je vous demande une question sur le vrac. Vous voyez, il y a des gens qui sont venus ici et qui disent qu'il y a un malaise dans l'industrie. Oublions les inspections comme telles. Je sais que c'est du contrôle, ça fait partie en grande partie de la solution du problème. Mais, si je vous demandais: Les postes de courtage, combien est-ce qu'il devrait y en avoir dans la région de Montréal, est-ce que vous avez une opinion sur ça?

**M. Lalumière:** Je n'ai pas d'opinion, M. le ministre, sur le nombre de postes de courtage

qu'on pourrait vous donner dans le vrac. L'opinion que je dois vous donner, c'est que l'équité au niveau des détenteurs de permis doit se faire par un contrôle des charges et des dimensions — c'est une mécanique — et des heures de trajet, les coûts et les tarifs. Je crois que, nous, notre part de contrôle routier pourrait s'établir sur les normes, que les règlements sont là pour être appliqués.

**M. Elkas:** Merci.

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

**M. Garon:** Merci, Mme la Présidente. Je suis très content de voir ces intervenants devant nous parce que je pense que c'était l'un des points majeurs qui ont été soulevés par les deux groupes de manifestants, le groupe des propriétaires de camions-remorque indépendants et ensuite le groupe de l'Association du camionnage, mais aussi le groupe des camionneurs artisans. Le contrôle routier dans les deux cas est un des points majeurs. Alors, la question que je voudrais vous poser et qui **m'apparaît** centrale dans tout cela en fonction de votre réponse: Considérez-vous qu'actuellement vous avez des effectifs suffisants pour faire la job?

**M. Lalumière:** Actuellement, on n'a pas d'effectifs suffisants. Je crois que la preuve a été faite. Les vœux du ministre sont là aussi de grossir le contrôle routier au Québec. Effectivement, qu'il n'y ait pas de contrôle, ça a une répercussion sur la qualité de vie des camionneurs en vrac qui ont un manque à gagner dû au fait que des illégaux transportent en surcharge et coupent les tarifs, et ainsi de suite.

**M. Garon:** Je comprends que le ministre l'admette, mais, moi, ça fait deux ministres que j'entends l'admettre. Le ministre Côté admettait ça; en décembre 1987, il était ici et il nous disait: **Ça** prend un contrôle routier. Il disait même que les lois de la sécurité routière et du camionnage sans un contrôle routier universel et uniforme, indépendant... Il donnait tous les qualificatifs, mais il n'est rien arrivé. Il est allé au Conseil du trésor et il est revenu avec son petit bonheur. Le ministre a l'air, en vertu du même principe, de dire — pourtant, il a l'air bien moins coriace que l'ancien ministre — lui, qu'une faute avouée est à demi pardonnée. Moi, je regrette, un ministre, ce n'est pas là pour avoir des vœux pieux et des vœux de Noël; on n'est pas dans la section des boules de Noël, là, on est dans la section des choses qui marchent ou qui ne marchent pas.

Là, vous avez dit une phrase qui m'a frappé, que, si on regroupait les 346 intervenants dans le contrôle routier, vous auriez ce qu'il faut pour l'assumer, le contrôle routier. D'où ils

viennent, ces 346 intervenants, de façon bien décortiquée, pour montrer ce qu'il serait possible de faire quand vous dites: Le monde est là, mais il est, **semble-t-il**, dispersé? J'aimerais savoir parce que vous avez dit un point et, là, vous dites: On n'a pas les effectifs actuellement; maintenant, on pourrait les avoir s'il y avait certaines réformes. J'aimerais que vous nous en disiez davantage sur ce point-là.

**M. Lalumière:** Les 346 intervenants ont été trouvés dans peut-être les **8** organismes qui font du contrôle routier de leur part; je veux dire le ministère du Revenu qui vérifie sa partie pour le revenu, les taxes sur le carburant, la Régie de l'assurance automobile qui fait la vérification mécanique, différents intervenants du ministère de l'Agriculture et des Pêches. Ils ont une partie de réglementation qu'ils appliquent et qui concerne un camion, ce qui fait qu'avec les opérations **multidisciplinaires** qu'on a mises de l'avant on s'est ramassés huit autour d'un camion pour appliquer chacun notre bout de loi. Ces personnes-là, issues de chacun des ministères, qui font du contrôle routier dans la forme appropriée à leur réglementation, à leur ministère, on a évalué que ça touchait 346 personnes.

On savait que le gouvernement n'avait pas des disponibilités monétaires à investir dans le contrôle routier. Donc, on a basé notre évaluation sur les 346 qui sont déjà payés, qui sont déjà des employés de l'État. Si on regroupe ce monde-là avec une formation spécialisée, on peut arriver à multiplier nos efforts en faisant qu'une personne ferait huit véhicules au lieu de huit personnes qui feraient un véhicule. Notre problème découle de plusieurs années, à l'effet qu'on a essayé, en 1984, de sauver une partie de l'argent en coupant presque 100 postes chez nous. Ce qui est arrivé, c'est qu'aujourd'hui on se ramasse avec un effectif de 70, alors qu'on était 157 à 170 avec le personnel cadre. Donc, on a une diminution de 100 personnes.

Aujourd'hui, on doit en mettre, d'après nous, au moins 346, les 346 qui font de l'intervention dans le contrôle routier.

**M. Garon:** En 1984, les "**bleus**" ont été intégrés à la Sûreté du Québec

**M. Lalumière:** En 1984, une décision du Conseil du trésor et du Conseil des ministres de l'époque a fait que le Service d'inspection, les "**bleus**", contrairement aux vues de Michel Clair qui était ministre des Transports à l'époque et qui disait: Ne faites pas ça, on va se ramasser avec des erreurs sur nos routes, on va se ramasser avec nos routes endommagées, dans cinq ans, vous allez voir, nos routes vont être **maganées**, elles vont être détériorées, l'industrie du camionnage va être à l'envers... Mais on a décidé, pour couper des fonds quelque part, d'abolir le Service d'inspection du ministère des

Transports. On était globalement 170 à peu près, dont 157 contrôleurs routiers syndiqués. On a coupé ces effectifs-là à 68 intégrés à la Sûreté du Québec, mais intégrés de la façon suivante: comme contrôleurs routiers, comme agents de la paix avec un pouvoir de contrôle routier.

On croyait à l'époque sauver de l'argent, en disant que 68 plus les 2500 patrouilleurs, ça ferait une équipe du tonnerre. Mais, tel que Michel Clair l'avait vu, ça n'a pas fait une équipe du tonnerre; ça a fait du tonnerre seulement. On se ramasse aujourd'hui avec un contrôle routier inefficace, inefficace à cause du nombre, et on voudrait corriger la structure. Il y a eu des plans de proposés et on croit que ça va se produire, mais il faut que ça se fasse prochainement.

**M. Garon:** Est-ce que c'est parce que, à l'intérieur de la Sûreté, le personnel qui devait être affecté, parce qu'il y a eu le transfert de postes, n'a pas été affecté à ce qu'il devait être affecté?

**M. Lalumière:** On a dit: On n'a plus besoin de 157 à la Sûreté - parce qu'on était à 157 aux Transports - on a besoin de 68 parce que, avec les 2500 patrouilleurs, ils devraient faire la job. Mais les 68 ont été affectés à du contrôle routier, à l'essai. On a essayé de faire des peseurs avec nous. On a essayé de faire toutes sortes d'expériences dans les cinq ans qu'on a été à la Sûreté du Québec, pour en arriver à la conclusion que, oui, on a fait des erreurs à la Sûreté du Québec. On a corrigé nos erreurs dans les derniers mémoires en disant que le contrôle routier, c'est important au Québec, que ça ne peut être fait par des policiers réguliers, que ça doit être fait par des policiers spécialisés, des constables spéciaux qu'on appelle les "bleus". Tous les camionneurs réclament des "bleus". Le gouvernement veut mettre des "bleus" et c'est ça qu'on doit faire. On doit replacer une surveillance sur les routes, autant pour l'économie et autant pour nos routes, ce qu'on appelle les "bleus".

**M. Garon:** Vous voulez dire une unité spécialisée au sein de la Sûreté?  
(12 h 30)

**M. Lalumière:** Une unité spécialisée. On recommande au sein de la Sûreté parce qu'il y a une structure d'agents de la paix. Nous, on est des agents de la paix; on est régis par la Loi de police et le code de déontologie policière. Or, si nos patrons sont des agents de la paix dans ce sens-là, ça va bien. Si on est dirigés par du monde du même acabit ou du même groupe, nous, on peut être poursuivis par la déontologie policière, puis notre patron ne sera jamais poursuivi.

Donc, pour avoir un sens aussi concret du contrôle routier, il faut qu'on pense contrôle

routier de haut en bas. Il faut que, moi, en tant qu'agent de la paix... que mon patron pense contrôle routier, agent de la paix, que son patron pense contrôle routier, agent de la paix et que le chef de ça pense contrôle routier, agent de la paix. C'est la seule façon, je crois, avec toutes les expériences qu'on a vécues dans le passé, d'arriver à un contrôle routier efficace. C'est dans ce sens-là qu'on doit...

**M. Garon:** Qu'est-ce qui empêche de le faire?

**M. Lalumière:** Il reste les décisions à prendre et à mettre tout ça en place.

**M. Garon:** Et comme tout le monde dit, tous les papiers que j'ai vus, qu'un contrôle routier, ça va coûter moins cher que ça va rapporter... Évidemment, ce n'est pas le même ministre qui va payer et le même ministre qui va recevoir. Souvent, ça crée des problèmes, ça. Mais, excepté que tout le monde dit que ça va rapporter plus que ce que ça va coûter. Je ne comprends pas, moi. Qu'est-ce qui arrive? Je ne comprends pas comment ça se fait que ça ne se fait pas. Ça ne m'apparaît pas intelligent que ça ne se fasse pas, parce que tout le monde dit que ça va rapporter plus que ce que ça va coûter.

En plus, sur le plan économique, ça va enlever une concurrence déloyale dont se plaignent les camionneurs avec soit des illégaux dans le camionnage en vrac, soit, encore, des camionneurs étrangers qui viennent de l'Ontario ou des États-Unis, et ils ne paient pas les droits qu'ils devraient payer ici.

Moi, je ne suis pas dans le secteur à la journée, mais vous, vous êtes dans le secteur. Qu'est-ce qui empêche que ça se règle une fois pour toutes? C'est tellement évident. Tout le monde est d'accord. Je n'ai jamais vu ça, moi, des gens manifester, des milliers de personnes, des camionneurs manifester pour demander d'avoir de la police. C'est rendu qu'on a des milliers de camionneurs qui viennent manifester pour demander d'avoir l'application des lois et des règlements. Ça ne s'est pas fait souvent dans l'histoire du Québec, ça.

**M. Lalumière:** Effectivement. Effectivement, c'est un dossier économique. Lorsqu'on parle de revenus au gouvernement par le contrôle routier, ce n'est pas par les amendes, ce n'est pas par des pénalités que le gouvernement, par ses lois, va se donner un pouvoir d'aller chercher de l'argent dans les poches des camionneurs. C'est par un respect des lois et règlements qui fait que le camionneur illégal, il est illégal sur toute la ligne. Il transporte en surcharge, il brise nos routes; il transporte avec un véhicule défectueux, il met en danger nos citoyens sur les routes par des accidents; il ne fait pas ses rapports d'impôt sur ses voyages parce qu'il travaille en dessous

de la table la majorité du temps pour ne pas que ses prix apparaissent, il y a des taxes sur le revenu qui ne sont pas perçues sur le carburant, il y a une infinité...

Les études sont faites; le Conseil du trésor parlait, il y a deux ou trois ans, de 50 000 000 \$ de profits nets que le contrôle routier rapporterait si on augmentait les effectifs. Je suis d'accord avec vous, on est rendus à la décision et à la mise en place. Je pense qu'on est plus à la mise en place qu'à la décision. M. le ministre, tantôt, en a fait part et ce dont il a fait part aux camionneurs, je regardais son discours ce matin, c'est exactement ça, un contrôle routier.

Nous, on a hâte d'être des contrôleurs routiers efficaces. On est tannés d'être inefficaces, on est tannés d'être obligés de s'asseoir et de dire: J'aimerais ça qu'on fasse un contrôle routier dont je serais fier, au bout de ma journée, au bout de ma semaine et au bout de l'année, pouvoir dire qu'on a fait respecter les lois. C'est dans ce sens-là qu'on veut, nous, du contrôle routier.

Qu'on grossisse nos effectifs, c'est sûr que ça nous apporte une fierté d'être un groupe, mais ça va rapporter au gouvernement: l'état des routes, la préservation du réseau routier, et aux camionneurs un revenu plus sûr et plus assuré à leur égard.

Tous les intervenants, vous parlez des comités... Au sommet du contrôle routier, c'était unanime: ça prend un contrôle routier efficace au Québec. C'est ce qui va replacer l'équité dans le domaine du camionnage et on a besoin d'équité avec la venue des Américains qui rentrent au Québec, autant dans le vrac que dans... L'Ontario pareil. On a besoin d'une équité, que tout le monde ait les mêmes règles du jeu à respecter. C'est ce dont on a besoin.

**M. Garon:** Mais, en même temps...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je pense que le mandat de la commission, c'est concernant les revendications relatives au partage du marché du camionnage en vrac au Québec. Je ne trouve pas ça très pertinent que le nombre de surveillants sur les routes soit...

**M. Garon:** Bien, c'est évident! Écoutez, si vous ne voyez pas ça, vous n'avez pas suivi les débats. Écoutez...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, j'ai suivi les débats. Je regrette, j'ai suivi les débats.

**M. Garon:** Non, non, mais les délits, quand il parle des illégaux, quand il va empêcher un illégal de faire de l'ouvrage, c'est de l'ouvrage de plus pour ceux qui sont légaux. C'est évident que la part du marché est accaparée par des

illégaux ou, encore, par des gens de l'étranger qui viennent ici, alors qu'un contrôle routier efficace va les empêcher de venir prendre la place des autres. La part du marché, c'est très important. Moi, je pense que c'est central. C'est pour ça qu'ils ont manifesté là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le partage du marché du camionnage en vrac.

**M. Garon:** C'est ça. C'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En tout cas.

**M. Garon:** Un des gros points, c'est l'il-légalité.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je demanderais d'essayer d'être un petit peu plus pertinent s'il y a une possibilité.

**M. Lalumière:** Je pourrais peut-être vous apporter l'aspect économique du vrac. Lorsqu'on a un tas de 100 000 tonnes à transporter d'un endroit à un autre...

**M. Garon:** Le cabinet du ministre n'a pas d'affaire à venir vous influencer dans vos... J'aimerais ça que le cabinet du ministre se tienne avec le ministre. Autrement, qu'il aille dans la salle. Non, mais il y a des limites.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je n'ai pas eu absolument... Je ne pense pas que ce soit interdit qu'il me parle...

**M. Garon:** Bien, ce n'est pas normal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...mais il ne m'a donné aucun conseil.

**M. Lalumière:** Mme la Présidente, si on a un tas de pierre de 100 000 tonnes à transporter et qu'on fait des prix pour le transporter à taux inférieur au camionneur légal, à ce moment-là, le tas va être transporté en surcharge et, au bout de la ligne, au lieu d'avoir fait 20 voyages, on va en avoir fait 5 ou 6. C'est dans ce sens-là que notre intervention au niveau économique, dans le vrac, se dit que, si un illégal se met à transporter en bas des taux, il va être obligé de charrier plus pour arriver au même prix. Et il y a un manque à gagner au bout de la ligne parce que le nombre de voyages charriés est 10 au lieu d'être 20. C'est dans ce sens-là, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord, M. Lalumière. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je vous ferai remarquer que, dans le mandat de la commission, il y a le contrôle de l'application de la réglementation. Je

m'attends, moi, à ce qu'on ait lu le mandat. Le contrôle de l'application de la réglementation, j'ai l'impression que le contrôle routier, c'est pas mal ça. Moi, je suis un peu étonné qu'à deux, trois fois, on vienne m'empêcher de poser des questions. C'est exactement ça, le mandat. J'espère qu'on l'a compris, du côté du gouvernement, le mandat qu'on a donné à la commission. Moi, en tout cas, je l'ai compris.

Je voudrais poser une question: Étiez-vous ici, hier soir?

**M. Lalumière:** Non.

**M. Garon:** Ah! Il y a quelqu'un qui est venu, un avocat, qui nous expliquait que, lors des infractions, si, au lieu de poursuivre deux ans plus tard - l'effraction continue à durer et, en fait, l'illégalité continue à durer et les gens en font leur bénéfice - c'était comme dans le domaine de la surveillance des routes et qu'il y avait des pénalités... Un camion, par exemple, qui n'a pas de lettrage, je vous donne un exemple simple, vous donnez 48 heures. On donne des 48 heures des fois pour des lumières. On pourrait donner 48 heures pour les lettrages et le camion ne se retrouverait pas sur le chantier à agir dans l'illégalité. Faire en sorte de corriger l'illégalité immédiatement exactement comme on fait quand on arrête quelqu'un sur la route. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Lalumière:** C'est difficile avec la loi actuelle d'empêcher quelqu'un. Nous, pour donner le portrait, lorsqu'on vérifie un camionneur qui n'a pas de permis, on rédige un rapport et on soumet ça au contentieux qui envoie la poursuite. Mais on n'a pas le pouvoir de la loi de l'empêcher de circuler, actuellement, l'empêcher de poursuivre. On lui fait une infraction pour son voyage, mais, le dos tourné, il peut continuer à faire son voyage. Il y a la charte aussi qui nous empêche de jouer drastique, en disant, en juge et partie: On vous empêche de transporter illégalement. C'est la même chose qu'une lumière rouge. Le type qui a passé sur une lumière rouge, on lui fait un billet et bonjour. Il peut passer sur la lumière rouge 10 fois.

**M. Garon:** Oui, sauf que celui qui a une lumière défectueuse, un des phares qui n'allume pas, vous lui donnez 24 heures ou 48 heures.

**M. Lalumière:** Effectivement.

**M. Garon:** Celui qui n'a pas de lettrage sur son camion, il ne pourrait pas avoir 48 heures aussi, plutôt que de dire: On continue dans l'illégalité pendant deux ans?

**M. Lalumière:** La loi ne prévoit pas, actuellement, de 48 heures, mais elle prévoit une sanction, une mesure, un billet parce qu'il a

circulé sans lettrage. Mais elle ne prévoit pas de 48 heures. C'est une pénalité. C'est une amende.

**M. Garon:** Quelqu'un qui n'aurait pas de lumières du tout le soir, qu'est-ce que vous feriez? Lui donnez-vous une infraction, puis vous le laissez continuer pas de lumières?

**M. Lalumière:** Non. On lui donnerait une infraction et on le ferait corriger parce que c'est dangereux.

**M. Garon:** Alors, un camion qui est dans l'illégalité, il a rien qu'une infraction, mais vous vous organisez pour qu'il corrige l'illégalité.

**M. Lalumière:** Ça va avec les lois qu'on applique, M. le député, parce que, lorsque la santé et la sécurité des usagers de la route sont mises en cause, on a le pouvoir de garder le véhicule et de le faire corriger.

**M. Garon:** Celui qui n'a pas de permis, par exemple.

**M. Lalumière:** Celui qui n'a pas de permis, on n'a pas de pouvoir de l'empêcher de poursuivre son voyage et d'arrêter son mouvement.

**M. Garon:** Comment ça?

**M. Lalumière:** La loi est ainsi faite qu'on doit procéder par billet et par avis sommaire.

**M. Garon:** Ça veut dire qu'elle n'a pas été faite pour être appliquée.

**M. Lalumière:** Elle a été faite pour être appliquée dans le sens, comme je vous dis, qu'on émet un billet et c'est: Procédez.

**M. Garon:** J'aimerais ça laisser parler le ministre un peu.

**M. Elkas:** Je vous entends très bien. Il y a beaucoup de recommandations qui ont été faites...

**M. Garon:** Oui, mais je suppose que...

**M. Elkas:** ...par l'administration sur toute la faiblesse qu'on a dans le système. C'est de valeur que vous ne soyez pas plus informés. Je comprends que vous êtes membres d'une fraternité et que ça se limite normalement à ça, mais, pour en savoir plus, peut-être qu'on aurait fait venir des fonctionnaires pour nous parler de la structure, de l'organisation, de la planification qui a été faite et du sérieux qu'on a mis dans le contrôle routier. Ces gens-là ont fermé la porte sur le contrôle routier en 1984 - ce geste a été désastreux - et, là, ils viennent nous blâmer parce qu'on a ruiné l'ensemble des routes du Québec. Il me semble qu'on a fait notre part en

mettant sur pied une structure qui va nous donner un système efficace qui va répondre à vos inquiétudes, M. **Lalumière**.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: M. le député de Lévis, il y a le député de **Saint-Jean** qui m'a demandé la parole. Est-ce que vous voulez continuer votre temps ou si...

**M. Garon**: Je vais répliquer rapidement à ce que vient de dire le ministre. Je dois dire que, quand il dit ça...

**M. Elkas**: La discussion est entre lui et moi, là. Ce n'est pas...

**M. Garon**: Oui, mais, quand H dit ça: Il y a eu une décision de rapatrier les "bleus" à la Sûreté en 1984, je vous ferai remarquer que le Parti libéral est au pouvoir depuis 1985. Alors, quand on dit, par exemple: On a économisé sur les effectifs et on n'a pas affecté les effectifs qu'il aurait fallu à l'intérieur de la Sûreté, c'est le gouvernement actuel, ça. Il y avait une décision d'affecter les "bleus" à la Sûreté et d'administrer la loi.

Après ça, si on ne leur donne pas les effectifs, je regrette, c'est le gouvernement actuel. Vous êtes là depuis 1985 et vous n'avez pas l'air de le savoir. C'est pour ça que j'ai l'impression qu'il va y avoir un changement aux prochaines élections. Les gens qui sont au gouvernement et qui ne s'en rendent pas compte, c'est mieux de ne pas les laisser là. C'est vous autres qui menez depuis le 13 décembre 1985.

**M. Elkas**: Le 2 décembre.

**M. Garon**: Non, non. Vous avez gagné le 2 et le transfert de gouvernement, le 13 décembre, je me rappelle.

**Des voix**: Ha, ha, ha!

**M. Elkas**: Ça vous a blessé, hein?

**M. Garon**: J'ai fait une conférence de presse la veille.

**M. Elkas**: Ça faisait mal, hein?

**M. Garon**: Hein?

**M. Elkas**: Ça faisait mal, hein?

**M. Garon**: Pas du tout.

**M. Elkas**: Pas du tout?

**M. Garon**: Pas du tout.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: A l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Garon**: Alors, tout ce que je voudrais dire, simplement, c'est que le gouvernement est là. Maintenant, je vais laisser le côté ministériel... Je vais revenir.

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

**M. Charbonneau**: Merci. M. Lalumière, j'ai une petite ambiguïté, là. Tantôt, vous avez parlé du contrôle routier et vous avez semblé nous dire que vous préconisiez une section spéciale pour le vrac et une section pour les marchandises générales. Hier, ça a été avancé, ça aussi, cette façon-là de travailler. J'aimerais que vous expliquiez ça ou, si ce n'est pas le cas, que vous...

**M. Lalumière**: D'accord. Je crois qu'il y a plusieurs aspects du contrôle routier. C'est sûr, ici, on discute du camionnage en vrac. Le contrôle routier de demain ne doit pas être un contrôle routier uniquement axé sur un genre de mode de transport. C'est-à-dire que je pense qu'on doit - et M. le ministre avait une bonne vue quand il a parlé de ça à l'Association du camionnage - "prioriser" les frontières, parce que c'est nos entrées au Québec si on veut commencer par vérifier le camionnage; c'est sûr qu'aux frontières on peut en faire. Aux frontières, il y a du général et il y a du vrac. C'est une partie qu'on doit vérifier, les frontières. Mais le contrôle routier, ce n'est pas seulement aux balances, c'est dans les villes et dans les campagnes et c'est le vrac.

**M. Charbonneau**: Est-ce qu'on parle du même corps? Est-ce qu'on parle de la même équipe? C'est ça qui est important.

**M. Lalumière**: C'est essentiel que ce soit la même équipe qui fasse tout le contrôle routier sur l'ensemble du Québec. Aux frontières, sur les grandes routes, sur les petites routes, dans les villages, dans les villes, il faut que le contrôle routier se fasse. Dans ce qui touche particulièrement le vrac, il y a les constructions de routes, il y a les chemins de campagne, il y a les villes, les municipalités; c'est là que le transport en vrac se fait principalement, et un peu de façon interprovinciale, par les frontières.

Mais tout ça doit être fait par un contrôle routier unique. Demain matin, si je vois un camionneur en vrac, en m'en allant à la frontière, qui est illégal, je vais l'arrêter, je vais lui faire son billet et je vais continuer vers la frontière, je vais aller faire ma job à la frontière, pendant qu'il y en a d'autres qui vont faire la job au niveau du vrac dans les villes et dans les campagnes.

Il ne faut pas se limiter à des groupes spécialisés, on s'en va à la perte. C'est un groupe uniforme, un groupe qui fait toute la job,

tout l'emploi au complet dans les contrôles routiers.

**M. Charbonneau:** Pas seulement sur les routes, mais aussi à l'intérieur des entreprises. Ils peuvent faire des enquêtes économiques aussi.

**M. Lalumière:** Les enquêtes économiques, c'est un autre point parce que c'est toujours relié aux mouvements de transport.

**M. Charbonneau:** C'est parce que je veux juste être sûr que vous parlez toujours du même corps d'agents.  
(12 h 45)

**M. Lalumière:** Toujours du même corps d'agents avec les mêmes pouvoirs pour qu'on puisse, demain matin, faire nos interceptions, nos enquêtes, parce que tout est relié: l'interception sur la route d'un camionneur en vrac peut amener une infraction sur un courtier sans permis, du courtage qui est fait, les taux qui sont en bas, qui ne sont pas respectés. Tout ça est un ensemble, le contrôle routier, ça se fait en entreprises et sur les routes; c'est un ensemble.

**M. Charbonneau:** Vous parlez de la structure que vous vouliez qui relève de la Sûreté, mais vous êtes au courant aussi du cheminement qu'il y a eu depuis au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec et puis du travail qui a été fait à l'intérieur de ça, et de la structure, actuellement, qui est discutée, où le corps de contrôleurs routiers relèverait de l'ancienne Régie qui est aujourd'hui devenue la Société de l'assurance automobile.

J'aimerais juste qu'à l'intérieur de ça vous me parliez un petit peu, pas du rôle, mais de comment vous la voyez, cette personne-là. Les mots "agent de la paix" ont été mentionnés souvent et vous en avez parlé un petit peu au début aussi. J'aimerais que vous reveniez un petit peu là-dessus.

**M. Lalumière:** Pour nous, le corps du contrôle routier doit être formé d'agents de la paix, de constables spéciaux. Pour avoir tous les pouvoirs en vertu des lois que nous appliquons, qu'on puisse les appliquer comme il faut, ces lois-là, qu'on n'ait pas de lacune au niveau procédure, ça prend le statut d'agent de la paix. Il faut qu'il soit autonome dans ses fonctions, cet individu-là, qu'il puisse faire son ouvrage d'une façon autonome, tout seul. Il faut que sa structure soit autonome. Parce que, si on pense "agent de la paix", il faut penser "agent de la paix" de haut en bas.

À la Société de l'assurance automobile, d'après nous, la seule façon dont pourrait fonctionner demain un contrôle routier efficace, c'est que ce serait une direction indépendante

des autres directions de la Société de l'assurance automobile. Actuellement, on est prêtés, pour les quatre prochains mois, à la Direction des opérations régionales. On a souligné déjà à nos patrons des anomalies qui vont se produire du fait que des agents de la paix sont associés à une direction régionale. Exemple: moi, je suis régi, ainsi que mes membres, par la Loi de police, par le code de déontologie. Le directeur régional de la Société de l'assurance automobile n'est pas régi, lui, par le code. Le directeur gère des employés de bureau qui émettent des permis, des licences; il n'a pas la gérance d'agents de la paix, actuellement, c'est nouveau pour la Société. Je crois que ça doit être indépendant. C'est dans ce sens-là.

Si on veut former un corps de contrôle routier efficace à la Société de l'assurance automobile, il faudrait faire la même chose qu'on recommande à la Sûreté du Québec: un corps indépendant qui serait autonome, qui ferait ses fonctions, ayant une structure de haut en bas du même type de pensée. C'est la seule façon de réussir au Québec avec un contrôle routier, c'est de le faire d'une façon autonome dans ses fonctions et dans sa structure. Vous l'avez cité, d'ailleurs, dans votre mémoire. Si on met ça dans une mégastucture, on va noyer le dossier. C'est la seule façon, il n'y en a pas d'autre.

**M. Charbonneau:** M. Lalumière, j'aurais un dernier commentaire au sujet du vrac. Est-ce que vous pourriez nous dire, à partir des frontières, le pourcentage - c'est peut-être un peu fort - mais ce que vous voyez surtout comme transport de vrac des frontières, Ontario et États-Unis? Quelles marchandises surtout? Est-ce que c'est sur une base courante ou par contrat ou si c'est saisonnier ou est-ce qu'il y en a pour la peine ou...

**M. Lalumière:** Au niveau des frontières, il y a le transport...

**M. Charbonneau:** Toujours du vrac, là.

**M. Lalumière:** Ou vrac. Dans le vrac, on parle de transport de sel et des abrasifs en saison. On parle de déchets toxiques qui viennent des États-Unis ou vers l'Ontario, qui viennent de l'Ontario vers le Québec. On parle du minerai spécialisé qui va vers les États-Unis ou qui vient des États-Unis, aussi en Ontario. C'est le genre de transport en vrac qu'on rencontre qui peut équivaloir peut-être à 5 % à 10 % des véhicules qui passent la frontière, quand on parle de véhicules commerciaux ou de camions.

**M. Charbonneau:** Et, quand vous les vérifiez, est-ce qu'en moyenne ils sont en ordre? Les permis sont là?

**M. Lalumière:** Dans le vrac, au niveau des

frontières, c'est assez légal au niveau de l'application du règlement vrac et des lois d'arrimage, les matières dangereuses. En vertu des lois sur la taxe des carburants, c'est un gros doute. En vertu de l'environnement, sur certains chargements de déchets toxiques, c'est douteux. Mais c'est deux réglementations qu'on n'a pas actuellement en application et qui vont venir lors des décisions qui ont été déjà lancées. Il est souhaitable qu'on l'ait, aussi.

**M. Charbonneau:** Vous avez mentionné la taxe sur les carburants. Est-ce qu'en général cette situation-là se reproduit chez beaucoup de camionneurs où les enregistrements ne sont pas là, où vous devez, lors de vos inspections, sévir au niveau de la taxe sur les carburants?

**M. Lalumière:** On constate, lors de nos vérifications sur la taxe des carburants, qu'il y en a une bonne partie qui n'ont pas leur permis, ce qu'on appelle dans le milieu courant le "fuel tax permit". C'est un papier qui décrit que la compagnie Unetelle est enregistrée au ministère du Revenu pour la taxe des carburants. Ça ne nous dit pas combien de véhicules sont enregistrés. Ça ne nous dit pas que le gars a payé ses taxes sur les carburants parce qu'il a fait son plein de carburant aux États-Unis. Et, même s'il n'a pas son permis de taxe sur les carburants, actuellement on n'a pas l'application de cette loi-là. Donc, on lui dit: Essaye de payer tes taxes.

**M. Charbonneau:** Donc, évidemment, que les camionneurs achètent du carburant à l'extérieur

du Québec et circulent ici à l'intérieur, c'est fort probable.

**M. Lalumière:** C'est concret qu'on vérifie les camionneurs. Un exemple, un camionneur qui vient des États-Unis, qui s'en va vers Québec, à partir de la frontière de Lacolle, il devrait payer environ 60 \$ de taxes de route. Actuellement, la majorité des camionneurs des États-Unis ne paient pas ces 60 \$. Il doit payer 0,10 \$ pour chaque kilomètre qu'il fait au Québec. Il n'y a aucun contrôle sur les kilomètres qu'il fait au Québec. C'est un des revenus que le Québec doit aller chercher par un contrôle routier.

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

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'ai l'intention, dans l'avenir, de demander que ce soient seulement des députés qui soient autour de la table, parce que je ne trouve pas correct qu'il y ait des gens des cabinets qui viennent constamment réduire le temps de parole ou suggérer au député de ne pas parler. Au contraire, je trouvais intéressant ce que demandait le député de Saint-Jean. Je pense que le rôle des députés,

c'est de poser des questions. La règle, c'était ça avant, mais, là, je ne suis pas d'accord que le comportement des cabinets, ce soit sans arrêt d'intervenir dans le débat. Ce n'est pas ça, le but. Une commission parlementaire, c'est les députés. Il y a du personnel technique qui s'assoit en arrière, habituellement. S'ils veulent venir souffler quelque chose, ils peuvent, mais, là, je...

**M. Elkas:** Ça va s'appliquer sur les deux côtés?

**M. Garon:** Oui, oui, sur les deux côtés, parce que je pense qu'on a un mandat. Là, j'ai été obligé de me battre pour défendre le mandat. Le mandat, c'est le contrôle de l'application des réglementations. Je me fous de ce que pensent les gens de votre cabinet, mais, moi, je lis le mandat tel qu'il est là. À chaque minute, qu'on soit obligés de prendre du temps de parole pour défendre le droit d'intervention sur un mandat de la commission, je ne trouve pas ça...

Essentiellement, au fond, c'est gentil, tout ça, mais on est dans le domaine des vœux pieux. Les ministres sont d'accord, mais il n'arrive rien. Le député de Charlesbourg était d'accord qu'il y ait un contrôle routier; il n'y en avait pas. Vous me dites: Le ministre actuel est d'accord, mais ça ne marche pas. La main qui coïncide, le ministre des Finances et le ministre du Revenu, et celle qui paie, ce n'est pas la même. Il me semble que l'équilibre qui devrait se faire entre les ministères, il y a quelqu'un qui ne le fait pas. Moi, je me demande bien simplement: Est-ce que le ministre actuel va être capable d'obtenir ce que l'ancien ministre, député de Charlesbourg, n'avait pas obtenu? Il va falloir se poser les questions réelles. C'est ça, la réalité.

Vous, dans l'application des lois, considérez-vous qu'actuellement la loi et la réglementation que le contrôleur routier doit appliquer sont suffisamment claires, précises et bien faites pour être capable de les appliquer de façon efficace?

**M. Lalumière:** La loi a été mise de l'avant par le ministre Côté, qui disait qu'elle avait des dents. C'est vrai qu'il y avait des dents dans la loi. Actuellement, ce qui nous manque, il manque la mâchoire. Il manque le monde, les effectifs nous manquent pour appliquer ces lois-là. Pour pouvoir appliquer, si on prend le Revenu, l'Environnement, ces lois-là, il faut, à ce moment-là, que chaque ministère donne son mandat ou qu'on modifie nos pouvoirs et nos statuts en conséquence, pour qu'on applique toutes ces lois-là. Je crois que c'est en marche actuellement. On recommande que ça se fasse dans les plus brefs délais possible.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça que j'ai demandé. J'ai demandé si la loi telle qu'elle était et les règlements étaient suffisamment clairs. Ce

qu'on nous a dit hier, on nous a parlé de l'application de la loi, de ce qu'on pourrait faire. Là, vous nous avez dit aujourd'hui que vous ne pourriez pas faire ça parce que la loi ne vous donne pas ouverture à ça. Alors, je vous demande: En fonction de la critique qui a été faite hier sur l'inefficacité de l'application, est-ce que la loi actuelle et les règlements actuels permettent l'application ou s'il doit y avoir des correctifs pour qu'elle puisse être appliquée de façon efficace?

**M. Lalumière:** On parlait tantôt d'arrêter un mouvement de transport qui se faisait illégalement. Il y a un article dans la loi, l'article 80, qui nous donne les pouvoirs d'arrêter un véhicule qui fait un transport illégal et de le soumettre à la cour, de faire comparaître l'individu, le propriétaire, de saisir son véhicule, de le faire comparaître devant un juge, et le juge en autorisera la liberté avec cautionnement. C'est ce qui arrête un mouvement de transport. Or, on a mis en suspens cette application-là dû à la contestation de certains articles de la loi en vertu de la Charte des droits et libertés. L'article est dans la loi actuellement, mais il n'est pas appliqué à cause de la Charte des droits et libertés.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, vous êtes rendu au remerciement de nos invités.

**M. Garon:** Est-ce que le ministre veut les remercier? Je vais les remercier après. Habituellement c'est le ministre qui les remercie.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, écoutez. M. le député de Lévis, vous savez fort bien que c'est le ministre qui doit avoir le dernier mot. Alors, votre temps est écoulé.

**M. Garon:** Il ne prend jamais le premier! En tout cas!

**La Présidente (Mme Bélanger):** De toute façon, ça, c'est son choix.

**M. Garon:** Alors, je voudrais vous remercier...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais il a le choix aussi du dernier mot.

**M. Garon:** ...et vous dire essentiellement que, quand le transfert a été fait à la Sûreté en 1984, c'était pour qu'il y ait un contrôle plus efficace. Je vois que vous ne divergez pas d'opinion - mais vous dites toujours qu'il devrait y avoir une unité spécialisée au sein de la Sûreté - avec la décision qui a été prise en 1984, mais vous estimez que les effectifs ne vous ont pas été fournis pour faire la job par la

suite.

Mais, par la suite, c'est le gouvernement libéral qui est arrivé et qui n'a pas fait le travail. Nous, on peut vous dire qu'on pense que, quand une loi et un règlement sont faits, ils doivent être appliqués ou ils doivent être abolis ou ils doivent être changés. Il n'y a rien de plus frustrant pour la population qu'avoir une loi et un règlement qui ne sont pas appliqués, parce que c'est ça qui crée la frustration, qui crée le mécontentement, l'irrespect du règlement et de l'autorité, parce que, à ce moment-là, quand on considère que l'autorité ne se fait pas respecter, on considère qu'elle n'est pas respectable. Quand le gouvernement fait une loi puis les règlements et qu'il ne les fait pas respecter, il fait en sorte que les gens se disent: L'autorité ne doit pas être respectée parce qu'elle n'est pas respectable.

Je vous remercie de votre témoignage.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

**M. Elkas:** J'aimerais vous remercier aussi d'être venus faire le point en disant que le contrôle routier, oui, en 1984, on l'a démantelé. Je ne sais pas où était le député de Lévis. Je m'en souviens même si je n'étais même pas au gouvernement quand ça a été fait, mais il y avait un malaise dans ce service-là depuis longtemps. Au lieu d'avoir le cœur de le corriger, ils ont mis une croix dessus et ça s'est fait entre M. Parizeau et M. Clair. Aujourd'hui, on reprend tout ce qui a été démolé et c'est une question de remonter.

On comprend que l'industrie du camionnage a changé énormément et qu'il fallait absolument reprendre tout ce qui avait fait et défait. D'ailleurs, je suis conscient de vos préoccupations et j'aimerais vous assurer qu'on est sur une très, très bonne voie au niveau du contrôle routier. La structure est en place, la planification a été faite, les effectifs ont commencé à être embauchés. Toutes ces belles choses sont des gestes au moins concrets qui démontrent que le gouvernement est très, très prêt à agir sur un dossier qui fait très mal et qui a un impact très négatif, si on n'en a pas sur l'ensemble de l'industrie.

Le message: moi, je n'ai pas attendu quatre ans pour agir. Lors de mon arrivée, on m'a fait le message assez vite et je pense que les gens qui m'entourent ont démontré aussi une bonne foi. C'est pour cette raison-là qu'on a demandé au Conseil des ministres et qu'on a eu l'acceptation du Conseil des ministres d'aller de l'avant avec le contrôle routier.

Je vous remercie beaucoup.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. Nous vous remercions, MM. Lalumière et Bouchard.

La commission de l'aménagement et des équipements ayant accompli son mandat ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures, pour le projet de loi privé de la ville de Québec.

(Fin de la séance à 13 heures)