



DÉBATS

de

l'Assemblée nationale

du

QUÉBEC

28^e Législature

Comité spécial des relations industrielles sur le camionnage (1)

20 février 1969

11

Président : l'honorable Gérard Lebel

13

Comité spécial des relations industrielles
sur le camionnage

Séance du 20 février 1969

(Onze heures vingt-deux minutes)

M. ROY (président du comité): Messieurs, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue au comité de travail, qui est un sous-comité des relations industrielles sur le camionnage. Nous aimerions, ce matin, remettre aux membres le travail qui a été accompli par un comité spécial formé le 3 juillet 1968, à la suite d'une réunion régulière du comité des relations industrielles de la Chambre. Avaient été nommés membres: M. Plamondon, député de Portneuf; M. Pinard, député de Drummond; M. Mailloux, député de Charlevoix, de même que M. Roy, député de Joliette.

A la suite de plusieurs rencontres, nous avons reçu des témoignages de gens préoccupés par le problème posé au Québec, depuis plusieurs années, du transport routier, spécifiquement celui que l'on dit non régi.

J'aimerais, en premier lieu, messieurs les membres, remettre à chacun copie des Débats du comité des relations industrielles de l'Assemblée nationale du Québec du 3 juillet, les recommandations du rapport Lippé qui ont fait l'objet de l'étude par notre comité cet été, les mémoires préparés conjointement par l'Association nationale des artisans-camionneurs, l'Association du camionnage du Québec incorporée, le Syndicat des camionneurs du comté de Lévis, etc., de même que le mémoire présenté par l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec, le résumé des délibérations du groupe de travail créé le 3 juillet, l'annexe de la page 30 du rapport Lippé sur les recommandations des pesanteurs maximums pour camions, les extraits de l'arrêté ministériel numéro 1045 adopté le 27 mai 1964, traitant des charges maximales.

Etant donné que, dans le problème du transport non régi, la cédule des justes salaires prévaut en maintes occasions, nous avons cru bon de remettre à chacun des membres la cédule des justes salaires, de même que nous avons cru d'intérêt pour le comité de déposer l'arrêté en conseil no 133 concernant le nombre de véhicules susceptibles de former un ensemble de véhicules automobiles circulant sur le chemin public, arrêté qui a été adopté le 26 janvier 1966. Nous avons même cru bon de déposer l'arrêté en conseil no 20, adopté le 8 janvier 1969, concernant la longueur maximale de certains ensembles de véhicules automobiles circulant sur le chemin public.

Nous aurions aimé également recevoir les recommandations ou suggestions des membres du comité, le tout faisant suite à la lettre que j'ai adressée comme président à chacun des membres dudit comité. Il semblait, à la suite de communications entre le représentant de l'Opposition, l'honorable député de Drummond, et moi-même, qu'aujourd'hui, le dépôt de cet ensemble volumineux de rapports et de dossiers serait suffisant pour sensibiliser tous et chacun des membres du comité parlementaire et que l'on s'entendrait pour une rencontre future afin de plonger profondément dans le problème, et surtout d'apporter une solution à un problème épineux qui a toujours été, comme nous le confiait l'honorable député de Drummond tout à l'heure, un problème à l'échelle du Québec pour tous les gouvernements sans exception.

S'il y a des commentaires, il me fera plaisir de les entendre. J'aimerais que nous gardions un ton positif et surtout que nous recherchions ensemble une solution au sort réservé aux artisans-camionneurs, à ces gens qui, souvent, dans nos comtés respectifs, dans tout le Québec, sont, comme je les appelle, les gens subventionnant un camion.

Messieurs, je vous remercie de votre attention, et j'espère voir tout le monde participer à la solution de ce problème.

M. PINARD: M. le Président, me permettriez-vous d'ajouter un mot à vos remarques?

M. LE PRÉSIDENT: Sûrement.

M. PINARD: Une fois que nous aurons pris connaissance des documents que vous venez de remettre aux membres du comité, pourrions-nous nous entendre sur la détermination de la date à laquelle le comité devra de nouveau se réunir? Nous serait-il également possible de savoir aujourd'hui si les fonctionnaires appelés à conseiller les membres du comité ont eu le temps de prendre connaissance de tous les documents qui nous sont remis ce matin et d'en faire l'étude, ainsi que de préparer un projet de loi qui aurait pour but spécifique de créer une régie du transport artisan dans la province?

Vous vous souviendrez, M. le Président, qu'avant la prorogation de la dernière session de l'Assemblée législative, en décembre, je crois, il avait été question en Chambre, à l'occasion d'un débat fait par le ministre du Travail et auquel j'ai participé, de créer cette régie du transport artisan, pour venir à bout de ce problème presque insurmontable auquel les gouvernements ont eu à faire face dans le passé, relativement à la protection à donner ou aux travaux qui doivent être accordés aux camion-

neurs-artisans face à la compétition qui leur est faite par l'entreprise du transport en général.

Les camionneurs-artisans se montrent évidemment très impatients. Ils trouvent qu'ils sont convoqués à de nombreuses assemblées. Ils aiment bien y participer, faire leurs revendications, présenter leur mémoire. Mais, pendant que le temps passe, pendant que les réunions sont convoquées, il semblerait qu'on ne leur donne pas de remède approprié, du moins dans l'intérim. Ils voudraient que le comité travaille plus rapidement et donne, en quelque sorte, l'assurance qu'un projet de loi est véritablement à l'étude, et qu'il sera soumis à la prochaine réunion du comité pour qu'il soit étudié par tous les membres. C'est ce qui les inquiète le plus. Ils aiment bien que le comité fasse des études. Mais ils aimeraient surtout avoir l'assurance qu'une loi régira leurs problèmes de transport dans le plus bref délai. Ils souhaitent que, lorsque la saison des travaux reprendra, au début du printemps, la situation ait véritablement changé dans la province, afin que ne se reproduisent plus les causes d'injustice ou d'iniquité dont ils ont été victimes ou dont ils se prétendent les victimes.

Ce sont là les remarques que j'avais à faire. Je pense ne pas être le seul à penser ainsi. Dans certains comtés, ça va beaucoup mieux parce qu'une entente est intervenue entre les camionneurs eux-mêmes qui se sont formés en association et qui ont accepté une formule de rotation dans la distribution des travaux. Dans d'autres comtés, ça va moins bien parce qu'il y a des conflits d'intérêt, soit sur le plan de la distribution des travaux, soit pour des raisons d'ordre politique que je ne veux pas qualifier. Mais je crois qu'il n'est plus question de régler le problème à l'échelle du ou des comtés, mais de le régler à l'échelle provinciale par une législation appropriée, et c'est véritablement la demande qui nous est faite par le bureau de direction de l'Association du camionnage artisan de la province de Québec.

J'aimerais avoir une réponse, si la chose est possible, ce matin.

M. LE PRESIDENT: Si on me le permet, j'accepte volontiers les propos de l'honorable député de Drummond, mais j'aimerais quand même souligner que le gouvernement a tenté par un moyen qui doit jouer en démocratie, c'est-à-dire par la convocation des intéressés autour d'une table à faire part de leurs problèmes particuliers dans des secteurs spécifiques.

Nous nous sommes rencontrés à maintes reprises au cours de l'année 1968 et nous avons

été sensibilisés au problème du camionnage. Aujourd'hui, assurer les membres de ce comité que le gouvernement est prêt à créer une régie pour régler le problème du camionnage artisan serait mentir parce qu'aux études entreprises par le gouvernement à la suite du dépôt de plusieurs mémoires et rapports, de même qu'aux études faites par des fonctionnaires, il manque encore des données. Ce serait non seulement induire la population en erreur, mais je pense qu'il serait erroné d'assurer la population du Québec qu'une loi sera déposée très prochainement créant une régie pour régler le problème du camionnage artisan.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que le gouvernement est sensible à ce problème et qu'il a fait son devoir jusqu'à maintenant pour faire rencontrer les parties. Puis-je ajouter ce matin que lors de l'étude entreprise l'été dernier, nous avons peut-être négligé de convier des intéressés qui auraient quelques mots à ajouter à ce problème, c'est-à-dire les industries touchées par une loi nouvelle dans le domaine des transports routiers, plus spécifiquement par la création d'une régie du camionnage artisan. Je veux spécifiquement parler de l'industrie forestière.

* Nous avons entendu les doléances des gens impliqués dans le transport du bois de l'industrie forestière, mais nous n'avons pas entendu les intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire les compagnies et le ministère des Terres et Forêts.

Nous devrions recevoir l'appui, les recommandations et les lumières de ces gens. A la suite de ces recommandations et à la suite de la recommandation des membres du comité qui a été formé par le gouvernement, nous devrions ramasser le meilleur des propositions de tous les gens et en faire une loi pour le mieux-être de tous les citoyens gagnant leur vie dans ce secteur de l'économie. Mais je répète qu'aujourd'hui il est impossible à un comité ou plus précisément à un sous-comité de la Chambre de promettre une loi créant une régie réglant le transport routier, particulièrement le transport fait par les artisans. Ce serait mentir de dire que nous allons déposer dans ce sens une loi, à brève échéance. Mais je peux assurer l'honorable député de Drummond que le gouvernement actuel fera tout en son possible et rapidement pour régler cet épineux problème qu'est le camionnage artisan.

Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. PINARD: M. le Président, si tantôt dans mes remarques j'ai mentionné cette exigence assez pressante qui se fait sentir de la part

des camionneurs-artisans afin d'obtenir de nous l'assurance qu'un projet de loi est vraiment en préparation, c'est que le ministre du Travail lui-même, au cours d'un débat au mois de décembre, en a fait lui-même la déclaration en Chambre. Je ne voudrais pas imputer à l'honorable ministre du Travail la responsabilité de ne pas avoir respecté la parole donnée parce que je conçois qu'à ce moment-là tous les membres du comité étaient d'accord pour reconnaître que toutes les avenues du problème n'avaient pas été étudiées, en ce sens qu'il est vrai de dire que maintenant nous connaissons passablement bien toute la complexité du problème du transport artisan lorsqu'il s'agit de travaux à être exécutés par le ministère de la Voirie, par le ministère des Travaux publics sur les routes. Mais nous n'avions pas jusque-là été en profondeur pour étudier le problème du camionnage en forêt.

A la suite d'un échange de propos avec le ministre du Travail, au cours du débat au mois de décembre, j'avais eu l'occasion de souligner que c'était un aspect très important du problème et que c'était peut-être le plus grave. Il faudrait que le comité se mette à l'oeuvre le plus tôt possible pour approfondir cet aspect du problème. Vous vous souviendrez, M. le Président, qu'en aparté — je pense que c'était derrière le trône du président — je vous avais suggéré de convoquer à une prochaine réunion du comité M. Paul-E. Lachance qui est le président de l'Association des pâtes et papier et qui est un ingénieur forestier extrêmement compétent dont la réputation est très enviable dans le monde de l'industrie, mais qui est aussi un personnage très respecté par les camionneurs eux-mêmes.

Il serait en mesure de nous éclairer sur toute cette situation du camionnage en forêt et serait, à mon avis, un excellent représentant de l'entreprise forestière. Il n'aurait aucune objection à aller au fond du problème et à faire des suggestions justes et équitables pour l'entreprise forestière qu'il représenterait mais également justes et équitables pour les camionneurs-artisans eux-mêmes. Ce serait peut-être la prochaine étape à franchir, et une fois que ces rencontres auront eu lieu, nous pourrions travailler plus rapidement, parce qu'il faut admettre qu'il est plus facile de travailler rapidement lorsque la Chambre elle-même est convoquée et est en session, nos membres, plus prêts et mieux rodés, participant de façon plus expéditive aux travaux des divers comités. Quant à moi, je pense que nous pourrions aller plus vite et peut-être calmer davantage l'impatience des camionneurs-artisans.

M. PLAMONDON: Je pense que l'honorable député de Drummond vient d'expliquer très clairement pourquoi il n'est pas possible à ce stade-ci pour le gouvernement de s'engager et de dire qu'une loi sera déposée au début de la prochaine session. Il a démontré très clairement que nous avons travaillé depuis plusieurs mois déjà sur ce problème du camionnage, mais nous nous sommes attardés davantage du côté voirie, du côté transport routier, matériaux, etc., que du côté forêt. Un des membres du comité, M. Cournoyer, je pense, nous a sensibilisés davantage à cet important problème, et je suis l'un de ceux qui connaissent un peu plus particulièrement les problèmes qui se présentent dans le domaine du transport en forêt dans mon comté. Or, nous avons un autre point important. Nous avons entendu les camionneurs; nous avons également entendu les entrepreneurs, les directeurs de grands travaux. Nous avons là les deux côtés de la médaille, si je puis m'exprimer ainsi. Dans le domaine de la forêt, nous avons les camionneurs d'une part, mais nous n'avons pas les représentants des employeurs d'autre part, ce qui nous aurait permis d'être éclairés sur les deux aspects du problème. Bien sûr, on ne peut sans doute pas s'attendre à ce qu'il y ait unanimité complète et totale sur tous les points avant de passer à l'action, mais je pense qu'on se doit de les entendre, comme le député de Drummond et le député de Joliette le soulignaient tout à l'heure.

On est à même de se rendre compte, d'ailleurs, que dans le résumé des délibérations du comité que vous nous avez fourni ce matin, M. le Président. Il est loin d'y avoir unanimité entre les diverses parties. On s'entend, je pense, à ce jour, sur le principe d'une régie à différents niveaux, mais on ne s'entend pas tout à fait sur les pouvoirs à donner à cette régie. Il y a encore du travail à faire là-dessus.

Je vous remercie, M. le Président, d'avoir remis à chacun des membres du comité cette documentation. Elle sera très utile pour référer à différentes situations, plus particulièrement à ceux qui siègent peut-être pour la première fois à ce comité. Ils pourront se familiariser davantage avec les principales questions posées et pourront sans doute apporter un éclairage nouveau lors des prochaines séances du comité. Pour ma part, je souhaite que l'on puisse apporter une solution le plus rapidement possible. Je sais qu'il existe un problème. Ces camionneurs ont besoin de lois qui leur permettent de gagner leur vie honorablement et c'est tout simplement ce qu'ils demandent. Il ne s'agit pas pour les camionneurs-artisans d'avoir un

traitement de faveur. Il s'agit tout simplement qu'ils puissent gagner leur vie de façon normale.

Je souhaite que ce problème se règle la plus tôt possible. Par la poursuite des réunions du comité, qui reprendront, j'imagine, prochainement, nous pourrions continuer de circonscrire le problème de façon à en arriver à une proposition globale qui puisse sinon satisfaire tout le monde, satisfaire, au moins, la plus grande partie des intéressés, de part et d'autre.

M. PINARD: Permettez-nous d'ajouter quelques mots et de vous alerter relativement à une situation déplorable qui se développe actuellement dans le domaine du transport artisan. Dans ma région, par exemple, il semblerait qu'une autre association de camionneurs-artisans a été formée pour faire concurrence à celle qui l'avait déjà été.

M. GARDNER: Je m'oppose à cette intervention du député de Drummond. Etant donné que nous nous étions entendus au départ pour assister à une remise de documents, étant donné également qu'il manque plusieurs membres du comité actuellement, je crois qu'il ne convient pas de faire des remarques qui peuvent, disons dans l'avenir, créer un certain climat qui ne serait pas favorable aux discussions.

M. PINARD: Je voudrais vous rassurer tout de suite sur le motif de mon intervention qui n'est certainement pas à caractère partisan et vous alerter, en votre qualité de président d'un comité de la Chambre, sur une situation qui peut dégénérer en conflit très grave et qui peut amener peut-être de la violence si, à un moment donné, le gouvernement n'intervient pas.

Je pense que les esprits sont surchauffés dans quelques régions de la province à l'heure actuelle, à cause des agissements d'associations de camionneurs rivales. Je vais vous en donner un exemple. Dans le journal *La Parole* du mercredi 12 février 1969, on parle d'une réunion des propriétaires de camions du comté de Drummond. Les propriétaires de camions convoqués à cette réunion ont réélu M. Louis-Philippe Desautels à la présidence de leur association. Cette association groupe des camionneurs-artisans et des transporteurs publics. Mais, il semblerait — et je dis il semblerait — qu'une espèce de ségrégation ait été faite de façon à faire une division entre les camionneurs-artisans eux-mêmes, de sorte que, dans mon comté et dans d'autres que je

connais, il existe deux associations rivales maintenant.

L'Association des camionneurs, présidée par M. Louis-Philippe Desautels, n'aurait pas obtenu son accréditation auprès du ministère... Comment s'appelle le ministère des compagnies?

M. LE PRESIDENT: Des Institutions financières.

M. PINARD: Des Institutions financières. Cela me paraît assez grave. Cette association rivale se trouverait à agir dans l'illégalité, alors que l'autre association est bel et bien incorporée en vertu des lois de la province. Elle a obtenu sa charte et agit dans la légalité et dans le respect des règlements. C'est déjà une cause de conflit assez grave, qui peut conduire à un moment donné, à des actes qui pourraient devenir violents.

Un autre problème qui m'apparaît assez grave aussi, c'est que cette association de camionneurs est présidée par M. Desautels qui est lui-même un transporteur public et dont les camions portent des plaques d'immatriculation avec un « L ». Cela le rendrait lui, président, inéligible à la fonction qu'il détient présentement, inéligible aussi au titre de camionneur-artisan dont il use illégalement à mon avis, à l'encontre des règlements, et de la définition de ce qu'est le camionneur-artisan.

Vous voyez que, là encore, c'est une situation qui peut provoquer une réaction assez violente de la part de ceux qui agissent dans le respect des règlements et dans la légalité. Ce qui m'apparaît encore plus grave, c'est qu'à cette réunion présidée par M. Desautels où il a été réélu président de l'association, il a été décidé que l'association du comté de Drummond, qui n'est pas incorporée en vertu des lois de la province, demandera d'ici peu de temps son affiliation à l'Association du camionnage du Québec, se joignant ainsi à plusieurs autres comtés qui sont acceptés cette affiliation.

Je dis, M. le Président, que nous sommes en train de faire dégénérer le problème en une situation très grave» Ceci va certainement amener des réactions brutales de la part de l'Association du camionnage artisan indépendant qui, elle, a respecté les lois de la province et a obtenu des chartes d'incorporation en bonne et due forme de la part des autorités provinciales, alors qu'il semblerait que les associations rivales ne l'ont pas fait.

S'il fallait que les associations rivales, qui groupent un certain nombre de camionneurs-

artisans, en plus de ne pas avoir d'accréditation légale, demandent leur affiliation à l'Association du camionnage ou du transport routier de la province, vous voyez tout de suite que le problème s'en va dans une tout autre direction que celle où nous aurions voulu circonscrire nous-mêmes tout le problème du transport artisan, soit dans les chantiers de voirie, soit dans les territoires forestiers.

Comment allons-nous juguler les éléments contradictoires qui vont évidemment se faire face à cette occasion? Cela peut retarder considérablement nos travaux. N'y aurait-il pas moyen, M. le Président, de faire vous-même une enquête en votre qualité de président du comité, et de voir si, véritablement, la situation que je viens de décrire — et je peux vous en fournir la preuve, du moins par les extraits de journaux que j'ai entre les mains — n'est pas en train de se développer un peu partout à travers la province?

Je vous dis tout de suite que, si tel était le cas, les travaux du comité lui-même seraient à ce moment-là menacés de paralysie. Notre action, qui était jusqu'ici bienfaisante, se trouverait jugulée, annihilée en quelque sorte. Nous n'aurions plus alors de pouvoir pour en arriver tous ensemble à une solution équitable de la situation.

M. LE PRÉSIDENT: J'en prends note.

M. PLAMONDON: M. le Président, si je comprends bien, ça pose un problème. Ce problème existe, non seulement dans le camionnage, mais à tous les niveaux où le syndicalisme existe. Il y a quand même chez nous ce principe de liberté d'association qui laisse à des individus qui, à un moment donné, ne sont pas satisfaits d'une association, le privilège de s'affilier à une autre association.

Je veux bien croire qu'il y a peut-être des motifs qui peuvent être interprétés de façon bien différente, mais, entre autres choses, j'ai vécu différentes expériences qui me portent à croire que certaines associations elles-mêmes font un peu pour s'amener des rivalités comme celles-là. Exemple, vous avez dans un comté une association de camionneurs-artisans. Vous avez l'autre association — comment l'appelle-t-on? — l'Association du camionnage du Québec, qui groupe les transporteurs régis par la Régie des services publics, mais qui groupe également les camionneurs indépendants. La preuve, c'est que nous avons M. Blouin qui siégeait à notre comité.

Vous avez une association dans un comté qui régit — j'emploie le mot « régit » non pas

au sens juridique — disons qui s'occupe du transport des camionnages-artisans. Par ailleurs, l'un des membres de l'Association du camionnage du Québec veut obtenir du travail dans le comté où il réside, mais, du simple fait qu'il n'est pas membre de l'autre association, on lui refuse le droit de travailler.

Vous voyez tout de suite qu'il y a déjà, au départ, une attitude fermée des associations, ce qui peut à ce moment-là provoquer certains individus, qui disent: « Ecoutez, nous allons nous orienter autrement. » C'est évidemment une situation malheureuse et qui se reproduit ailleurs. Cela provient peut-être du fait que certains organismes se sont arrogé le droit de vie ou de mort sur les camionneurs.

Vous avez quand même certains organismes syndicaux — appelons-les comme ça — ou associations qui, aujourd'hui, se sont arrogé le droit de vie ou de mort, en ce sens qu'on va dire à tel individu: Toi, tu n'es pas membre de l'association, donc, tu n'auras pas de travail. Et on leur refusera même le droit de faire partie de l'association.

Des attitudes comme celles-là, même si elles peuvent être justifiées dans certains cas peuvent être de nature, je pense, à provoquer des gestes comme celui que vous venez de souligner.

M. LE PRÉSIDENT: Je ne peux passer sous silence la déclaration de l'honorable député de Drummond qui mentionnait la déclaration de l'honorable ministre du Travail et député de Champlain qui assurait la Chambre qu'un projet de loi était en préparation, c'est-à-dire à l'étude, dans le but d'arriver à une solution du problème du camionnage artisan. Je peux assurer le député de Drummond que ledit projet de loi est en préparation. Maintenant, devons-nous, comme membres du comité, assurer les membres de ce comité que ce projet de loi créera automatiquement une régie ou parlera du droit d'association, d'affiliation ou de représentation de tous ceux qui sont troublés par ce grand problème qu'est le camionnage artisan? Soyez assuré, M. le député de Drummond, de même que tous les membres du comité, que nous allons respecter la parole de l'honorable ministre du Travail et qu'un projet de loi sera déposé.

Pour ce qui est du problème que vous avez soulevé tantôt concernant la double représentation ou les associations multipliées dans chacun des comtés, je pense que le député de Drummond, qui est de bonne foi, admettra avec moi que ce n'est pas, dans ce domaine particulier, un phénomène nouveau, la double représentation. Nous avons vécu, au Québec, des heures assez

mouvementées lorsqu'il y avait de l'emploi nouveau, sur des chantiers de construction en particulier, lorsqu'il y avait pour les syndicats, appelons-le par son nom, un avantage pécuniaire. Lorsqu'il s'agit d'accréditer ou de s'associer de nouveaux membres, il y a toujours une guerre intestine; il y a toujours le problème de la représentation. Qu'on me permette de rappeler au comité le problème de la Bechtel à Baie Comeau, ou nous avons vu s'affronter les grandes centrales syndicales. Le député de Drummond soulève le problème de la représentation à l'intérieur de l'Association du camionnage indépendant incorporée au Québec. Nous avons eu comme membre délégué à notre comité M. Roméo Blouin, comme le mentionnait le député de Portneuf, et nous l'avons accepté avec plaisir. Il nous a fait part de son expérience; il nous a également fait part des expériences de la Régie des transports. Il nous a certes été très utile.

Maintenant, est-ce le rôle du comité de discuter du problème de l'accréditation syndicale? Est-ce le rôle du comité de parler de représentation à l'intérieur des associations? Je pense que si nous parvenons tous à nous entendre de bonne foi pour la création d'une loi qui nous amènera, soit à recommander aux associations de se former en coopératives, soit d'être régies par un mécanisme ressemblant à la Régie des transports actuelle, soit à être toutes fusionnées à l'intérieur d'une même régie, je pense que nous réglerons le problème en partie. Mais comme je le disais aux représentants des associations indépendantes, nous ne réglerons pas le problème des camionneurs en totalité.

Devant les faits accomplis, le problème du volume d'affaires à donner à chacun des camionneurs dans leurs comtés respectifs ne sera pas réglé demain matin parce que le gouvernement aura décrété une loi exigeant que tout le monde s'adresse à la régie pour l'obtention d'un permis. On ne réglera pas le volume des affaires de ces gens.

Le problème majeur du camionneur-artisan — le député de Drummond le sait, il a été ministre de la Voirie — est provoqué par ceux qui ont énormément de difficultés financières. Quand un homme travaille cinquante jours par année, il a la tâche de subventionner son camion à même le salaire qu'il devait apporter pour faire subsister sa famille. Mais je pense que le rôle du comité n'est pas de discuter des modalités ou des droits d'association ou de représentation des associations particulières. Nous devons tenter d'éliminer les rivalités qui existent entre les associations. C'est notre devoir, comme représentants des majorités de

chacun de nos comtés, de tenter de faire vivre ces gens dans un climat plus calme, plus serein. Mais le comité n'a pas comme rôle de surveiller le ministère du Travail, qui est responsable des accréditations. Le comité n'a pas comme rôle de donner des directives à la Régie des transports ou de s'immiscer dans leur travail. Nous avons besoin de la collaboration de tous. Je sais que nous obtiendrons la collaboration de tous les députés pour qu'enfin, comme je le disais au début, un meilleur climat règne dans cette partie de la société du Québec qui gagne difficilement sa vie au volant d'un camion, et que l'on a convenu d'appeler, ici, au Québec, les camionneurs-artistes.

Je pense que nous avons tous un devoir, c'est de procurer à ces gens le moyen de subsister. Est-ce qu'il y en a d'autres qui veulent faire des commentaires?

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, vous dites que ce n'est à nous de dire à la Régie des transports ce qu'elle doit faire, je suis bien d'accord. Le ministère du Travail, je suis d'accord avec vous. Mais quelles sont les grandes lignes des recommandations que le comité, ici, ce matin, peut faire? Il y a seulement des députés ici, ce matin. Quelles sont d'après vous, les recommandations à faire ce matin? Je pense que, ce serait la grande ligne. Vous avez siégé à plusieurs reprises. Moi, c'est la deuxième fois que je siége. Alors, quelles sont, d'après vous, les recommandations que nous pouvons faire. Naturellement, il y a certainement des recommandations que nous pouvons faire sur la question d'association, comme vous le disiez. Je suis bien d'accord avec vous, je crois que nous devrions laisser cela à chaque comté. Quelles sont les recommandations de base que nous pourrions faire ce matin? Nous aurons certainement des recommandations à faire, même à la Régie des Transports, pour avoir une régie pour ces camionneurs-là. Je ne voudrais pas faire perdre le temps du comité. Par contre, si nous siégeons ici, nous allons sûrement faire des recommandations à certains ministères.

M. LE PRÉSIDENT: Puis-je faire remarquer au député de Bourassa que, le ou vers le 18 décembre, comme membre du comité, il a reçu une lettre signée de ma main et lui demandant de faire parvenir ou de préparer un travail concret, dans le but d'en arriver à une solution du problème créé par cette situation dans le monde du camionnage artisan?

Ce matin, nous nous sommes entendus sur une méthode de travail. Nous avons remis à chacun des membres du comité tout le maté-

riel que nous avons reçu au cours de l'été 1968 de même que de l'automne 1968, tout le travail, toute la collaboration que nous avons obtenus de ceux qui sont venus nous aider à la préparation de ces mémoires ou documents, tels que mémoires de l'Association des constructeurs de route et des grands travaux, de l'Association des camionneurs-artisans, de l'Association nationale.

Ce matin, étant donné que plusieurs des membres n'étaient pas sensibilisés au problème particulier que crée le camionnage artisan au Québec, nous avons après entente avec le représentant de l'Opposition, le député de Drummond, convenu de cette méthode de travail. Quand tous les membres du comité auront pris connaissance du volumineux dossier que nous leur remettons, nous fixerons ensemble une prochaine rencontre. Nous y entendrons les suggestions positives de tous les membres du comité, de même que toutes les personnes de l'extérieur pouvant apporter de la lumière sur ce problème-là, pour créer au Québec un climat meilleur dans le domaine du transport non régi. C'est là l'esprit du comité, et c'est là le travail que nous voulons accomplir pour le plus grand bien de tous.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je vous remercie de m'avoir envoyé une lettre, à la mi-décembre, si ma mémoire est fidèle.

UNE VOIX: Le 18 décembre.

M. TREMBLAY (Bourassa): Par contre, c'est la première fois que je suis invité à siéger à ce comité. Je n'ai siégé qu'une fois, et c'était pour remplacer M. Mailloux. Il y a certainement des choses dont je ne suis pas au courant. C'est pour cela que je vous demande des détails.

M. LE PRESIDENT: Comme je vous l'ai dit, M. Tremblay, on a remis ce matin...

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est pour cela que je m'informe de l'ordre du jour.

M. LE PRESIDENT: Afin d'exempter la répétition, on a remis...

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est plutôt pour venir chercher le rapport. Je vais étudier le rapport. Après, nous aurons une autre rencontre où nous pourrions faire nos recommandations.

M. LE PRESIDENT: Pour exempter...

M. TREMBLAY (Bourassa): Il ne faut pas vous en faire, je n'étais pas assez au courant du problème.

M. PLAMONDON: Il y a plusieurs nouveaux membres au comité.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est cela.

M. PLAMONDON: C'est normal qu'ils ne soient pas sensibilisés, qu'ils ne soient pas au courant du problème comme ceux qui ont siégé plus souvent. D'autant plus, comme l'a fait remarquer tantôt le député de Bourassa...

M. TREMBLAY (Bourassa): Disons que je suis sensibilisé au problème, alors que je ne suis pas au courant de l'évolution des discussions du comité depuis... Je crois que cela fait un an ou neuf mois qu'il travaille.

M. PLAMONDON: Je m'excuse. Je ne vous visais pas particulièrement, quand je disais que les membres pouvaient ne pas être sensibilisés. Vous savez qu'il y en a plusieurs autres qui ont été...

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Nous n'étions que quatre, et maintenant nous sommes douze. Pour exempter la répétition, le député de Drummond a participé, cet été...

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Alors, nous remettons tout ce qui s'est déroulé. Est-ce que nous nous entendrions pour lever l'assemblée? Est-ce que les membres du comité s'entendraient pour que le représentant de l'Opposition, le député de Drummond, et moi-même, nous fixions la date de notre prochaine rencontre, comme nous l'avons fait pour aujourd'hui? Nous communiquerons ensemble, lorsque tous les membres auront reçu tous les documents. Pour ma part, je proposerais le jeudi 27 février.

M. PINARD: Dans la semaine de l'ouverture de la session.

M. LE PRESIDENT: Cela peut ne pas convenir à tout le monde, parce qu'il y aura plusieurs parlementaires qui viendront à Québec pour la première fois depuis l'ajournement de décembre, et ils auront énormément de choses à faire. De toute façon, comme je l'ai dit, l'important est d'avoir un climat serein pour que nous soyons

capables, en vrais parlementaires, régler un problème comme des hommes d'affaires qui n'ont pas de temps à perdre. Le député de Drummond et moi, nous pourrions nous entendre sur la date de la prochaine rencontre, si les membres n'ont pas d'objection.

M. PINARD: M. le Président, à la prochaine réunion, dont la date pourrait convenir à tous ou du moins à la majorité des membres du comité, est-ce que vous croyez que les membres auront eu suffisamment de temps pour parcourir les documents que vous leur avez remis ce matin? De façon que nous ne soyons pas obligés, à la prochaine réunion, de faire ce qu'on appellerait une opération de déblayage, et de façon qu'il nous soit permis de convoquer, par exemple, M. Paul-A. Lachance ou une autre personne qui représenterait l'industrie des pâtes et papier ou les compagnies forestières, et de façon que nous attaquions, le plus rapidement et le plus directement possible, tout le problème du transport en forêt,

M. LE PRÉSIDENT: Pourquoi ne nous entendons-nous pas ce matin? Nous ne nommerons spécifiquement personne. Après avoir consulté les membres, de votre côté, et moi, après avoir consulté les membres du côté ministériel, nous pourrions convoquer ceux à qui nous voudrions poser des questions particulières à la suite de la lecture des documents. Je pense que ce serait avantageux pour tous les membres de prendre connaissance du dossier. Ceux qui auront des questions concernant le matériel déjà déposé pourront recevoir les réponses appropriées de ceux qui ont collaboré à ce travail. Si cela va, nous allons...

M. PINARD: C'est une procédure qui m'apparaît très raisonnable dans les circonstances.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que je pourrais vous poser une question, M. le Président? Est-ce que vous avez déjà rencontré un représentant des pâtes et papier?

M. LE PRÉSIDENT: C'est justement ce dont nous parlions.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous ne les avez jamais rencontrés auparavant? Bon, d'accord. Ceux que vous avez rencontrés, c'étaient les entrepreneurs de route, tout cela?

M. PINARD: Sauf que des membres de l'Association du camionnage artisan du Québec ont soulevé, à de multiples reprises, lors des réunions du comité, le problème du transport en forêt.

Ils se sont plaints qu'ils étaient vraiment maltraités, mal payés, qu'on leur donnait les opérations les plus difficiles et les moins rentables, que les compagnies qui donnaient des contrats de transport en forêt s'arrangeaient pour que ce soit l'entrepreneur routier qui bénéficie des meilleurs avantages du transport en forêt et que le travail sale soit laissé aux camionneurs-artistes. C'est de ça qu'ils se sont plaints à de multiples reprises, et c'est ça qu'il faudrait approfondir pour mieux jauger la situation.

M. PLAMONDON: C'est justement ce qu'on a souligné tout à l'heure. C'est que, jusqu'à maintenant, le problème du camionnage artisan a pris naissance, si on peut dire, dans le domaine des travaux de la voirie. Je pense que c'est de là que le problème crucial est né. C'est dire que, jusqu'à maintenant, le comité s'est surtout penché sur cet aspect du problème. Nous avons entendu les camionneurs d'une part, les représentants des patrons d'autre part. Je pense qu'il est normal — et tout à fait logique — que nous entendions les deux côtés avant de prendre des décisions. Or, dans le domaine du transport en forêt, il y a également un problème assez grave. Jusqu'à maintenant, nous avons entendu certaines revendications des camionneurs. Nous n'avons pas attaché une attention toute spéciale à ce problème-là, mais il reste que, même si nous avons entendu quelques revendications des camionneurs, nous n'avons pas encore eu l'occasion d'entendre le côté patronal. C'est dans ce sens-là que nous nous sommes entendus tout à l'heure pour demander d'inviter... M. Pinard a suggéré d'inviter M. Lachance, du Conseil des pâtes et papier, et il y aura certainement d'autres personnes de ce côté-là que nous entendrons, pour essayer de bien situer le problème.

M. LE PRÉSIDENT: Si on veut me le permettre, comme je le mentionnais tout à l'heure au député de Drummond, au cours de notre étude, l'été dernier, j'ai personnellement recommandé au comité — si le député de Portneuf se souvient — que l'on demande au ministère des Terres et Forêts, aux représentants de l'industrie des pâtes et papier, à tous ceux qui sont intéressés directement ou indirectement au domaine de la forêt, qu'on les amène autour de la table. A ce moment-là, l'Association des camionneurs-artistes s'est opposée, prétextant que le comité était leur affaire et non pas l'affaire des gens des pâtes et papier. Maintenant, je pense que là-dessus, tout le monde s'entend, nous en sommes rendus là où nous

devons tenir compte de la répercussion économique d'une législation imposée par le gouvernement, sans amener à la table des parties à qui l'on pourrait faire un tort considérable. Il faut tenir compte de l'industrie forestière dans l'économie du Québec et nous devons nécessairement avoir à la table les gens qui nous éclaireront. Nous prendrons notre décision après avoir entendu toutes les parties.

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela veut dire que lors de la prochaine réunion du comité, ces gens seront ici pour nous donner leur version. Nous allons les écouter. Après, je demanderais que le comité, seulement les législateurs, se rencontrent pour prendre une décision ensemble, parce que nous ne pouvons pas prendre de décision devant ces gens. Quand on prend une décision, on peut aider quelqu'un, mais, par contre, on peut en rendre d'autres malheureux. A ce moment-là, le comité devra siéger à nouveau et décider ce qu'il pourrait résulter des discussions.

M. LE PRESIDENT: C'était exactement le but de notre rencontre, tel que nous l'avions discuté, le député de Drummond et moi.

UNE VOIX: Est-ce qu'il y a des gens de la voirie qui sont venus comparaître devant le comité?

M. LE PRESIDENT: Qui sont venus et qui ont collaboré à la préparation des documents qu'on vient de remettre et qui sont encore prêts à collaborer. Maintenant, le député de Drummond le mentionnait tantôt, chaque fois qu'il y a une revendication de la part d'une association de camionnage — le député de Drummond a été ministre de la Voirie, il le sait — les associations se retournent du côté du ministère de la Voirie. Après avoir fait une étude assez approfondie, nous remarquons que l'importance des travaux confiés par la voirie aux camionneurs-artisans ne dépasse jamais, dans aucun comté du Québec, de 20% à 24% de la masse de travail que représentent les travaux de voirie.

Nous ne pouvons pas faire une loi tenant compte de 20% d'influence des travaux dans une zone. Il y a le ministère des Travaux publics, le ministère de l'Agriculture, le ministère des Richesses naturelles, indirectement, par l'Hydro-Québec, et le ministère des Terres et Forêts. Il y a l'entreprise privée, qui a recours aux services des camionneurs-artisans — et l'impact est toujours sur le ministère de la Voirie — les municipalités, les commissions scolaires. Hier, — je pense que le député de Drum-

mond a reçu la même visite que moi — je recevais des gens membres de différentes associations de Drummond, de Missisquoi, d'Iberville. On me faisait remarquer un domaine où la majorité du public ignore l'importance du camionneur-artisan, la série de polyvalentes qui ont été bâties au Québec. Cela nécessitait la collaboration des camionneurs-artisans, pour l'excavation, etc.

On a toujours les yeux tournés vers le ministère de la Voirie, mais ce n'est pas le seul et unique employeur du camionneur-artisan. Il ne faudrait quand même pas le perdre de vue. C'est pour cela qu'au cours de l'été, le député de Portneuf et le député de Drummond sensibilisaient les artisans pour que nous ayons à la table tous ceux qui les emploient. Ils n'ont malheureusement pas acquiescé à notre demande, et, aujourd'hui, nous nous rendons compte qu'il serait imprudent d'agir comme législateurs, tenant compte des seules revendications d'un secteur de l'économie. Nous devons avoir l'éventail des employeurs des camionneurs-artisans pour en arriver à une solution.

Dans cet esprit-là, je pense que nous arriverons, et tout le monde est d'accord ici, à régler ce problème. Sur ce...

M. PLAMONDON: Avant de terminer, je voudrais souligner la présence à cette table du député d'Iberville et du député de Rouville, qui remplaçaient MM. Flamand et Gagnon.

M. LE PRESIDENT: Je ne voudrais pas déplaire à mes collègues, mais je pense que le règlement exige qu'il y ait motion quarante-huit heures avant...

M. PLAMONDON: De toute façon...

M. LE PRESIDENT: Votre intérêt est quand même souligné.

M. HAMEL: Nous avons notre association dans le comté de Rouville et nous savions que le comité siégeait. Nous venions voir...

M. LE PRESIDENT: Lors d'une prochaine séance, je pense que nous pourrions nous entendre — les deux parties — pour changer des membres du comité. Il peut arriver que quelques-uns manifestent plus d'intérêt que les autres, ou, pour des circonstances particulières, comme l'hospitalisation de membres, ce matin, soient retenus pour affaire particulière dans leur comté. Je pense à M. Mailloux, qui est retenu par une circonstance particulière, et à M. Bernatchez, qui est hospitalisé. Nous pourrions nous

entendre avant, et faire parvenir au greffier la liste de ceux qui devront remplacer.

Merci, messieurs.

Puis-je proposer que tous les rapports, tout le matériel remis entre les mains de chacun

des membres soient enregistrés au journal des Débats?

M. PINARD: Je seconde la proposition du président du comité.

(Fin de la séance; 12 h 18)

ANNEXE A

LISTE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT LIPPE

CONTROLE DES CHARGES

I - L'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964, rattaché à l'article 49 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231) doit être amendé et les moyens doivent être trouvés pour faire en sorte que la nouvelle réglementation relative à la pesanteur des véhicules automobiles soit observée, comme c'est le cas ailleurs en Amérique du Nord.

II - Le ministère de la Voirie ne devrait plus être autorisé à payer quelque quantité que ce soit de matériaux transportés sur un camion en sus de ce qu'il est permis par les règlements en cours.

III - Une fois que la loi des pesanteurs aura été corrigée et appliquée, il est recommandé qu'aucun permis spécial permanent ne soit accordé qui confirmerait de nouveaux privilèges pour des catégories de camions que la loi exclut. Les camions extra-lourds existants seraient retirés de la circulation au fur et à mesure que se terminera leur vie utile.

IV - Le nombre de balances permanentes le long des routes doit être accru, et leur entretien, de même que leur vérification, doit être assuré périodiquement. Toutes les balances permanentes devraient relever du ministère des Transports et Communications et non plus des Travaux publics, de façon à améliorer l'efficacité du contrôle.

V - **Tout** employé de la Sûreté provinciale, la police des autoroutes, les corps de police municipaux, les inspecteurs du ministère de la Voirie et les employés de la circulation au ministère des Transports et Communications, devront avoir accès à ces balances et le pouvoir de dresser des procès-verbaux.

VI - Les amendes devraient suivre une échelle progressive qui tienne compte de l'importance de l'excédent de charge et de la répétition des infractions.

EXAMEN DES VEHICULES

VU - Tous les camions devraient subir une inspection technique chaque année, sous le contrôle de la Régie des transports.

PROTECTION LOCALE

VIII - Le Comité recommande que la protection locale applicable aux camions utilisés pour des contrats gouvernementaux s'applique dorénavant au niveau des grandes régions administratives, mais qu'elle soit totale.

IX - Le Comité recommande que la protection s'applique indépendamment du montant des contrats.

X - Les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pourront utiliser sans restriction leurs propres camions.

REGIE DU CAMIONNAGE

XI - La juridiction de la Régie des transports doit être étendue au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable.

XII - La Régie devra contrôler l'émission de permis pour les camions à bascule et déterminer, sur les bases régionales, dans quelles conditions le nombre des permis peut être accru.

XIII - La Régie promulguera des taux de transport applicables aux contrats gouvernementaux. Ces taux seront établis chaque année par un comité interministériel formé de représentants des ministères de la Voirie, des Travaux publics et du Travail.

XIV - La Régie devra surveiller l'application des règlements et l'observance des taux promulgués.

ORGANISATION DES CAMIONNEURS

XV - Le Service des coopératives du Secrétariat provincial du Québec devrait fournir toute l'information et l'aide technique possibles aux groupements de camionneurs intéressés à utiliser la formule coopérative.

XVI - L'organisation des camionneurs ou le regroupement des associations existantes devraient se faire sur une base régionale et non à l'échelle locale ou à celle du comté.

XVII - Le Code du travail, à l'article 1, paragraphe m, définition du terme « salarié », ou autrement, devrait être modifié pour permettre aux camionneurs propriétaires d'un ou deux camions d'être considérés comme des salariés et de pouvoir négocier des conventions de travail.

XVIII - Lorsqu'il existe une convention collective entre un groupe de camionneurs et un ou des employeurs, les parties à cette convention devraient s'efforcer d'obtenir que les conditions de travail qui y sont prévues soient étendues par décret à toute la région, en vertu des mécanismes d'extension juridique prévus à la Loi des décrets de convention collective.

XIX - La Régie des transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'association, syndicat ou coopérative à laquelle ils appartiennent. Si la Régie considère que la preuve est faite, elle pourra rompre toute relation avec le groupement en question, jusqu'à ce que les pratiques incriminées aient été éliminées.

PREQUALIFICATION DES ENTREPRENEURS

XX - Advenant l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs, les infractions à la cédule des justes salaires, les retards apportés au paiement des camionneurs et d'une façon générale tous les cas de fraude perpétrés contre les camionneurs indépendants devraient, après déclaration par la Régie des transports, donner lieu à une pénalité applicable au montant de la préqualification.

ANNEXE B

MEMOIRE

préparé par

**L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS-ARTISANS
INDEPENDANTS INC.**

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUEBEC INC.

LE SYNDICAT DES CAMIONNEURS DU COMTE DE LEVIS

LA FEDERATION DES ASSOCIATIONS DES CAMIONNEURS
DE LA MAURICIE

adressé au

COMITE D'ETUDE ET DES NORMES DES JUSTES SALAIRES

Québec, septembre 1968

Etude des Vingt recommandations

du rapport Lippé

par

L'ASSOCIATION NATIONALE DES CAMIONNEURS ARTISANS
INDEPENDANTS INC.

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUEBEC INC.

LE SYNDICAT DES CAMIONNEURS DU COMTE DE LEVIS

LA FEDERATION DES ASSOCIATIONS DES CAMIONNEURS
DE LA MAURICIE

relatives au camionnage public moyennant considération pécuniaire et non contrôlé par la Régie des Transports.

Intention

Le but de cette communication est de soumettre au comité une étude faite par les quatre organismes précédemment mentionnés.

Exécution

Il n'est pas question de retourner en arrière, de relever tous les exposés antérieurs, mais plutôt vous faire vivre le réel problème et vous aider à y apporter la plus juste et équitable des solutions pour le camionneur (artisan), dans le plus bref délai possible sans causer préjudice aux entrepreneurs dans le même genre de transport. Même si le problème vous semble complexe dans l'ensemble, il ne l'est pas sur les contrats du Gouvernement, il faut regarder là où le conflit existe et pourquoi il existe, et en étudier les raisons.

Recommandation 1

Nous désirons que la Loi de la pesanteur soit appliquée et respectée intégralement par tous les véhicules commerciaux (camions et autobus) circulant sur les routes.

Recommandation 2

Nous sommes tous d'accord pour cette recommandation et nous croyons que celle-ci complète la précédente.

Recommandation 3

Nous recommandons que les camions pesant à lège plus de 20,000 livres et achetés et enregistrés après le 1er janvier 1966 aient le droit au même privilège pour la pesanteur que ceux achetés avant cette date.

Nous recommandons également que la tolérance qui existe présentement pour la pesanteur pour les autres catégories de camions, demeure jusqu'à ce que prenne fin l'Arrêté-en-Conseil 1045.

Recommandation 4

Toutes les balances permanentes devraient relever du Ministère des Transports et Communications.

Recommandation 5

Nous recommandons le changement du mot « employé » pour les mots « surveillant routier au Ministère des Transports et Communications ».

Recommandation 6

Cette recommandation est acceptée tel que dans le Rapport Lippé.

Recommandation 7

Tous les camions devraient subir une inspection technique chaque année, sous le contrôle du Ministère des Transports et Communications.

Recommandation 8

Cette recommandation nous paraît dangereuse d'application dans les comtés ruraux où la distance est très éloignée.

Nous recommandons que la protection s'applique aux camionneurs du comté mais en commençant par l'embauchage des camions de la localité où le ou les contrats s'exécutent.

Recommandation 9

Nous sommes tous d'accord pour cette recommandation.

Recommandation 10

Nous recommandons que l'entrepreneur, dans l'avenir, devra sur tous les contrats du Ministère de la Voirie ou d'autres ministères du Gouvernement de la Province, que 75% du volume des matériaux pouvant être transportés par camions, servant à la construction ou la réparation, soit accordé aux camionneurs du comté où s'exécute le contrat.

Recommandation 11

Nous sommes d'accord à cette recommandation et de plus, nous recommandons que tout le transport fait moyennant considération pécuniaire en vertu de l'article 33 de la Loi du Transport Routier de la Province de Québec soit contrôlé.

Recommandation 12

Nous recommandons que la Régie contrôle l'émission de permis pour tout le transport fait par camion moyennant considération pécuniaire et de plus, que cette Régie soit complètement distincte de la Régie des Transports actuelle.

Recommandation 13

La Régie décrètera des taux, par comté, pour le transport énuméré dans les deux articles plus haut mentionnés et ces taux seront décrétés à la demande des camionneurs du comté.

Recommandation 14

Nous sommes d'accord avec cette recommandation.

Recommandation 15

Une coopérative de camionneurs serait un entrepreneur.
C'est donc dire qu'elle agira comme entrepreneur ou agent pour ses membres dans le domaine du camionnage et, à cette fin, acquérir, échanger, louer ou autrement posséder les appareils, machines et outillages nécessaires afin d'organiser des services de transport.
En conclusion, la formule coopérative a été rejetée.

Recommandation 16

Nous sommes d'accord avec cette recommandation.

Recommandation 17

Nous ne sommes pas d'accord puisque nous avons recommandé précédemment une Régie.

Recommandation 18

Cette recommandation est par le fait même exclue par la recommandation 17.

Recommandation 19

Nous ne sommes pas d'accord avec cette recommandation mais nous suggérons ce qui suit: La Régie des Transports devra être habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés.

Recommandation 20

Advenant l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs, les infractions à la Loi de la Régie des Transports dont on parle présentement, les retards apportés au paiement des camionneurs et d'une façon générale tous les cas de fraude perpétrés contre les camionneurs, devraient, après déclaration par la Régie des Transports, donner lieu à une pénalité applicable au montant de la préqualification.

Autres recommandations que nous vous soumettons respectueusement:

- a) Nous recommandons que les entrepreneurs ou les sous-entrepreneurs du Ministère de la Voirie ou de tout autre département, paient les camionneurs au moins à tous les quinze jours et que de plus, les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs remettent aux camionneurs le double d'une fiche indiquant le poids net de la charge soit en tonnes, en verges ou en livres, le nombre de milles parcourus par voyage, ou, s'ils travaillent à l'heure, le nombre d'heures effectuées chaque jour par le camion.
- b) L'entrepreneur ou le sous-entrepreneur qui fait travailler le camionneur à l'heure ou à forfait et qui le commande de se rapporter tel jour, à telle heure, pour du travail, et si pour une raison ou pour une autre, à ce moment-là il ne peut l'embaucher, il devra le rémunérer au taux horaire suivant la capacité du camion et pas moins de deux heures.
- c) Que le ministère de la Voirie ou tout autre ministère du Gouvernement de la Province paie aux contracteurs les mêmes taux pour le transport par camion, de matériaux, que ceux devant être payés aux camionneurs pour leur partie de 25% qu'ils auraient droit de transporter.
- d) Nous recommandons que sur l'organisme de la Régie que le Gouvernement devrait instituer, il y ait deux régisseurs choisis parmi les membres des Associations.

Conclusion

Nous croyons qu'avec les remarques contenues dans ce mémoire, les réunions genre d'aujourd'hui, pourront être éliminées et qu'un rapport devra être préparé et soumis le plus tôt possible au Gouvernement de la Province.

Et nous avons signé:

L'Association Nationale des Camionneurs
Artisans Indépendants Inc.

(signé) Alphonse Dufour, président

L'Association du Camionnage du Québec Inc.

(signé) Roméo Blouin, sec. général

Le Syndicat des Camionneurs du Comté de Lévis

(signé) André Viens, président

La Fédération des Associations des
Camionneurs de la Mauricie

(signé) Gaston Cournoyer, président

ANNEXE C

ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES & GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC, 435 Grande Allée est, Québec 4.

MEMOIRE

Introduction

L'Association des Constructeurs de Routes et Grands Travaux du Québec est heureuse d'avoir le privilège de soumettre ses idées et ses recommandations au groupe de travail sur le rapport Lippé formé par le Comité des Relations Industrielles de l'assemblée Législative le 3 juillet 1968. Les membres de notre Association sont tous personnellement affectés par les taux de transport fixés par la Cédule des Justes Salaires considérant que le transport des matériaux fait partie d'une opération essentielle dans l'exécution de leur contrat.

L'Association des Constructeurs de Routes et Grands Travaux du Québec est un corps politique incorporé en 1944 en vertu de la troisième partie de la Loi des Compagnies. Elle groupe dans ses rangs plus de cent cinquante membres qui exécutent environ 85% de tous les travaux publics exécutés par le Gouvernement Provincial, Fédéral, gouvernements municipaux et par l'industrie privée.

Historique du problème

Le problème du camionnage dans l'industrie de la construction n'est pas un problème nouveau même si son ampleur n'a commencé à se manifester pleinement que depuis 1960, époque de la décision gouvernementale de demander des soumissions publiques. C'est de l'histoire récente qui continuera de s'écrire dans le même sens jusqu'à ce que le Gouvernement du Québec ne réalise le tour de force de concilier la notion de la compétition libre et la détermination de prix unitaires de transport.

Lorsque, avant 1960, les prix de construction étaient fixés par négociations entre le Gouvernement et l'entrepreneur choisi, le prix unitaire de transport préoccupait peu l'entrepreneur puisqu'il était, la plupart du temps, rémunéré par des prix unitaires basés sur le coût établi par le Ministère plus un certain pourcentage. Cette méthode critiquée par l'Opposition comme ne permettant pas à la Province d'obtenir les effets d'une compétition saine était abolie lorsque s'effectuait le changement de Gouvernement de 1960.

Dès lors, l'aiguillon de la compétition fit descendre les prix de la construction à la grande satisfaction d'un Gouvernement heureux de prouver jusqu'à quel point leurs critiques passées étaient fondées en fait. Cependant, une ombre continua de demeurer au tableau comme effet secondaire néfaste d'un remède visant à enrayer un mal profond: les propriétaires de camions dont le seul revenu réel était celui qu'ils tiraient du transport du gravier, du sable et de l'asphalte à l'occasion de construction de routes se trouvèrent soudainement dans l'obligation de compétitionner entre eux pour pouvoir obtenir du travail. Dans le nouveau système, personne ne disait à l'entrepreneur de prendre tel ou tel camion. Bien plus, le propriétaire d'un camion commençait à entrer en compétition avec le propriétaire de plusieurs camions. Devant cette nouvelle compétition, le propriétaire d'un camion n'hésitait pas du tout à mettre de côté les taux à la tonne-

mille stipulés dans la Cédule des Justes Salaires puisque ces taux constituaient pour lui un empêchement de travailler. Cette attitude compréhensible de sa part n'était pas sans déplaire à certaines entreprises propriétaires de plusieurs camions qui, à leur tour, se voyaient devant une compétition totalement imprévisible. Ces entreprises, en effet, avaient souvent des conventions collectives avec des unions bona fide et le taux horaire pour leur chauffeur pouvait difficilement rencontrer le taux horaire d'opération du propriétaire d'un seul camion. Le résultat est que, cette année, certaines de ces entreprises insistèrent pour obtenir l'application intégrale de la Cédule des Justes Salaires dans le cas du propriétaire d'un seul camion. Comme ces compétiteurs ne se trouvaient pas uniquement sur les contrats provinciaux, les représentants des ouvriers des entreprises n'hésitèrent pas à demander l'introduction des taux à la tonne-mille dans les décrets de la construction. Le but avoué étant nécessairement de placer les entreprises dans une position compétitive plus avantageuse vis-à-vis des propriétaires d'un seul camion non soumis aux termes de conventions collectives.

Clause 75-25

La clause 75-25 recommandée par les associations de camionnage nous semble irrationnelle et irréaliste; elle est absolument contraire aux principes de la libre entreprise dans laquelle l'entrepreneur est lui-même plongé. Il est impossible à l'entrepreneur d'exécuter son contrat avec efficacité et économie s'il doit baser sa production sur des équipements de transport dont il ignore l'efficacité et le rendement. Comme le transport est un facteur concurrentiel important et décisif de sa soumission, il pourra difficilement présenter des prix réalistes aux donneurs d'ouvrage. De plus, la capacité de transport des véhicules qui lui serait imposée ne répond que rarement aux exigences de ses travaux.

Taux fixés au bordereau

Depuis les cinq dernières années, il a été prouvé que les entreprises de transport et les flottes de camions appartenant aux entrepreneurs pouvaient transporter à un coût inférieur à celui imposé par la Cédule des Justes Salaires et ce, malgré un coût d'exploitation et d'administration beaucoup supérieur à celui de l'artisan. L'artisan travaillant sur une base individuelle a des frais d'opération et d'entretien beaucoup plus économiques et doit, par le fait même, pouvoir travailler à meilleur compte que les entrepreneurs. Ces derniers réussissent tout de même à transporter plus économiquement pour le Gouvernement, c'est-à-dire, pour les payeurs de taxes. En imposant un pourcentage de camions-artisans, le Gouvernement se trouverait à subventionner une industrie qui s'est avérée non-rentable et une partie des crédits votés au Ministère de la Voirie servirait d'allocations sociales aux camionneurs. On a vu pourtant récemment un Gouvernement décider de ne plus subventionner un chantier maritime parce que ce dernier n'était pas rentable et parce que sa productivité ne répondait plus aux normes des temps actuels. Ceci faisait partie d'une politique anti-inflationniste chère aux gouvernements actuels.

Fixation des taux de transport

Nous aimerions aussi démontrer l'impossibilité de fixer des taux uniformes pour le transport de matériaux parce que trop de facteurs viennent changer la nature du travail à exécuter:

- a) Facilité d'accès au point de chargement; très facile dans une carrière bien organisée ou dans certains bancs. Très difficile sur chemin temporaire en mauvais état.
- b) Propreté et solidité du banc; peut être très beau et solide sur banc de gravier; très mauvais dans une chambre d'emprunt.

- c) Chemin de halage. Très économique:
 1- Sur route pavée, large (route Transcanadienne, Autoroute, Boulevard Métropolitain, etc.)
 Très économique,
 2- Sur une longue distance (dix milles ou plus).
 Plus coûteuse.
 1- Sur chemin de gravier ou de terre ou sur coupe de roc où l'usure des pneus augmente sensiblement le coût de revient.
 Plus coûteuse.
 2- A l'intérieur d'une ville par la densité du trafic et les arrêts causés par les feux de circulation.
- d) Capacité des camions. Le prix de revient par tonne est beaucoup moindre si transporté par un camion de vingt tonnes comparé à un camion de cinq tonnes.
- e) Point de déchargement. Très onéreux quand il est parfois nécessaire de tirer les camions au tracteur — point tournant difficile — chemin temporaire dangereux.
- f) Capacité des unités de chargement. Une unité de chargement de 3/4 de verge cube ne nécessite que de petits camions mais lorsque le volume le nécessite, l'entrepreneur doit s'il veut travailler économiquement utiliser des unités de chargement de deux à trois verges cubes qui exigent des camions de dix à vingt tonnes. Au point de vue coût de revient, la capacité de l'unité de chargement conditionne la capacité des camions.
- g) Quantité à transporter. Le volume à transporter influe sur les prix comme dans toute autre industrie.
- h) Nature du matériel. Grande différence pour l'entretien du véhicule ou des boîtes entre le matériel sablonneux et de petits agrégats comparés à des perrés de deux tonnes.

Ce qui prouve bien que ces facteurs étant bons ou mauvais, le prix de revient du transport varie évidemment d'une très grande proportion d'un contrat à un autre et à l'intérieur d'une même région. Ce qui nous amène à confirmer que la fixation d'un taux uniforme pour le transport est un non sens, irréel et arbitraire. Nous croyons que les prix du transport devraient être négociés entre les parties intéressées, au moment de la préparation de la soumission selon les facteurs particuliers inhérents à chaque contrat.

Si le Gouvernement réalisant qu'il a un surplus de camions devait en limiter le nombre et subventionner l'industrie en fixant des taux, les entrepreneurs aux prises avec une compétition excessive pourraient, à leur tour demander qu'on en fixe leur nombre et qu'on les subventionne. Les entrepreneurs propriétaires d'usines d'asphalte qui sont eux-mêmes en nombre excessif pourraient eux aussi demander au Gouvernement de limiter le nombre d'usines et fixer des taux minima pour chaque tonne d'asphalte.

Il est facile de réaliser combien la subvention d'industries non rentables peut conduire à l'absurde et c'est pourquoi notre association maintient ses positions sur la libre entreprise et ne voit pas comment le Gouvernement pourrait, dans ce secteur, prôner un dirigisme d'état.

Camionneurs syndiqués au sens du Code du Travail

Quant à la recommandation des camionneurs d'amender l'article du Code du Travail, définissant le mot « salarié », afin d'y inclure le propriétaire d'un ou de plusieurs camions, nous la trouvons fantaisiste et ce précédent conduirait à de sérieux abus. Si un camionneur artisan était syndiqué, il serait lui-même en compétition avec d'autres syndiqués ce qui est contraire aux principes mêmes du syndicalisme. En admettant qu'il soit possible de syndiquer un artisan possédant un ou deux camions et en supposant qu'une régie limite les droits au camionnage, rien n'empêcherait plus tard les propriétaires d'un tracteur, d'une niveleuse ou d'une pelle mécanique de se syndiquer et de négocier des conventions collectives. Dans notre optique, un salarié au terme actuel de la loi qui décide d'acheter un camion est un individu qui décide d'entrer en

affaires et d'exploiter un commerce au même titre que quelqu'un qui achète un tracteur, une niveleuse ou une pelle mécanique et ce dernier entre en compétition avec ses semblables. Il survivra si sa production est efficace et répond au jeu de l'offre, de la demande, système du libéralisme économique qui prévaut actuellement en Amérique du Nord. Nous sommes donc contre toute modification à la définition du terme « salarié » tel qu'il apparaît à l'Article 1 du Code du Travail.

Contrôle des charges

Notre Association est d'accord sur les dispositions de l'Arrêté en Conseil No 1045 sur le contrôle des charges maxima pour les camions. Elle désire cependant recommander que les tolérances prévues sur les camions lourds et acceptées jusqu'au 1er janvier 1966 soient extensionnées à tous ceux qui ont été ou seront acquis jusqu'au 1er janvier 1971, les nouveaux acquéreurs sachant en toute connaissance de cause qu'ils doivent en prévoir l'amortissement jusqu'à la date limite déjà mentionnée.

Comme ce problème dépasse la juridiction des constructeurs de routes et peut affecter d'innombrables secteurs de l'industrie, nous recommandons qu'une étude économique intense soit entreprise afin de déterminer les implications que pourraient entraîner tout changement dans la législation actuelle.

Régie du camionnage à bascule

Dans le contexte de la libre entreprise tel qu'exprimé précédemment, notre Association ne croit pas à l'utilité d'une régie du camionnage à bascule parce que les lois de l'économie feront que les bons camionneurs deviendront rentables et les autres disparaîtront soit dans le même cas où depuis huit ans les entrepreneurs rentables se sont maintenus. Cependant, si le Gouvernement juge à propos d'instituer une régie spéciale de camions à bascule, sa juridiction ne devrait couvrir que:

- a) contrôle des charges maxima permises,
- b) contrôle des normes de sécurité,
- c) inspections périodiques des véhicules.

Nous faisons remarquer au comité d'étude que depuis la formation de la Commission Lippé en 1965, il nous a été impossible de réaliser l'ampleur du problème et le Ministère des Transports et des Communications n'a pu transmettre, faute de données, le nombre d'artisans, de propriétaires de flottes de camions et la capacité de leurs véhicules et les comtés où ils travaillent. Nous désirons formuler la recommandation suivante:

Qu'à partir de 1969: tout propriétaire de camions à bascule soit requis de remplir un formulaire spécial avant l'obtention de son permis; ce formulaire compléterait le questionnaire déjà en usage et renseignerait sur les points suivants:

- adresse du requérant,
- le requérant possède-t-il d'autres camions,
- si oui, combien,
- les enregistrements sont-ils à son nom ou sous une raison sociale,
- noms des comtés où il travaille habituellement,
- capacité de la boîte de camions en verges cubes,
- capacité du camion en H.P.,
- capacité du camion en tonnes,
- nombre d'essieux,
- nombre de roues,
- % de travaux pour le gouvernement,
- % de travaux pour les entrepreneurs,
- % de travaux pour les compagnies forestières,

- % de travaux pour les industriels,
- % de travaux pour les autres.

Avec ces données et l'aide de la mécanographie, il serait facile de constituer un dossier sur l'envergure du problème et combien de personnes en sont affectées. Nous comptons que cette étude est essentielle.

Camionneurs: problème politique

On a souvent invoqué dans certaines réunions que les camionneurs artisans sont des voteurs et, qu'à ce titre, ils ont droit à une certaine considération de la part du Gouvernement. Nous désirons souligner au comité que les opérateurs travaillant à salaire pour un entrepreneur soit pour conduire un camion sont aussi des voteurs; ils ont des familles à leur charge et, en totalité, ils sont beaucoup plus heureux de gagner un revenu stable et rémunérateur que d'avoir la responsabilité de posséder un équipement qui approche souvent \$15,000., en assurer les paiements, les assurances, les frais d'enregistrement, les réparations et ce, sans savoir du jour au lendemain s'ils auront du travail. Nos conducteurs de camions sont souvent assurés de travailler au déneigement dans les périodes creuses et sont sujets, dans les temps morts, à l'assurance-chômage. Toute mesure tendant à subventionner le camionnage artisanal serait au détriment de l'opérateur de camion salarié qui souvent est protégé par son syndicat et désire conserver son emploi chez l'entrepreneur.

Conclusions et recommandations

Nous réalisons, avec le comité d'étude, la complexité du problème. Cependant, il nous apparaît évident qu'en analysant le problème rationnellement, nous n'avons aucune autre alternative que de proposer la libre entreprise. Le législateur ayant la responsabilité des dépenses du Gouvernement et des fonds publics, il est de son devoir de s'assurer que chaque dollar dépensé rapporte aux contribuables le maximum possible. Ce n'est qu'en appliquant les principes de la libre entreprise qu'il prouvera à ses comettants qu'il est le gardien de l'intérêt de la majorité.

A la suite des arguments ci-haut énumérés, nous sommes dans l'obligation de maintenir les recommandations émises à la Commission Lippé soit:

- A) Que les taux de transport à la tonne/mille ou à la verge cube/mille soient enlevés définitivement de la Cédule des Justes Salaires ou des Normes de Travail parce que ces dispositions sont contraires aux principes de la libre entreprise et inadaptables au régime de compétition instauré par le Gouvernement.
- B) Qu'aucun pourcentage de camions locaux (ou volume de transport) ne soit imposé à l'entrepreneur.
- C) Que les entrepreneurs et sous-entrepreneurs puissent utiliser leurs propres camions sans restriction (recommandation du rapport Lippé).

Nous remercions le comité de nous avoir permis d'exprimer nos recommandations et nous espérons qu'elles pourront éclairer ceux qui, en dernière instance, devront prendre les décisions.

**ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES
ET GRANDS TRAVAUX DU QUEBEC**

QUEBEC, le 9 octobre 1968.

ANNEXE DRESUME DES DELIBERATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL1- CONTROLE DES CHARGESRecommandation 1

Il y a accord pour:

- que l'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964 soit modifié, non pas nécessairement suivant le tableau de la page 30 du rapport Lippé, mais selon de nouvelles normes de pesanteur à être établies par le ministère de la Voirie.
- que l'on trouve les moyens de faire observer la nouvelle réglementation sur les chemins publics — sur tous les chemins subventionnés disent les camionneurs.

Recommandation 11

Il y a accord pour:

- que le ministère de la Voirie ne paye plus les quantités de matériaux transportés en excédent de la limite de charge permise.
- que cette mesure s'applique aussi aux autres ministères ou organismes gouvernementaux du Québec qui font exécuter des travaux.

Recommandation 111

Il y a accord pour:

- que cesse immédiatement non seulement l'émission de nouveaux permis spéciaux permanents pour des véhicules dont le poids initial excède les normes (20,000 livres), mais aussi l'immatriculation de tels véhicules nouveaux pour circulation sur les routes.
- qu'une lettre spéciale ou un numéro spécial soit attribué aux véhicules lourds dont on renouvellera l'immatriculation, de façon à faciliter leur identification et à permettre en même temps d'en connaître le nombre.

Le problème suivant a provoqué quelques différences d'opinion:

- en vertu des arrêtés 1045 du 27 mai 1964 et 2484 du 29 décembre 1964, les camions lourds (poids initial excédant 20,000 livres) immatriculés avant le 1er janvier 1966 ont acquis le droit de circuler sur les routes pour jusqu'au 1er janvier 1971.
- nos bureaux d'immatriculation des véhicules ont cependant continué, après le 1er janvier 1966, d'accepter l'immatriculation d'autres camions lourds semblables, créant ainsi une autre catégorie non visée aux arrêtés précités.

La plupart des membres du Groupe de travail sont d'avis:

- que tous les camions lourds que nos bureaux des véhicules ont accepté d'immatriculer, soit avant, soit après le 1er janvier 1966, devraient pouvoir utiliser les routes jusqu'au 1er janvier 1971.

Les Associations de camionneurs-artisans et l'Association du camionnage du Québec demandant cependant:

- que si cette tolérance est consentie aux camions lourds, on devrait tolérer également le surchargement des camions ordinaires à 2 ou à 3 essieux, pendant la même période de temps.

Le cas particulier des bétonnières:

- personne ne semble s'objecter à ce que le cas des bétonnières, circulant dans un rayon limité à partir de leur point d'attache, soit traité comme un cas particulier quant à la réglementation des pesanteurs.

Recommandation IV

Il y a accord pour:

- augmenter le nombre des balances permanentes
- les maintenir davantage en bon état de fonctionnement
- les placer sous le contrôle d'un même ministère, celui des Transports et Communications
- donner plus d'efficacité au contrôle de la pesanteur des charges transportées sur nos routes.

Recommandation V

Il y a accord pour que:

- les agents de la Sûreté du Québec, la police des autoroutes, les inspecteurs de la Voirie et des Transports et Communications aient accès aux balances et le pouvoir de dresser procès-verbal des contraventions
- le ministère des Transports et Communications puisse, s'il y a lieu, accorder une délégation d'autorité à des corps policiers de cités ou de villes.

Certains sont d'avis:

- qu'un contrôle efficace des charges devrait relever surtout de la Sûreté, mais ne pas exclure la possibilité de vérifications occasionnelles (cross check control) par des officiers des ministères des Transports et Communications et de la Voirie.

Recommandation VI

Il y a accord pour que:

- les amendes suivent une échelle progressive
- soient reliées à l'importance de l'excédent de charge
- la mise en marche de ce système soit précédée d'une période d'information et d'éducation d'une durée de trois mois.

La question suivante a été soulevée mais n'a pas été tranchée:

- à qui devrait être imposée l'amende, au conducteur ou au propriétaire du camion?
- certains sont d'avis qu'elle devrait viser le conducteur du véhicule
- la plupart semblent d'avis qu'elle devrait viser le propriétaire du camion, parce qu'il est plus facile de le rejoindre avec le numéro d'immatriculation de son véhicule, et parce qu'il a le pouvoir d'imposer des mesures disciplinaires à son salarié.

2- EXAMEN DES VEHICULES

Recommandation VII

Il y a accord pour que soit faite:

- l'inspection technique annuelle des camions
- sous le contrôle du ministère des Transports et Communications.

3- PROTECTION LOCALE

Il y a lieu d'établir d'abord les distinctions suivantes:

- la protection locale signifie la préférence envers les camionneurs de la localité ou de la région, qu'ils soient artisans ou non
- la clause 75-25, telle qu'elle apparaît aux contrats du ministère de la Voirie, est un moyen de protection en faveur des artisans

Recommandation VIII

Il y a accord pour:

- la régionalisation de la protection locale.

Cependant, les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage du Québec demandent:

- que la régionalisation se fasse graduellement, à partir de la localité et du comté.

Recommandation IX

Il y a accord pour:

- que la protection s'applique indépendamment du montant des contrats.

Mais les réserves suivantes ont été soulevées:

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage du Québec recommandent:

- que lorsque la protection locale se fait au moyen de la clause 75-25, celle-ci s'applique sur une base de tonnage ou de volume et non sur le nombre de camions.

L'Association des constructeurs de routes fait valoir par contre:

- les difficultés d'application pratique de la clause sur une base de tonnage ou de volume du transport.

Les fonctionnaires du ministère de la Voirie représentent que:

- la clause 75-25 pourrait s'appliquer aux contrats de moins de \$150,000
- et que ce pourrait être ensuite 50-50 pour les contrats de \$150,000 à \$500,000.

Recommandation X

- les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pourront utiliser sans restriction leurs propres camions.

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage du Québec:

- s'objectent à cette recommandation.

L'Association des constructeurs de roues soutient:

- que l'entrepreneur n'est pas intéressé à investir des sommes considérables dans l'achat de camions
- qu'il sera toujours intéressé à confier la majeure partie du transport à d'autres.

4 REGIE DU CAMIONNAGE**Recommandation XI**

Il y a accord pour que:

- la juridiction de la Régie soit étendue au transport de la pierre, du gravier, de la terre et du sable.

La plupart des membres du Groupe de travail sont d'avis:

- que tout le transport rémunéré actuellement exempté du contrôle en vertu de l'article 33 de la Loi de la Régie des transports, devrait être assujéti à un contrôle par régie.

Il y a lieu de remarquer:

- que ceci dépasse le cadre de la recommandation du rapport Lippé, laquelle ne vise que le transport effectué pour fins de contrats gouvernementaux du Québec.

L'Association du camionnage du Québec et les Associations de camionneurs suggèrent:

- une régie distincte ou une section spéciale de la Régie des transports»

Recommandation XII

Il y a accord pour que:

- l'émission des permis de transport et leur nombre par région soient régis
- dans le cas des camions utilisés à des fins de travaux gouvernementaux du Québec
- dans le cas de tous les camions effectuant du transport rémunéré,

Recommandation XIII

Avec dissidence de l'Association des constructeurs de routes, il y a accord pour que:

- la Régie promulgue des taux de transport applicables aux contrats gouvernementaux du Québec
- ces taux soient établis annuellement par un comité interministériel, approuvés par le Conseil exécutif et promulgués ensuite par la Régie.

Dissidence de l'Association des constructeurs de routes:

- aucune objection à la mise sous régie du permis de transport
- objection à la fixation de taux de transport dans les secteurs où elle opère et pour lesquels elle préconise la liberté d'entreprise.

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage demandent:

- que la Régie établisse des taux pour tout le transport rémunéré actuellement soustrait au contrôle de la Régie par l'article 33 de la Loi.

Le cas particulier du transport du bois:

- des membres du Groupe ont fait remarquer que le contrôle des charges et la fixation de taux de transport peuvent avoir des incidences économiques sur l'industrie forestière et des pâtes et du papier
- l'une des solutions possibles serait de laisser à la Régie le soin d'examiner ces incidences, en collaboration, s'il y a lieu, avec des représentants du ministère des Terres et Forêts,

Recommandation XIV

Il y a accord pour que:

- la Régie surveille l'application des règlements et l'observance des taux qu'elle promulgue,

5- ORGANISATION DES CAMIONNEURS

Recommandation XV

- le Service des coopératives, maintenant rattaché au ministère des Institutions financières, devrait fournir toute l'information et l'aide technique possibles aux groupements de camionneurs intéressés à utiliser la formule coopérative.

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage du Québec:

- rejettent la formule coopérative, parce qu'elle fait d'eux des entrepreneurs.

La plupart des autres membres du Groupe de travail sont cependant d'avis que la recommandation XV devrait être acceptée:

- parce qu'elle n'impose pas la formule coopérative aux camionneurs contre leur gré
- parce que cette formule d'entreprise collective semble mieux adaptée à notre temps que les formules maintenant dépassées de l'entreprise artisanale et familiale.

Recommandation XVI

Il y a accord pour que:

- les associations de camionneurs se regroupent sur le plan régional et ne soient pas limitées à l'échelle locale ou à celle du comté.

Recommandation XVII**Recommandation XVIII**

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage du Québec ne sont pas intéressées à l'accréditation syndicale et à la négociation de conventions. En conséquence, elles:

- rejettent les recommandations XVII et XVIII
- préfèrent des conditions décrétées par une Régie, plutôt que des conditions négociées.

Comme il s'agit de deux recommandations dont l'application présentait de nombreuses difficultés, il y a peut-être lieu:

- de laisser tomber ces deux recommandations
- ou de les retourner au ministère du Travail, pour plus ample étude, si on le juge à propos.

Recommandation XIX

Cette recommandation vise à:

- habiliter la Régie à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés par l'existence de patronage politique dans l'Association à laquelle ils appartiennent
- donner à la Régie le pouvoir, lorsque la preuve a été faite de telles pratiques, de rompre toute relation avec le groupement incriminé, jusqu'à ce que les pratiques répréhensibles aient été éliminées.

Les Associations de camionneurs et l'Association du camionnage ne sont pas entièrement d'accord avec la recommandation et suggèrent plutôt:

- que la Régie soit habilitée à recevoir les plaintes des camionneurs qui croient leurs intérêts lésés.

6- PREQUALIFICATION DES ENTREPRENEURS**Recommandation XX**

Il y a accord pour que:

- si un programme de qualification préalable des entrepreneurs est établi, les cas d'infraction aux taux, de retard dans le paiement des camionneurs, de fraude à leur endroit donnent lieu à une pénalité applicable au montant de la préqualification.

Novembre 1968.

ANNEXE E

PESANTEURS MAXIMA DES VEHICULES

	POIDS ESSIEUX		CHARGES MAXIMA BRUTES				
	Essieu simple	Essieux tandem	CAMIONS		CAMION TRACTEUR ET REMORQUE		
Réglementation actuelle	18,000 lb	32,000 lb	2 essieux 28,000 lb ou 30,000 lb espacement plus de 8 pieds	3 essieux 40,000 lb ou 42,000 lb espacement extrême plus de 18 pieds ou 32,000 lb 3ème essieu type "dunkey"	3 essieux 46,000 lb ou 48,000 lb espacement extrême plus de 25 pieds	4 essieux 60,000 lb ou 63,000 lb espacement extrême plus de 40 pieds	5 essieux 70,000 lb ou 74,000 lb espacement extrême plus de 45 pieds
Suivant tolérances arrêté no 783			33,000	50,000	56,000		
arrêté no 1045				70,000 pour betonnières et camions pesant plus de 20,000 lb (vide)	70,000 pour betonnières et camions pesant plus de 20,000 lb (vide)		
Réglementation de l'Ontario	18,000 lb	32,000 lb	28,000 lb	42,000 lb	46,000 lb	60,000 lb	74,000 lb
Recommandations du Comité Lippé	22,000 lb	36,000	32,000	46,000	50,000	62,000	74,000

ANNEXE FVEHICULES EXTRA-LOURDS

Extrait de l'arrêté 1045
du 27 mai 1964

Sujet aux restrictions imposées par les autorités compétentes quant à la résistance des ponts, les bétonnières ou malaxeurs à ciment montés sur au moins trois (3) essieux et les camions à benne montés sur au moins trois (3) essieux et dont le poids, sans charge, excède vingt mille (20,000) livres, auront, jusqu'au premier janvier 1971, le droit de circuler dans un rayon de trente (30) milles du lieu de leur chargement pourvu que leur pesanteur totale maximum, charge comprise, n'excède pas soixante-dix mille (70,000) livres.

Ce privilège n'est accordé que pour les véhicules qui sont présentement enregistrés et pour ceux qui le seront d'ici le premier janvier 1965,

Durant la période de dégel, les véhicules jouissant du privilège mentionné à ce paragraphe seront sujets, comme tout autre véhicule, aux maxima de pesanteur fixés par le ministère de la Voirie.

ARRETE EN CONSEIL**CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF**

Numéro 2484

Québec, le 29 décembre 1964.

PRESENT:**Le lieutenant-gouverneur en conseil**

CONCERNANT la réglementation de la circulation lourde sur les chemins publics de la province de Québec

ATTENDU QUE l'arrêté en conseil numéro 1045, du 27 mai 1964, accorde des privilèges spéciaux à certaines catégories de véhicules extra-lourds, à la condition expresse que lesdits véhicules aient été immatriculés dans la province avant le premier janvier 1965;

ATTENDU QU'il y a lieu de prolonger cette date limite d'immatriculation jusqu'au 31 décembre 1965.

IL EST ORDONNE, en conséquence, sur la proposition du Ministre des Transports et Communications:

QUE cette date limite d'immatriculation soit prolongée jusqu'au 31 décembre 1965.

(signé) Jacques Prémont

Greffier adjoint du Conseil exécutif

ANNEXE G



Arrêté en conseil 1 33 Order in Council

Concernant le nombre de véhicules susceptibles de former un ensemble de véhicules automobiles.

Concerning the number of vehicles liable to form a combination of motor vehicles.

(Extrait de la *Gazette officielle de Québec*)
12 février 1966, Vol. 98, n° 6

(Extract from the *Quebec Official Gazette*)
February 12, 1966, Vol. 98, No. 6

Québec, le 26 janvier 1966.

Quebec, January 26, 1966.

Présent: Le Lieutenant-gouverneur en conseil.

Present: The Lieutenant-Governor in Council.

CONCERNANT le nombre de véhicules susceptibles de former un ensemble de véhicules automobiles.

CONCERNING the number of vehicles liable to form a combination of motor vehicles.

ATTENDU Qu'en vertu de l'article 49 du Code de la route, (S.R.Q., 1964, chapitre 231), le lieutenant-gouverneur en conseil peut par règlement, « réguler l'emploi et la circulation des convois automobiles dans les chemins publics. »;

WHEREAS under section 49 of the Highway Code, (R.S.Q., 1964, chapter 231), the Lieutenant-Governor in Council may by regulation "regulate the use and the operation of motor trains on public highways";

ATTENDU Qu'il y a lieu de permettre la circulation dans les chemins publics d'ensembles de véhicules automobiles formés d'au plus trois véhicules.

WHEREAS it would be advisable to permit the circulation on the public highways of combinations of motor vehicles formed by three vehicles at the most;

IL EST ORDONNÉ en conséquence, sur la proposition du Ministre des transports et communications :

IT IS ORDAINED therefore, upon the recommendation of the Minister of Transportation and Communications:

QUE des ensembles de véhicules formés d'au plus trois véhicules, un remorquant et deux remorqués, soient autorisés à circuler sur les chemins publics de la province en autant que:

THAT combinations of vehicles formed by three vehicles at the most, one towing and two towed, be authorized to circulate on the public highways of the province inasmuch as:

— la longueur totale maximum de chaque ensemble n'exécède pas soixante pieds;

- the total maximum length of each combination shall not exceed sixty feet;

— la pesanteur totale maximum de chaque ensemble n'exécède pas celles fixées par l'arrêté en conseil numéro 1045 du 27 mai 1964;

- the total maximum weight of each combination shall not exceed those laid down by Order in Council number 1045 of May 27, 1964;

— les dispositifs d'attelage de chacun des véhicules composant l'ensemble, soient suffisamment solides pour résister à tous les efforts provoqués par le remorquage et soient agencés de telle sorte que lorsque l'ensemble de véhicules circule en ligne droite, aucun des véhicules re-

- the attachment device of each vehicle composing the combination be solid enough to resist all efforts caused by the towing and be arranged in such a way that when the combination of motor vehicles circulates in a straight line, none of the towed vehicles swerves more

morqués ne puisse se déplacer le plus de trois pouces, d'un côté ou de l'autre par rapport au véhicule-remorqueur;

QUE l'alinéa relatif au nombre de remorques ou de semi-remorques susceptibles d'être tirées par un véhicule-tracteur, contenu dans la réglementation annexée à l'arrêté en conseil numéro 1045 du 27 mai 1964, be abrogated.

Copie conforme.

Le Greffier du Conseil Exécutif,
JACQUES PRÉMONT.

N.B.— Ce texte remplace celui publié dans la *Gazette officielle de Québec* du à février 1966, à la page 903.

than three inches on either side of the path of the towing-vehicle;

THAT the paragraph relative to the number, of trailers or semi-trailers liable to be drawn by a vehicle-tractor, contained in the regulation annexed to Order in Council number 1045 of May 27, 1964, be abrogated.

True copy.

JACQUES PRÉMONT,
Clerk of the Executive Council.

N.B.— This text replaces the one published in the *Quebec Official Gazette* of February à, 1966, on page 903.

ANNEXE H

Extrait de la *Gazette officielle de Québec*, en date du 18 janvier 1969

**Arrêté en conseil
Chambre du Conseil Exécutif**

Numéro 20

Québec, le 8 janvier 1969.

Présent: Le Lieutenant-gouverneur en conseil.

CONCERNANT la longueur maximum de certains ensembles de véhicules automobiles circulant sur le chemin public.

ATTENDU Qu'en vertu de l'article 49, paragraphe « b » du Code de la route (R.S.Q. 1964, ch. 231), le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement, « déterminer les dimensions et la pesanteur maxima des autobus, véhicules de commerce et véhicules de livraison qui peuvent y circuler » ;

ATTENDU QUE la réglementation annexée à l'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964 a fixé la longueur maximum des ensembles de véhicules à soixante (60) pieds;

Extract from the *Québec Official Gazette* of January 18, 1969

Order in Council
Executive Council Chamber

Number 20

Québec, January 8, 1969.

Present: The Lieutenant-Governor in Council.

CONCERNING the maximum length of certain combinations of motor vehicles operating on public highways.

WHEREAS under section 49, paragraph "6" of the Highway Code (R.S.Q. 1964, chapter 231), the Lieutenant-Governor in Council may, by regulation, "determine the maximum dimensions and weight of autobuses, commercial vehicles and delivery cars which may operate thereon";

WHEREAS the ruling annexed to Order in Council 1045 of May 27, 1964, had established the maximum length of vehicle combinations to sixty feet (60');

ATTENDU QUE dans l'industrie du transport routier la tendance générale s'oriente vers l'emploi d'ensembles de véhicules automobiles, formés d'un camion-tracteur tirant une semi-remorque et une remorque d'une longueur maximum de soixante-cinq (65) pieds;

ATTENDU QUE l'utilisation de tels ensembles de véhicules est de nature à aider à maintenir des taux de transport raisonnables;

ATTENDU QUE déjà certaines provinces canadiennes permettent, sur leurs chemins publics, l'emploi d'ensembles de véhicules d'une telle longueur cependant que d'autres provinces s'appêtent à le faire;

ATTENDU Qu'il serait opportun de permettre la circulation, sur les chemins publics de la province, d'ensembles de véhicules et de modifier, en conséquence, la réglementation annexée à l'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964.

IL EST ORDONNÉ en conséquence, sur la proposition du ministre des Transports et Communications:

QUE la réglementation annexée à l'arrêté en conseil 1045 du 27 mai 1964 soit modifiée en ajoutant, après le deuxième alinéa du paragraphe 2 intitulé « Dimensions Maxima Des Véhicules », l'alinéa suivant: « Cependant dans le cas d'ensembles de véhicules formés d'un camion-tracteur tirant une semi-remorque et une remorque la longueur maximum, chargement compris, pourra être portée à soixante-cinq (65) pieds. »

Copie conforme.

Le greffier du Conseil exécutif,
JACQUES PRÉMOXT.

WHEREAS in the road transportation industry, there is a general tendency towards the use of motor vehicle combinations, made up of a truck-tractor towing a semi-trailer and a trailer, having a maximum length of sixty-five feet (65');

WHEREAS the use of such combinations of vehicles is liable to help maintain reasonable transportation rates;

WHEREAS certain Canadian provinces already allow, on their public highways, the use of combinations of vehicles of such a length while other provinces are about to do same;

WHEREAS it would be advisable to allow the operation of said combinations of vehicles on the public highways of the Province and to amend accordingly the ruling annexed to Order in Council 1045 of May 27, 1964.

IT IS ORDERED therefore upon the recommendation of the Minister of Transport and Communications:

THAT the ruling annexed to Order in Council 1045 of May 27, 1964 be amended by adding, after the second paragraph of section 2, entitled "Maximum Dimensions of Vehicles", the following paragraph: "However in the case of combinations of vehicles made up of one truck-tractor towing one semi-trailer and one trailer, the maximum length, load included, may be extended to sixty-five feet (67)."

True copy.

JACQUES PRÉMONT
Clerk of the Executive Council