



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Présentation de mémoires sur le rapport CEGIR portant sur
la Commission des transports du Québec (1)

Le 7 août 1979 — No 150

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Lucien Lessard	B-6441
M. Raymond Mailloux	B-6443
M. Yvon Brochu	B-6443
Réponse du ministre	B-6444
Mémoires	
Association du camionnage du Québec Inc.	B-6445
Association des locateurs de camions et remorques du Québec Inc.	B-6457
Association des locateurs de véhicules du Québec	B-6463
Association nationale des camionneurs artisans Inc.	B-6473
Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec	B-6484
Système de location d'autos et camions Autohost du Québec	B-6491
Association des propriétaires de navires Inc. et opérateurs de bateaux-pilotes ..	B-6496
Annexe A: Mémoire de l'Association des locateurs de camions et remorques du Québec Inc.	B-6504
Annexe B: Mémoire de l'Association de locateurs de véhicules du Québec.	B-6510

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Marcel Gagnon, président suppléant

M. Lucien Lessard
M. Yvon Brochu
M. Jérôme Proulx
M. Raymond Mailloux
M. Richard Verreault

*M. Jacques Alary, Association du camionnage du Québec Inc.
*M. Claude Camirand, idem
*M. Robert Skelly, Association des locateurs de camions et remorques du Québec Inc.
*M. Robert Legris, Association des locateurs de véhicules du Québec
*M. Bernard Piuze, Association nationale des camionneurs artisans Inc.
*M. Richard Charest, idem
*M. Gérard Dubé, idem
*M. Napoléon Létourneau, Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec
*M. Léon Girard, idem
*M. Jean-Paul Fitzback, Système de location d'autos et de camions Autohost du Québec
*M. Guy Vaillancourt, Association des propriétaires de navires Inc. et opérateurs de
bateaux-pilotes
*M. Raymond Boissonneault, idem

*Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 7 août 1979

**Présentation de mémoires sur le
rapport CEGIR portant sur la
Commission des transports du Québec**

(Dix heures dix-huit minutes)

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission parlementaire des transports se réunit aux fins d'entendre les représentants d'organismes relativement au rapport de la firme CEGIR qui est le Centre d'études, de gestion d'informatique et de recherches.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont: M. Baril (Arthabaska) remplacé par M. Desbiens (Dubuc); M. Chevrette (Joliette-Montcalm) remplacé par M. Gagnon (Champlain); M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia); M. Perron (Duplessis) remplacé par M. Proulx (Saint-Jean); M. Russell (Brome-Missisquoi)...

M. Brochu: Brochu (Richmond).

Le Président (M. Bordeleau): ... M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shefford).

Les intervenants seront: M. Bellemare (Johnson), M. Brassard (Lac-Saint-Jean); M. Desbiens étant remplacé, M. Baril deviendrait donc intervenant; M. Grégoire (Frontenac), M. Lamontagne (Roberval), M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord) et M. Vaillancourt (Orford).

Il y aurait lieu maintenant de nommer un rapporteur de la commission. Est-ce que vous avez des suggestions de part et d'autre?

M. Proulx: M. Gagnon, le député de Champlain.

Le Président (M. Bordeleau): Alors, le rapporteur de la commission sera M. Gagnon, député de Champlain. Je cède maintenant la parole à M. le ministre des Transports.

Remarques préliminaires

M. Lucien Lessard

M. Lessard: M. le Président, chers collègues de la commission, messieurs et mesdames qui pourront intervenir ici à cette commission parlementaire, je voudrais d'abord vous souhaiter la plus cordiale bienvenue, en espérant en même temps que les délibérations que nous aurons aujourd'hui et les jours à venir auront des résultats positifs sur le secteur important qu'est le transport.

Je ne prendrai donc que quelques minutes pour exposer l'arrière-plan des initiatives que j'ai prises dans le dossier qui nous concerne actuellement. Je pense, en effet, qu'il n'est pas nécessaire que je présente à la commission parlementaire

de façon exhaustive mon analyse de la situation qui prévaut en matière de régulation des transports au Québec. L'objectif de cette commission parlementaire a justement pour but d'entendre les différentes personnes ou les différents groupes impliqués en ce qui concerne la Commission des transports du Québec.

Le rapport de la firme CEGIR dont vous avez pris connaissance, nous fournit une trame raisonnable à partir de laquelle nous pouvons amorcer notre étude. D'autre part, une vingtaine de groupes ou associations reliés à l'industrie québécoise des transports viendront, au cours des trois prochains jours, nous faire connaître leur opinion sur l'avenir de cet important régulateur de l'industrie qu'est la Commission des transports du Québec. L'analyse de la synthèse tant du rapport que des mémoires qui nous sont présentés nous permettra aisément de faire le tour de la question.

Qu'il me soit simplement permis, M. le Président, d'insister sur l'importance de l'étude qu'entreprend la présente commission parlementaire. En effet, que nous en arrivions à telle ou telle conclusion, les travaux de cette commission auront un effet déterminant sur la santé, le développement et l'harmonisation de l'industrie québécoise des transports. D'ailleurs, l'intérêt que suscitent les audiences des trois prochains jours se manifeste par une participation de qualité du milieu des transports au Québec. Cette présence saura — je l'espère — nous mettre au diapason des multiples considérations inhérentes au dossier. Enfin, je ne doute pas que ces démarches des agents impliqués contribueront positivement à la recherche de solutions de longue durée que j'entends mettre de l'avant pour améliorer la situation du transport terrestre des personnes et des marchandises.

J'ai été sensibilisé, comme d'autres ici autour de cette table, à cette situation dès mon arrivée à Transports Québec en 1976. Dès lors, M. le Président, j'ai entretenu certaines inquiétudes quant au rôle précis que devait remplir la Commission des transports du Québec et aussi quant à la façon dont elle devait s'acquitter de ce rôle. Il faut dire que déjà, la Commission des transports du Québec a été modifiée en 1972; cela fait déjà plus de six ans et je pense qu'il est important qu'on s'interroge à nouveau sur le rôle de la commission puisqu'on constate que c'est là une industrie — comme le soulignait ce matin d'ailleurs le député de Charlevoix — très mouvante et que les institutions doivent s'adapter à cette industrie-là.

Je n'ai cessé depuis de me préoccuper de la qualité des services qu'elle dispense à l'industrie. Les doléances persistantes des utilisateurs de la Commission des transports confirmaient mes appréhensions et mettaient en relief le besoin qu'une action correctrice soit entreprise ou que des modifications importantes dans sa gestion ou son administration soient faites. Dans un contexte plus général, nous devons reconnaître au Québec, M. le Président, que nous sommes de l'interdépendance économique occidentale. Or, l'économie

occidentale est caractérisée, ces dernières années, par une instabilité dont les effets se font sentir, ici comme ailleurs, à tous les niveaux de notre activité économique. L'industrie québécoise des transports n'échappe pas à certains bouleversements et doit donc régulièrement faire face à de nouvelles situations souvent imprévisibles et s'adapter rapidement face à une concurrence parfois abusive venant de l'extérieur pour assurer l'autonomie du Québec en cette matière.

La situation est complexe et nécessite de sérieuses réflexions. D'autre part, l'objectif que je poursuis d'affirmer une présence soutenue, voire grandissante du Québec en matière de transport est partagé par l'ensemble de l'industrie et il importe que la réalisation de cet objectif soit assurée. Conséquemment, les priorités, depuis bientôt trois ans, visent à accroître l'efficacité des transports et à assouplir la réglementation qui s'y rattache au profit tant des transporteurs que des consommateurs.

C'est ainsi qu'à la suite de toutes ces réflexions, j'ai commandé, en 1977, à mon ministère, une évaluation préliminaire des réformes à apporter à la Commission des transports du Québec en vue de l'adapter aux besoins impérieux de l'industrie. Ce rapport interne a confirmé le diagnostic que je faisais alors, à savoir que la recherche de solutions durables nécessitait un examen approfondi de la question et le besoin d'une objectivité optimale dans l'approche de cette même question. Je dois aussi souligner que nous avons eu à ce sujet toute la collaboration des membres de la Commission des transports du Québec, et je tiens à les remercier.

J'ai donc fait appel, à l'automne 1977, à la firme CEGIR, Centre d'études et de gestion d'informatique et de recherches, dont les capacités et la réputation répondaient à nos besoins pour effectuer une étude de la Commission des transports du Québec.

L'étude dont vous avez pris connaissance, M. le Président et MM. les collègues de la commission, portait sur la mission de la Commission des transports, son fonctionnement et sa structure, en vue d'assouplir les procédures réglementaires administratives et juridiques à la satisfaction des transporteurs et des utilisateurs et, je dois le dire, à leur demande. Après avoir pris connaissance du rapport préliminaire, j'ai constaté qu'il fallait étendre cette étude aux rôles respectifs de mon ministère et de la Commission des transports en matière d'élaboration de politiques, de réglementations et de contrôle, puisqu'il ne faut pas se cacher que, du côté aussi du ministère des Transports, il y a un certain nombre de choses à corriger, et ce, en collaboration avec les transporteurs et en collaboration avec la Commission des transports du Québec.

Il fallait donc que l'étude CEGIR tienne compte de la loi existante et du mandat qu'a actuellement la Commission des transports du Québec. J'ai rendu public, ce printemps, le rapport de l'étude de la Commission des transports. Je l'ai fait parvenir aux groupes et associations que la chose

concernait afin qu'ils en prennent connaissance et me fassent connaître leur opinion par l'entremise de cette commission parlementaire.

Cet exercice de consultation m'apparaît indispensable lorsque notre objectif en est un de saine compétence et d'honnête gestion des affaires de l'Etat. C'est bien humblement, mais avec conviction, que je tente de mettre en pratique la volonté de notre gouvernement de consulter les Québécois dans toute question d'ordre économique, politique et culturel qui engage notre avenir. Il ne suffit pas de légiférer et de réglementer; nous devons nous mettre à l'écoute des Québécois et permettre la réalisation de leur volonté.

Les recommandations de l'étude CEGIR sont fort nombreuses et appellent des modifications fondamentales du processus de régulation des transports au Québec, donc de la structure et du fonctionnement de la Commission des transports du Québec.

À la suite des travaux de cette commission parlementaire et à la suite de vos suggestions, j'engagerai des modifications propres à assurer une efficacité accrue, si possible, du régulateur de l'industrie québécoise des transports. Ces modifications ne sauront s'appuyer sur d'autres objectifs que l'intérêt des transporteurs et des consommateurs québécois.

Permettez-moi, en terminant, M. le Président, de rappeler ce que je déclarais lors de la conférence de presse au cours de laquelle je rendais publique la présente étude. Les travaux de cette commission parlementaire n'ont pas pour but de faire le procès de la Commission des transports ni de ses employés, mais consistent plutôt en la saine remise en question du processus de régulation de l'industrie des transports au Québec, des objectifs de la structure, des procédures et des opérations de la Commission des transports pour la recherche de solutions adaptées au contexte social et économique mouvant, dans l'intérêt de la santé, de développement et de l'harmonisation de l'industrie québécoise des transports.

Enfin, il importe, à mon avis, que les travaux de la présente commission parlementaire, tout en prenant soin de noter les intérêts particuliers des différents secteurs de l'industrie québécoise des transports, ne perdent pas de vue cet objectif général et fondamental du bien-être de l'industrie dans son ensemble. Ainsi, on ne pourra s'empêcher d'aborder le difficile problème du degré de réglementation et du rôle dévolu au mécanisme du marché dans la régulation.

Ce sont, M. le Président, les quelques mots d'introduction que je voulais dire au début de cette commission parlementaire. En terminant, je dois indiquer — cela pourra faire l'objet d'une motion tout à l'heure et obtenir l'unanimité de cette commission parlementaire — qu'à la suite des discussions que nous venons d'avoir entre les organismes, à savoir les associations de locuteurs de camions et l'Association de locuteurs de véhicules du Québec, ainsi qu'avec l'Association du camionnage du Québec, ces trois organismes seraient prêts à modifier l'ordre du jour, de telle façon que

nous puissions entendre l'Association du camionnage du Québec Inc. en premier lieu. Par la suite, l'ordre du jour devrait être normalement respecté, et la raison qu'on me donne, ce n'est pas pour réduire le rôle de chacun des groupes ou associations qui sont ici. Au contraire, tous les groupes et toutes les associations sont importants ici et doivent se faire entendre. Cependant on m'indique quand même que l'Association du camionnage, étant un groupe important dans le secteur du camionnage, on devrait la faire entendre au début. Devant le fait qu'il n'y a pas d'objection de la part du procureur de l'Association du camionnage du Québec, et aucune objection de la part d'autres groupes, si nous pouvons nous entendre à cette commission parlementaire, on modifierait l'ordre du jour dans le sens que j'ai indiqué. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Un commentaire général, M. le député de Charlevoix.
(10 h 30)

M. Raymond Mailloux

M. Mailloux: M. le Président, à l'instar du ministre qui vient de parler, je voudrais dire que nous sommes heureux d'entendre les parties sur l'ensemble des problèmes de transport dans le Québec et nous sommes heureux de constater que les nombreux intervenants qui se sont fait entendre lors des auditions de l'étude de la firme CEGIR viendront nous informer davantage sur les modifications qu'ils désirent faire apporter à l'ensemble des lois des transports et au fonctionnement même de la Commission des transports.

Il est vrai que c'est un des domaines peut-être les plus mouvants de la société québécoise actuellement, aussi l'une des industries principales du Québec. Il va de soi qu'après sept années d'expériences vécues, des transporteurs remettent en question le fonctionnement de la Commission des transports et demandent au législateur de faire en sorte que les lacunes qu'on a pu constater en cours de route soient corrigées de la meilleure manière possible.

M. le Président, ce n'est pas une déclaration préliminaire que je fais, c'est simplement un mot de bienvenue à l'endroit de tous ceux qui se présenteront à la commission. L'Opposition officielle est heureuse de participer à cette commission. Il nous appartiendra, au moment où le ministre voudra, en Chambre ou autrement, quand il fera connaître les changements qu'il désire apporter aux lois des transports et à la Commission des transports, de nous prononcer comme Opposition officielle.

Je voudrais, par ces premières paroles, demander au ministre si, après avoir entendu l'ensemble des intervenants qui sont annoncés sur la liste qui nous est présentée pour ces trois jours, il sera possible — je pense que ce serait convenable — que le mémoire qu'a fait parvenir un des témoins présents à la Commission des transports, le juge Bouchard, puisse être inclus au journal des

Débats, pour l'information de tous les intervenants dans le domaine des transports.

Sans vouloir endosser l'ensemble des jugements qui ont pu être rendus par le juge Bouchard, ayant été un témoin assez proche de l'ensemble de l'appareil administratif de la Commission des transports et de la réglementation, je pense que ce témoignage peut quand même être valable s'il est inclus dans le journal des Débats.

Je voudrais également demander au ministre s'il a l'intention — il vient de dire que ce n'est pas le procès de la Commission des transports, je pense que tout le monde est conscient de ça — s'il ne serait quand même pas souhaitable que, à la fin des auditions, comme la Commission des transports est en cause, le président de la commission vienne faire quelques observations sur l'ensemble des mémoires qui ont été proposés.

De toute façon, nous poserons, s'il y a lieu, les questions aux différents intervenants et je veux assurer l'ensemble des transporteurs, à quelque type qu'ils appartiennent, que nous écouterons attentivement les suggestions qu'ils ont à faire, autant quant à la réglementation, quant à la déréglementation qu'au fonctionnement de la Commission des transports et des lois des transports. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Charlevoix. M. le député de Richmond.

M. Yvon Brochu

M. Brochu: Merci, M. le Président. J'aimerais également souligner qu'il me fait plaisir de participer à cette commission et de souhaiter la bienvenue, au nom de ma formation politique, à tous les représentants des groupements et associations qui sont impliqués dans le monde du transport au Québec.

Quant à moi, M. le Président, je considère le rapport CEGIR comme étant une base de discussion à tout changement éventuel de la CTQ. Je pense qu'il était essentiel, au point de départ, d'avoir des propositions de changements de cet organisme afin que les principaux usagers impliqués dans ce domaine puissent, de leur côté, faire des contrepropositions et apporter à une table ronde certaines propositions intéressantes.

Je sais que, en général, le rapport CEGIR et son annexe n'ont pas reçu un accueil chaleureux général et enthousiaste de la part de l'ensemble des organismes, mais il n'en constitue pas moins, cependant, une base de départ de la discussion tout à fait intéressante.

Je pourrais évidemment relever de nombreuses critiques, de la part des différents groupes impliqués, contenues dans les mémoires, autant sur la méthodologie de travail empruntée par CEGIR, autant sur la valeur des recommandations que sur la connaissance des différents secteurs de l'industrie du transport au Québec, mais je vais laisser ce soin aux différents représentants des groupements et associations, afin qu'ils fassent

valoir à la table de cette commission parlementaire leur point de vue, quitte à poser des questions pertinentes en temps et lieu.

Je crois cependant, M. le Président, qu'il faut quand même avoir à l'esprit que le rapport CEGIR n'est pas un rapport dont les recommandations représentent la seule issue possible ou la seule voie finale de changement, mais précisément peut-être, dans le sens que j'ai commencé à l'indiquer tout à l'heure, une amorce de discussion qui saura peut-être trouver, en cours de route, une forme de consensus pour adapter, dans le sens que le ministre l'a indiqué tout à l'heure, cette Commission des transports du Québec aux besoins des usagers d'un Québec moderne actuel.

Par ailleurs, il ne faut pas se surprendre outre mesure si nous étudions aujourd'hui des propositions fondamentales de changement à la Commission des transports. On se rappelle un peu du mouvement de balancier qu'a connu cet organisme dans le temps de l'ancienne Régie des transports, qui avait certains pouvoirs fort spécifiques et fort précis, en allant de l'autre côté à ce qui est actuellement la Commission des transports du Québec. Je pense qu'il est normal, à ce stade-ci, expérience faite, qu'on cherche à trouver un moyen terme où ce soit viable pour l'ensemble des organismes et où le ministère trouve sa part en tant qu'autorité et en tant que responsable également de certaines décisions dans ce secteur.

Je pense que c'est essentiellement le sens de la démarche qu'on poursuit aujourd'hui. Il ne faudrait pas, dans ce sens, interpréter d'éventuels changements, non plus, à la Commission des transports du Québec comme étant l'affirmation d'une erreur passée. Je pense que c'est la démarche d'un organisme qui est né, qui a grandi, qui a subi certaines modifications et qui doit, d'ailleurs, en subir d'autres. Je pense qu'il ne serait pas étonnant, non plus, qu'un prochain gouvernement ait à se rasseoir avec les organismes concernés et peut-être à réaménager certaines responsabilités ou un certain *modus vivendi* à l'intérieur de ce champ d'activités. Je pense que c'est une démarche normale surtout dans ce cas, comme le ministre l'a indiqué tout à l'heure et comme le député de Charlevoix l'a justement souligné également, surtout dans un secteur aussi mouvant, en fin de compte, que celui des transports.

D'un autre côté, je ne veux pas non plus, à ce stade-ci, me lancer dans une critique sévère du rapport CEGIR qui, comme je le disais, représente une base valable de discussion. Je pense que, comme députés à cette table de la commission parlementaire, notre mandat, ce n'est pas de commencer à faire une critique en profondeur du rapport comme tel, mais d'entendre les organismes impliqués dans cet organisme qui est régulateur de leurs activités. Nous sommes donc là pour écouter ces personnes et, à ce chapitre, en terminant, M. le Président, j'aimerais, sous forme de suggestion peut-être, devant la commission parlementaire, faire part de certains commentaires qui nous sont parvenus de la part de groupements qui seraient peut-être intéressés. Je ne sais pas si la

chose est faisable. Je sais qu'on ne peut pas faire de motion à ce stade-ci; c'est pour cela que je le fais sous le chapeau d'une suggestion, à savoir s'il est possible d'entendre peut-être quelques représentants justement de CEGIR qui pourraient peut-être nous donner quelques informations justement sur la méthodologie employée, sur la démarche suivie pour arriver à leurs recommandations et peut-être quelques éclairages sur le contexte de leurs recherches qui pourraient peut-être aider à l'ensemble de nos discussions. Je le fais sous forme de proposition, de suggestion simplement à la commission parlementaire. Ceci pourrait peut-être être de nature à aider nos travaux par la suite.

M. le Président, c'étaient les quelques remarques que j'avais à faire pour le moment.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Richmond. M. le ministre, auriez-vous un commentaire à ajouter à la suite des remarques?

Réponse du ministre

M. Lessard: Très brièvement, je voudrais d'abord répondre au député de Charlevoix en ce qui concerne ses demandes. Oui, je n'ai pas d'objection du tout, au contraire, à intégrer à l'intérieur du journal des Débats le rapport, le mémoire qui nous a été présenté par le juge Bouchard.

En ce qui concerne l'audition du président de la Commission des transports, j'aurai l'occasion d'en discuter au cours de la journée. On pourra s'ajuster d'ici à jeudi pour savoir quand, en fait, si le président le désire, il pourra témoigner. On en discutera avec les membres de la commission parlementaire. En ce qui concerne CEGIR, oui, la firme CEGIR témoignera à la fin des auditions, à la fin de la commission parlementaire. M. Laferrière, le président de CEGIR, le responsable de CEGIR ici et le responsable du rapport en grande partie, est ici. Il va assister continuellement à l'ensemble des délibérations. A la fin, nous allons certainement nous réserver une heure ou une heure trente pour l'interroger et le questionner sur l'ensemble du cheminement qui lui a permis d'en arriver à proposer un certain nombre de recommandations et sur le sens de ces recommandations.

Il ne faut pas se surprendre — je pense bien que c'est comme on le soulignait — ce matin qu'on s'interroge sur le rôle de la Commission des transports du Québec. Comme le disait le député de Charlevoix et comme l'indiquait le député de Richmond, c'est quand même depuis 1972 que cette Commission des transports a été constituée, à la suite de la régie, justement, qui existait, et c'est un peu un balancier. D'un côté, on est allé vers l'autre. Mais ceci ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas eu des choses efficaces qui ont été faites par la Commission des transports. Non seulement au Québec, mais partout actuellement en Amérique du Nord, on s'interroge régulièrement et de façon très sérieuse sur tout l'ensemble des politiques de régulation du transport et le Québec ne fait pas exception. On n'a qu'à vivre un peu, à re-

garder un peu ce qui se passe aux États-Unis, où on parle de plus en plus de réglementation, parce que c'est exact qu'on a une industrie très réglementée et cette réglementation amène aussi des conséquences qui ne sont pas nécessairement positives pour l'ensemble des transporteurs du Québec et aussi l'ensemble des consommateurs. C'est-à-dire que les réglementations créent des délais et ça crée aussi du mécontentement; c'est certain qu'ici, on ne pourra pas satisfaire tout le monde parce qu'il faut un peu, comme législateurs, être l'arbitre entre les différents intervenants. Notre objectif est d'essayer de trouver les solutions les plus efficaces possible pour améliorer la régulation du transport au Québec, améliorer cette industrie et, en même temps, créer des relations de communications plus intensives entre le ministère des Transports, la Commission des transports ainsi que les transporteurs.

C'est donc dans ce sens-là que nous ouvrons cette commission parlementaire, M. le Président, et je serai heureux d'entendre les membres, en commençant, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, s'il n'y a pas d'objection majeure au sein des membres de la commission parlementaire, par l'Association du camionnage du Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Avant d'appeler le premier organisme, j'aimerais vous donner la liste des associations qui doivent présenter leur mémoire aujourd'hui, afin qu'elles puissent se préparer. Alors, dans l'ordre tel que je l'ai — on fera la correction après — j'avais l'Association des locateurs de camions et remorques du Québec Inc., rapport 2-M; en deuxième lieu, l'Association des locateurs de véhicules du Québec, numéro 21-M; l'Association nationale des camionneurs artisans Inc., 1-M; l'Association du camionnage du Québec Inc., 12-M; l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec, 19-M; Système de location autos et camions Autohost du Québec, 15-M; l'Association des propriétaires de navires Inc., et opérateurs de bateaux-pilotes, 16-M.

Alors, si on fait la modification qui semble satisfaire tout le monde, on placerait, à ce moment-ci, l'Association du camionnage du Québec Inc. en premier lieu et on continuerait avec la même liste après.

S'il n'y a pas d'autres commentaires, j'inviterais donc les représentants de l'Association du camionnage du Québec Inc. à se présenter à la table ci-devant. Il y aurait peut-être lieu, avant d'entendre le mémoire, de s'entendre également, comme membres de la commission, de vous entendre sur le temps alloué à chacun des organismes. Est-ce qu'il y aurait des suggestions? M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, à la suite d'un calcul assez sommaire, nous estimons à peu près à trois jours la durée de la commission parlementaire. Nous pouvons passer les 21 mémoires pour autant qu'on s'en tienne à peu près à une heure par mémoire. Je pense bien qu'il y a des mémoires qui vont durer moins longtemps, mais cela s'ajusterait à peu près à une heure par mémoire.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: ... je suis d'accord avec la suggestion du ministre. Étant donné, par contre, que l'ensemble des associations qui se présenteront n'ont peut-être pas la même importance, il va de soi que si elles représentent des secteurs plus nombreux les unes que les autres, il faudra peut-être donner un peu plus de latitude à celles qui représentent l'ensemble des transporteurs ou un groupe plus important.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. On s'entend sur une moyenne d'une heure approximativement.

M. Lessard: Ce qui veut dire que, normalement, en fait, M. le Président, c'est à peu près 20 minutes pour la présentation du mémoire et le reste, ce sont des questions.

Mémoires

Le Président (M. Bordeleau): D'accord.

Association du camionnage du Québec Inc.

L'Association du camionnage du Québec Inc., dont le porte-parole est M. Robert Goyette. C'est bien cela?

M. Alary (Jacques): Non. Les porte-parole seront Claude Camirand...

Le Président (M. Bordeleau): Claude Camirand.

M. Alary: ... Jacques Alary.

Le Président (M. Bordeleau): Jacques Alary. Alors, monsieur, vous êtes M. Camirand ou M. Alary?

M. Camirand (Claude): Camirand et Jacques Alary.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Vous pouvez y aller.

M. Camirand: M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, nous vous remercions de l'occasion que vous nous avez donnée de casser la glace devant vous. Nous allons procéder... Est-ce que le micro fonctionne?

Le Président (M. Bordeleau): Voulez-vous approcher votre micro un peu? Est-ce que cela fonctionne?

M. Camirand: Oui. Cela va bien. Nous allons procéder en deux parties. Je lirai la première partie du mémoire et Jacques Alary lira la seconde

partie du mémoire en ce qui a trait aux recommandations spécifiques sur le rapport CEGIR.

(10 h 45)

L'Association du camionnage du Québec est heureuse de pouvoir émettre ses commentaires sur l'étude commandée par le ministre des Transports auprès de la firme CEGIR, à la suite des recommandations de notre association.

L'Association du camionnage du Québec, organisme sans but lucratif, représente plus de 1400 membres, qui génèrent un chiffre d'affaires de plus de \$1 milliard et fournissent au-delà de 60 000 emplois directs.

Au préalable, nous aimerions informer la commission que l'Association du camionnage du Québec représente les intérêts des transporteurs de fret contre rémunération et ne vise aucunement le transport de personnes, soit par autobus ou par véhicules-taxis.

Nous avons examiné avec grand intérêt le rapport CEGIR, commandé par le ministre des Transports — comme nous l'avons dit plus haut — relativement à l'étude de la réglementation sur les transports routiers et de sa mise en application.

Nous ne voulons pas ici nous prononcer sur tous et chacun des règlements actuellement en vigueur, mais plutôt exprimer les objectifs que devrait viser une réglementation sur les transports. Nous croyons qu'une fois ces objectifs définis, une réglementation qui aurait pour effet de répondre à ces objectifs et de les définir pourrait être élaborée de concert avec toutes les parties intéressées. Notre mémoire se divisera en trois parties:

Premièrement, principaux objectifs que doit viser une réglementation sur les transports de biens par route;

Deuxièmement, remarques sur les recommandations faites dans le rapport CEGIR;

Troisièmement, conclusion.

Premièrement, principaux objectifs. A l'intérieur d'une réglementation, nous voyons trois principaux secteurs où la réglementation nous apparaît nécessaire: Premièrement, l'émission des permis;

Deuxièmement, les taux et tarifs;

Troisièmement, les pouvoirs de contrôle et surveillance.

L'émission des permis. Sans doute est-il important pour un territoire comme la province de Québec que le transport de biens sur route soit limité à ceux qui détiennent un permis ou une autorisation à cet effet. Cette technique a assuré, à notre avis, la permanence des services entre les différentes régions du Québec et a permis de doter le Québec d'une industrie de transport viable et compétitive. Nous voulons voir, dans une réglementation sur les transports, des dispositions qui permettent de refléter la véritable nature de l'industrie, soit une industrie de service apte à desservir les besoins d'une population et d'une industrie répartie sur un territoire très vaste dont les besoins sont très souvent imprévisibles.

Pour atteindre cet objectif, il faut avoir une réglementation souple qui puisse faire face à des si-

tuations complexes. Nous croyons que la réglementation actuelle ne reflète pas cette situation de dynamisme.

L'industrie des transports fait face à des situations souvent critiques, mais se voit appliquer des règles dignes d'un tribunal judiciaire. Plusieurs exemples pourraient être donnés sur l'attitude de la Commission des transports et le fardeau imposé par la commission qui ont eu pour effet d'alourdir tout le processus d'émission des permis. La procédure et la règle de preuves sont actuellement plus importantes que la nécessité publique.

Nul doute, notre industrie ne désire-t-elle pas que l'émission de permis soit effectuée sans que toutes les parties concernées puissent être consultées et qu'une enquête approfondie soit effectuée avant que la délivrance d'un permis ne soit consentie. Les permis ne doivent en effet être délivrés que s'il y a absence de service ou que si le service est effectué à des taux abusifs. Nous croyons que les pouvoirs, la réglementation et l'attitude de l'organisme qui les applique doivent refléter cette situation.

Les taux et les tarifs. Depuis l'avènement de la loi de 1972, la Commission des transports s'est donné pour mission de fixer les taux et tarifs. La tâche nous semblait énorme, sinon impossible à accomplir. Sans doute y a-t-il certains avantages à cette fixation. Toutefois, notre industrie s'est vite rendu compte que les outils nécessaires pour que telle fixation soit effectuée n'étaient pas mis en place et que la fixation devenait une interférence plutôt qu'une aide au public et à l'industrie du transport.

Nous croyons donc que dans ce secteur, les agents économiques doivent jouer leur rôle et qu'une réglementation doit être assez souple pour permettre de rencontrer la plus grande partie, sinon la totalité des situations.

Il ne faut pas oublier qu'en matière de transport de biens par route, nous ne sommes pas en face de contrats d'adhésion, mais bien souvent en face de contrats de transport négociés entre deux parties, et nous croyons que ce rôle de négociations entre les parties devrait continuer à jouer un rôle dans la fixation des taux et tarifs de transport.

Il est certain que nous ne devons pas exclure toute possibilité d'intervention pour assurer une protection du public et une rentabilité au sein des entreprises de transport, ce qui, sans doute, assure la permanence du service. Nous pourrions donc résumer ainsi les objectifs de notre industrie, en ce qui concerne les taux et tarifs:

a) assurer au public des taux justes et raisonnables;

b) assurer une rentabilité au sein des entreprises de transport;

c) assurer une grande flexibilité pour faire face aux situations diverses;

d) laisser jouer autant que possible les forces du marché.

Contrôle et surveillance. Si les deux secteurs d'activité décrits plus haut font l'objet d'une réglementation, leur efficacité découle dans le pouvoir de contrôle et de surveillance que devrait prévoir une

réglementation. Nous voyons trois champs d'application principaux:

- des décisions de la commission;
- de l'application et de l'interprétation des décisions de la commission;
- du transport illégal.

Des décisions de la commission. Nous croyons qu'une instance supérieure doit être en mesure de contrôler les décisions de la commission et que l'appel des décisions doit être limité à des questions de droit et non à des questions de faits, car c'est la commission elle-même qui est certainement le plus près de l'industrie et le plus en mesure d'apprécier les faits, de faire ses propres enquêtes et d'adopter une politique plus cohérente dans l'interprétation des besoins du public.

L'application des décisions et leur interprétation. Nous croyons que la réglementation n'a d'effets que si les pouvoirs sont donnés à des organismes pour en contrôler leur application. Nous pensons que la réglementation doit prévoir des mécanismes où les conditions d'application des décisions de la commission soient déterminées par cette dernière et que toute interprétation de ces décisions doit être faite par celle-ci.

Du transport illégal. La loi édicte que nul ne peut donner un service de transport moyennant rémunération à moins qu'il ne soit autorisé à cet effet par un permis. Nous croyons que la réglementation doit avoir pour fins et objectifs de donner à ceux qui ont charge de contrôle les outils nécessaires et efficaces pour contrer tout transport sans permis, sans quoi une grande partie de la réglementation et des facteurs qui justifieraient la commission à prendre des décisions raisonnables et informées serait complètement faussée. Si une partie du transport public est effectuée sans autorisation, cela impose un fardeau supplémentaire aux détenteurs de permis de transport. Nous assistons, depuis quelques années, à la prolifération du transport que nous qualifions d'illégal sous forme de la pseudo-location à court terme. L'objectif de notre industrie n'est pas d'empêcher ou prohiber la location à court terme; toutefois, lorsque ce moyen est utilisé pour effectuer du transport illégal, ce type de transport illégal vient modifier toutes les règles du jeu pour le détenteur de permis de transport.

Ce type de transport illégal provoque un déséquilibre dans les mouvements de transport (ce sont en totalité des chargements complets) donnés habituellement au détenteur, lesquels mouvements permettent aux camionneurs publics de desservir une région et conserver une rentabilité minimum. Ceci provoque également, par le fait même, une diminution de l'utilisation des véhicules du transporteur public, ce qui a pour effet d'augmenter proportionnellement les coûts de ces derniers. Il ne faut pas oublier que le transporteur public a l'obligation de desservir aussi bien l'individu que la grosse entreprise.

Je vais laisser la parole à mon confrère Jacques Alary en ce qui a trait aux recommandations spécifiques sur le rapport CEGIR.

M. Alary (Jacques): Nous allons, dans les pages qui suivent, commenter les différentes recommandations du rapport CEGIR. Pour éviter de répéter complètement les recommandations faites par la firme CEGIR, nous utiliserons une méthode numérique de référence qui correspond à celle utilisée dans ce rapport.

Sur les recommandations 1 à 6 inclusivement, qui traitent de l'élaboration des politiques de transport, nous ne pouvons trop insister sur l'importance de la consultation en matière d'énoncé de politique et d'élaboration de règlements. Nous suggérons la formation d'un conseil consultatif sur les transports qui assisterait la Commission des transports du Québec dans l'élaboration des règlements, dont les membres seraient choisis auprès des agents impliqués, comme l'Association du camionnage du Québec.

Nous sommes d'accord pour que la Commission des transports détermine les conditions d'exploitation des permis, suivant les termes de la recommandation no 7 et ceci, après consultation, afin d'éviter qu'il en résulte des pertes de droits déjà acquis par des détenteurs de permis.

La recommandation no 8, au sujet du droit de révoquer, suspendre, modifier les permis, nous semble difficile d'application, étant donné qu'il pourrait en résulter un tort énorme à la population québécoise qui a besoin d'un service ordonné de transport public. Nous pensons qu'il y aurait lieu de prévoir des mesures pénales et des mesures administratives, telles que l'immobilisation du véhicule délinquant, accompagnées ou non d'une amende, ce qui, selon nous, serait plus approprié et plus réalisable.

Quant aux recommandations 9 et 10, nous aimerions vous énoncer une politique d'action de l'Association du camionnage du Québec à l'effet que les taux de transport devraient être fixés et déposés automatiquement trente jours après leur dépôt, sauf dans le cas d'opposition.

Les demandes de fixation devraient être publiées dans le bulletin hebdomadaire de la Commission des transports du Québec; advenant une opposition, les taux devraient être fixés par la Commission des transports du Québec dans le même délai. La pratique actuelle pour les taux et tarifs du Montréal métropolitain, Mirabel-Québec et Québec métropolitain continueraient de s'appliquer. Nous aimerions cependant pouvoir approfondir les modalités d'application des taux et tarifs.

Nous sommes en accord avec la recommandation no 11, ce que nous préconisons depuis plusieurs années. Nous recommandons cependant que ce pouvoir puisse être exercé après une première condamnation. Nous souscrivons à la recommandation no 12, nous ne voyons aucune objection à ce qu'un transporteur soit obligé d'étendre son service si l'intérêt public le justifie, étant donné que, présentement, un détenteur a déjà l'obligation de donner le service.

Nous ne pouvons qu'être d'accord avec la recommandation no 13, nous voulons que la Commission des transports du Québec devienne de

plus en plus compétente en matière de transport et nous ne croyons pas que notre association doive s'ingérer dans l'administration courante de cet organisme, pourvu qu'elle réponde efficacement aux objectifs des transporteurs et du public en général.

Nous sommes en accord avec la recommandation no 14 et nous croyons que le ministère doit continuer à émettre les plaques relatives aux permis et à percevoir les droits y afférents en collaboration étroite avec la commission.

Au sujet des recommandations 15, 16, 17, 18, 19 et 20, qui traitent du respect des lois et règlements, notre association croit que peu importe de qui relève cette surveillance, l'efficacité doit prévaloir. Concernant les recommandations 21, 22 et 23, étant donné que la Commission des transports deviendra, si les recommandations sont suivies, un véritable tribunal administratif, nous croyons que tout appel d'une décision de cette commission devrait être déferé à un tribunal spécialisé en matière de transport. Nous craignons que l'application de certaines décisions, si l'appel ne suspend pas l'exécution, ne provoque des situations quasi irréversibles, dû au délai d'audition de la cause en appel.

C'est pourquoi nous demandons à la commission parlementaire d'être extrêmement prudente lorsqu'elle traitera des questions d'appel. Nous sommes d'accord avec le fait qu'aucun recours au ministre ou lieutenant-gouverneur en conseil ne soit institué et cela, dans le but d'éviter que le pouvoir public n'intervienne.

Au sujet des recommandations 24, 25, 30 et 31, nous réitérons notre remarque mentionnée à la recommandation 15 concernant la structure de la commission étant donné que le but recherché est toujours l'efficacité, mais nous croyons que les membres de la commission devraient être nommés de façon permanente et cela, dans le but de s'assurer de l'intégrité des membres et de la cohérence des décisions.

Nous sommes en accord avec la recommandation no 26 au sujet de la nomination des membres et nous insistons sur la consultation auprès des associations de transporteurs. Nous sommes d'avis, suite à la recommandation no 27, que devrait être enlevée de la loi l'obligation de nommer des juges à la commission étant donné que nous voulons que cette commission devienne un tribunal de commerce, et nous croyons, tel que suggéré à la recommandation no 28, que ces gens devraient être choisis d'abord en fonction de leur compétence dans le domaine des transports et de leur compréhension de la dimension socio-économique de la commission et de ses objectifs.

Contrairement à la recommandation no 29, nous ne croyons pas que la formation juridique soit le seul critère dans le choix du président et du vice-président. Nous avons d'ailleurs fait des remarques antérieurement au sujet de notre conception de la Commission des transports comme tribunal administratif et non judiciaire. Relativement à la recommandation no 30, nous avons établi à la recommandation 24 notre position au

sujet de la durée du mandat des membres de la commission.

A la recommandation no 31, nous aimerions voir disparaître le mot "temporaire" étant donné que, selon nous, il semble difficile à des gens qui n'oeuvrent pas de façon permanente d'assurer le suivi et le respect de l'orientation des politiques et pratiques de la commission. Nous sommes en accord avec la recommandation no 32 au sujet des recommandations 33, 35, 36, 37, 38, 39 et 40; nous aimerions réitérer notre position décrite à la recommandation 15 où nous demandons l'efficacité, peu importe les moyens utilisés.

A la recommandation no 34, au sujet du choix, et du développement des modes de régulation, nous voudrions être certains que notre association ou toute autre partie intéressée soit consultée avant tout changement, afin de s'assurer que ces procédures et règlements seront faciles d'application.

(11 heures)

Concernant les règles et pratiques de la Commission des transports du Québec mentionnées à la recommandation 41, nous croyons que ces règles devraient être élaborées avec l'aide d'un comité consultatif auquel nous faisons référence au tout début de notre présentation et que ces règles devraient être approuvées par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Nous sommes en accord avec la recommandation no 42, qui traite du bulletin hebdomadaire, pourvu que cette mesure diminue les délais.

Nous voulons, tel que stipulé au no 43, voir réduire les délais d'opposition et nous aimerions que les décisions soient effectives dans les plus brefs délais.

Nous désirons que la Commission des transports continue à instituer de procédures officielles, tel qu'énoncé aux recommandations 44 et 49 (tables rondes ou consultations), pour autant que les informations recueillies deviennent disponibles au public.

Au sujet de la recommandation no 45, nous sommes d'accord avec cette dernière, mais nous aurons, en temps et lieu, des remarques à faire sur le contenu que devrait comporter une requête.

Nous sommes contre le principe énoncé à la recommandation no 46, c'est-à-dire qu'un seul membre puisse siéger en audition publique; nous recommandons un minimum de deux et, dans le cas de désaccord entre les deux, nous recommandons que la cause soit renvoyée à un banc de trois et cela, dans les plus brefs délais.

Si la recommandation no 47, traitant des commissaires-enquêteurs, est retenue, nous aimerions que les rapports et témoignages soient rendus publics.

Nous appuyons la procédure énoncée à la recommandation no 48. Toutefois, nous demandons que la partie adverse ait le privilège de pouvoir interroger celle qui a déposé par écrit.

Lorsque l'on parle, à la recommandation no 50, du renouvellement des permis, notre association croit que ces permis devraient être renouvelés automatiquement sur paiement des droits, à moins d'être annulés pour cause.

Nous ne commenterons pas ici la recommandation no 51, portant sur le connaissance uniforme, car une formule de connaissance a été adoptée par l'arrêté en conseil 986-79, en avril dernier, et est effective depuis le 1er juin.

Lorsqu'il est traité, à la recommandation no 52, des conditions minimales de tarifs, nous voudrions que ces conditions minimales soient sujettes à une étude afin de vraiment voir toutes les facettes que peut impliquer une telle disposition.

CEGIR recommande, à la recommandation no 53, la rédaction de textes réglementaires par la commission. Nous réitérons notre position selon laquelle le pouvoir de réglementation de la Commission des transports du Québec soit exercé en consultation avec les personnes concernées, comme notre association.

Concernant la recommandation no 54, nous sommes d'accord pour que les textes soient rédigés de manière à conférer à la commission une discrétion, mais pour autant qu'il y ait des principes directeurs, dans le but de s'assurer une cohérence dans les décisions.

Nous ne pouvons que féliciter CEGIR pour la recommandation no 55, c'est-à-dire que les textes soient rédigés de façon à réduire au minimum les difficultés d'interprétation et les questions de droit, d'autant plus que nous avons maintes fois soutenu que la Commission des transports devrait être un tribunal administratif et non un tribunal judiciaire.

En plus des recommandations ci-haut, nous aimerions suggérer à la commission parlementaire que la représentation devant la Commission des transports du Québec ne soit pas exclusive aux conseillers juridiques, mais qu'elle permette à tout individu mandataire de pouvoir représenter une corporation devant la commission, tout comme présentement un individu peut se représenter lui-même. Cette pratique se fait d'ailleurs présentement en Ontario.

Conclusion: M. le ministre et MM. les membres de la commission parlementaire, nous voulons profiter de l'occasion pour vous offrir notre collaboration dans toutes les démarches qui auront pour but de faciliter la mise en pratique des différentes recommandations qui seront retenues.

Nous vous remercions de nous avoir permis de vous présenter les différentes recommandations de notre association et souhaitons que le tout puisse être réalisé dans un avenir rapproché, afin que les membres de l'Association du camionnage du Québec puissent continuer à desservir le public de façon efficace.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le ministre.

M. Lessard: Merci aux représentants de l'Association du camionnage du Québec. Je pense que votre mémoire nous propose des choses très précises en ce qui concerne les recommandations qui nous sont faites dans le rapport CEGIR.

Je voudrais d'abord — puisque vous nous présentez un mémoire qui est très général — sur les

propositions 1 à 6 en particulier, je constate que ce sont des propositions très fondamentales, très importantes, à savoir si, par exemple, la réglementation va être faite au niveau du ministère comme tel et appliquée, par la suite, au niveau de la commission, ou si on ne devrait pas donner un plus grand pouvoir de réglementation à la Commission des transports. Je pense que c'est un point fondamental, parce qu'on parle toujours de volonté d'assouplir la réglementation. Vous affirmez même un peu plus loin dans votre mémoire que votre intention, en fait, ce que vous cherchez dans le fond, c'est l'efficacité, la souplesse.

Vous indiquez à la page 2 de votre mémoire, par exemple, que la réglementation actuelle ne reflète pas cette situation de dynamisme de votre industrie. J'aimerais savoir, parce que c'est sur cela, par rapport à l'ancienne régie qu'il faut aussi se brancher, si la réglementation qui est faite au ministère est trop rigide, si cette réglementation devrait être laissée plus à la Commission des transports du Québec et de quelle façon, par exemple, la nouvelle réglementation du ministère ou la nouvelle réglementation de la commission devrait ou pourrait refléter, comme vous l'indiquez à la page 2, le dynamisme de votre industrie.

M. Alary: Dans notre présentation, nous ne nous référons pas directement au fait que la loi devrait être faite par la Commission des transports. Ce dont nous voulons être assurés, et ce dans le but de rendre efficace le transport au Québec, c'est que notre association soit consultée et qu'on forme un comité où les agents qui ont à oeuvrer dans le domaine des transports puissent intervenir afin de rendre cette loi vraiment efficace. C'est le but recherché.

M. Lessard: Vous n'avez pas d'objection, en fait, vous n'avez pas d'idée précise en ce qui concerne la place où devrait s'élaborer la réglementation. Que ce soit au ministère, que ce soit à la Commission des transports, ce que vous désirez, c'est d'être consultés sur cette réglementation.

M. Alary: Et que cette réglementation soit acceptée par le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. Lessard: Soumise au lieutenant-gouverneur en conseil. Que ce soit fait par le ministre ou par la commission, pour vous, il n'y a pas...

M. Alary: A condition qu'on puisse donner notre opinion et voir comment on va pouvoir vivre avec cette réglementation.

M. Lessard: En ce qui concerne justement la question de l'émission des permis, actuellement, par exemple, vous affirmez que ce sont des questions judiciaires, des questions de droit qui importent devant la Commission des transports plutôt que la nécessité du service. Vous affirmez à la page 3: "Les permis ne doivent en effet être délivrés que s'il y a absence de service". Cela est facile. Il n'y a pas de problème. C'est facile à interpréter. Il

n'y a pas de service. Dans le cas du transporteur qui veut donner le service, je pense que, de ce côté, du côté de la commission comme du côté du ministère, il n'y a pas de problème qui se soulève de façon très sérieuse. C'est lorsque le service est déjà effectué et qu'une autre demande est faite devant la Commission des transports, et vous indiquez que le service ne devrait être délivré que si ce service est effectué à des taux abusifs. Quels seraient les critères de contrôle des taux abusifs, s'il y a lieu? Sur quels critères la commission devrait-elle se baser?

M. Camirand: Je pense que ce sont des critères purement économiques. Quand on parle de taux abusifs, à ce moment, je pense qu'il y a des formules d'établissement de taux qui sont communément acceptées et je pense qu'il y a des situations particulières où cela nécessite une étude et où on dirait que, dans tel cas particulier, il y a des taux abusifs qui sont chargés par un transporteur. Nous pensons que, pour l'émission des permis, par exemple, si le transporteur exige des taux abusifs, il pourrait y avoir d'autres permis qui soient émis ou intervention de la commission, à ce moment, pour faire diminuer les tarifs.

M. Lessard: En ce qui concerne la proposition du rapport CEGIR, à savoir que la Commission des transports ne devrait plus fixer les taux et tarifs et qu'elle devrait accepter que ces taux et tarifs soient déposés, la commission peut cependant intervenir justement si elle constate — parce que la commission a pour objectif la protection du public — qu'il y a abus. Actuellement, qu'est-ce que vous pensez du fait que, par exemple, la commission détermine les taux et tarifs, fixe les taux et tarifs? Est-ce que vous êtes d'accord avec la recommandation de CEGIR que les transporteurs devraient tout simplement déposer leurs taux?

M. Alary: Dans nos recommandations, nous disons que nous devrions déposer les taux pour qu'ils soient effectifs trente jours après le dépôt et, acceptés, qu'ils soient fixés par la Commission des transports; dans d'autres cas, on demande une fixation générale, comme dans le cas de Montréal, Montréal métropolitain et Québec, Québec métropolitain, pour des raisons qu'au niveau économique, on fasse affaires avec des régions qui sont à peu près homogènes et que les transporteurs à l'intérieur aient à peu près les mêmes dépenses, soit au niveau salarial, ou au niveau des achats. Mais dans le cas de fixation ou de dépôt, on demande que ces taux soient effectifs dans les 30 jours après le dépôt ou la fixation, s'il n'y a pas eu opposition.

De toute façon, nous avons deux organismes, soit le Bureau des tarifs du Québec et la Conférence des camionneurs, qui sont les agents des transporteurs au niveau des taux et tarifs, qui vont faire leurs recommandations plus particulières, touchant ce secteur des taux et tarifs.

M. Lessard: Concernant la consultation, vous

recommandez la formation d'un organisme, en fait, d'un conseil consultatif du transport qui serait relié à la Commission des transports.

Ce conseil consultatif existe actuellement, dans la loi de 1972. Le problème que je me suis posé, lorsque j'ai eu à prendre la décision de renouveler le Conseil consultatif du transport, était à peu près celui-ci: Est-ce que le Conseil consultatif du transport devrait être constitué de membres nommés par les organismes représentatifs du transport, en fait, nommés en consultation — par le ministre, le lieutenant-gouverneur en conseil — avec les organismes impliqués dans le secteur du transport? Et est-ce que ces membres — parce que c'est un peu ce que je constatais auparavant — devraient être nécessairement des membres qui sont officiers, à l'intérieur de ces organismes? Par exemple, un ou deux délégués de l'Association du camionnage du Québec. Un délégué qui viendrait de l'Association nationale des camionneurs artisans ou de tout autre groupe.

Le danger que je voyais là-dedans, c'est que ça devienne — parce qu'au ministère, il faut, bien souvent, arbitrer entre différents groupes — un peu un forum de combat — le danger que j'y ai vu, en tout cas, je ne sais pas si c'est un danger réel — c'est-à-dire que chaque association défende non pas d'abord l'intérêt de l'industrie du camionnage comme tel, global, que ça comprenne les locuteurs, le vrac, le camionnage général, à un moment donné, contre rémunération... Le danger que je voyais justement, c'était que ça devienne un forum de débats ou de batailles, alors que l'autre objectif — on pourrait poursuivre aussi — pourrait être celui-là, à savoir que le lieutenant-gouverneur en conseil, en consultation avec les organismes — c'est certain qu'il faut toujours parler des consultations — ne nomme pas nécessairement des gens qui sont officiers à l'intérieur d'organismes de camionnage, mais des gens qui sont reconnus strictement pour leur compétence et qui ne seraient pas nécessairement des présidents, des vice-présidents ou des secrétaires d'organismes de camionnage.

C'est entre ces deux formules que je me sens divisé. La première, à savoir que c'est un peu à la demande de bien des associations de transporteurs qui m'indiquent qu'elles voudraient bien que leur président soit membre du Conseil consultatif du transport. J'ai peur de cette formule. Peut-être que c'est à tort. Je souhaiterais peut-être davantage l'autre et je suis prêt à revenir avec le Conseil consultatif du transport, mais je souhaiterais davantage l'autre peut-être, à savoir, un organisme qui ne viendrait pas, qui ne serait pas des défenseurs des organismes strictement défenseurs d'intérêts professionnels d'associations ou de corporations.

M. Alary: M. le ministre, là-dessus, notre association croit peut-être que l'association devrait faire partie du conseil consultatif et qu'elle ait le loisir de choisir les compétences qu'elle veut envoyer pour travailler sur tel ou tel projet de réglementation, parce que nous croyons qu'une seule

personne nommée, à l'intérieur d'un organisme, n'a pas nécessairement toutes les compétences voulues pour répondre à tous les secteurs qui touchent soit l'industrie du camionnage ou le secteur des transports.

Si le choix est donné à l'association d'envoyer la compétence qu'elle juge la meilleure pour défendre tel ou tel dossier, je crois qu'on devrait lui laisser le choix de le faire.

M. Lessard: Mais je veux bien distinguer l'organisme consultatif du transport qui est un organisme de consultation pour le ministre. Il y a quand même d'autres consultations que nous faisons lorsque nous élaborons des règlements, à savoir que nous consultons directement votre organisme ou d'autres organismes.
(11 h 15)

Par exemple, à chaque année, je reçois l'Association du camionnage du Québec et on discute de réglementation possible, mais en ce qui concerne l'organisme consultatif comme tel, je verrais difficilement, que les membres soient changés selon la réglementation.

M. Alary: D'accord. A ce moment-là, nous croyons qu'on devrait laisser l'Association du camionnage du Québec nommer son représentant au sein du comité.

M. Lessard: Mais est-ce que le danger, à ce moment-là, ce ne serait pas qu'on ait un forum de débats, c'est-à-dire que, par exemple, l'affrontement entre le transport en vrac et le camionnage en général, l'affrontement entre les associations de locateurs et le camionnage en général ou en vrac et ainsi de suite, cela deviendrait en fait des positions d'affrontement plutôt que des discussions qui vont toucher le bien de l'ensemble du camionnage au Québec? Moi, c'est le danger que j'y vois.

M. Camirand: Cela dépend des objectifs qu'on voit à ce comité consultatif. Je pense que dans une situation de conflit, on peut certainement faire ressortir des solutions ou des avantages d'une solution plutôt que d'une autre et je pense que souvent, on trouve de bonnes solutions dans une situation de conflit. Vous connaissez peut-être plus que nous les effets ou les bienfaits de l'ancien Comité consultatif des transports; vous semblez dire que cela n'avait pas eu tellement d'efficacité ce...

M. Lessard: Non...

M. Camirand: ... comité consultatif.

M. Lessard:... il y a des mémoires qui ont été remis.

M. Camirand: Ce qu'il faut, c'est essayer d'imaginer une autre formule où les associations — comme vous le dites, il y aurait peut-être des situations de conflit — où des solutions pourraient

apparaître à l'intérieur de ces conflits. Mais je pense que pour entendre la parole, de façon officielle, des différentes associations, il est important qu'on établisse des structures qui permettent à ces associations de se faire entendre sur des problèmes, de se faire entendre de façon périodique sur les problèmes qu'elles rencontrent.

M. Lessard: Une autre question concernant l'appel des décisions de la Commission des transports. On a eu le tribunal des transports; vous connaissez les problèmes que nous avons eus à ce tribunal administratif qui a été reconnu comme inconstitutionnel et le rapport CEGIR recommande que toute question de droit soit soumise à la Cour d'appel, à une cour, un organisme judiciaire régulier. Vous ne semblez pas être d'accord avec cette proposition, puisque vous recommanderiez probablement, en relation avec les recommandations 21, 22 et 23 de CEGIR, si j'ai bien compris, la constitution d'un tribunal spécialisé des transports qui serait responsable des appels de droit de la commission en relation avec les décisions de la Commission des transports. Pourriez-vous expliciter un peu; quelle serait en fait l'instance supérieure, selon vous? C'est un tribunal spécialisé ou si on laisse faire les tribunaux ordinaires?

M. Camirand: Naturellement, on ne veut pas se prononcer sur la constitutionnalité d'un tel tribunal. On sait qu'on a des problèmes au niveau de la constitutionnalité d'un tel tribunal. Cependant, ce que nous disons, c'est que, normalement, un tribunal civil qui est appelé à interpréter dans un domaine très spécifique comme des permis, une ordonnance générale du camionnage où ces permis sont émis dans un certain contexte, dans un environnement économique, on pense qu'un tribunal qui est appelé à interpréter même du droit dans un environnement économique devrait être spécialisé dans ce domaine. Cela va assurer une cohérence dans l'application des décisions. Évidemment, s'il y a un problème d'interprétation d'une décision, cela sera donné à la Commission des transports et après cela, il y a une procédure d'appel. Souvent, la plupart du temps, les problèmes d'interprétation, ce ne sont que des questions de droit. Si on veut s'assurer une certaine permanence ou une certaine cohérence à l'intérieur de ces décisions, on suggère qu'un tribunal spécialisé soit constitué. On connaît les difficultés, c'est-à-dire qu'on a entendu parler des difficultés de constituer un tel tribunal. C'est notre recommandation. Naturellement, si on nous dit que la constitution d'un tel tribunal est absolument inconstitutionnelle, on se pliera à cette décision.

M. Lessard: Mais si des appels de la commission, en relation avec des décisions de la commission, se font sur des questions de droit — je ne suis pas avocat; je voudrais simplement avoir des explications — car c'est différent si cela se fait sur des questions de droit plutôt que sur des questions de fait, vous jugez et vous constatez que la Commission des transports est habilitée, étant

donné sa spécialisation — elle est déjà spécialisée dans le secteur — à prendre des décisions sur des questions de fait. Si les appels des décisions se font sur des questions de droit, en quoi devrait-on exiger que ce soit un tribunal spécialisé du transport?

M. Camirand: A la lecture de l'ordonnance générale du camionnage, quand on regarde la complexité des permis, quand on parle des permis de route, de routes restreintes et toutes les conditions qui sont attachées à ces permis, je pense que c'est très difficile de clarifier jusqu'à la plus fine pointe tous les règlements. Je pense que, si c'est donné à un tribunal de droit commun, à un tribunal civil, on risque d'arriver à des situations — cela résulte peut-être d'une imprécision de la réglementation — où on va avoir une interprétation de la Cour d'appel qui est donnée, une interprétation qui semble logique, mais qui empêche les transporteurs de fonctionner.

C'est notre crainte; je ne dis pas que cela va arriver nécessairement. On préférerait voir un tribunal spécialisé manipuler ce type d'appels sans mettre en doute la compétence de nos juges de la Cour d'appel.

M. Lessard: Vous revenez souvent, que ce soit dans vos mémoires annuels ou que ce soit ici dans le mémoire, à la page 5, sur la prolifération du transport que nous qualifions d'illégal, sous forme de la pseudo-location à court terme. On va entendre les locateurs tout à l'heure. Cela revient constamment. Selon vous — parce que la commission a des pouvoirs — quels seraient les pouvoirs nouveaux, s'il y a lieu, ou encore l'application de pouvoirs existants qu'on devrait inscrire pour éviter ce transport illégal? Est-ce que vous pensez qu'on peut véritablement en arriver à arrêter complètement ce transport illégal? Quels seraient les moyens à prendre?

M. Camirand: Je peux certainement me prononcer sur la deuxième partie de votre question, à savoir quels sont les pouvoirs. Je pense que la commission a certainement une partie de ces pouvoirs et on pourrait en ajouter d'autres comme celui de convoquer ceux qui effectuent le transport illégal. Je ne pense pas, s'ils sont non-détenteurs actuellement, qu'elle puisse les convoquer. On pourrait certainement, sur plainte soit des officiers du ministère ou soit des camionneurs, convoquer ces gens et, avec les autres recommandations, soit leur donner des infractions, soit immobiliser les véhicules.

Je pense que la commission devrait se doter de mécanismes d'enquête sur le transport qu'on qualifie d'illégal. En fait, la forme que cela prend, je pense bien qu'il n'y a pas de secret, on comprend des compagnies de chauffeurs ou des "drivers pools", comme on dit, et on fait de la location à court terme; c'est effectivement du transport. On prend la responsabilité de la marchandise totalement, on transporte de la même façon du point A au point B, on fournit tout.

M. Lessard: En fait, vous connaissez le problème des compagnies intégrées dans le domaine maritime, dans les chemins de fer et dans le transport. Il y a une question constitutionnelle là-dedans aussi.

Enfin, j'aurais une dernière question, M. le Président, qui est peut-être assez large, pour permettre à d'autres de poser des questions parce qu'il y a beaucoup de choses dans ce mémoire. En fait, c'est à la demande des transporteurs qu'on a décidé, justement, de confier à CEGIR une étude de la Commission des transports. Vous avez eu l'occasion de les rencontrer, vous avez été consultés par CEGIR comme tous les autres organismes impliqués dans le transport ont été consultés par CEGIR. Quels sont, selon vous — et c'est à cela qu'on essaie de trouver des solutions — pour l'Association du camionnage du Québec, les problèmes concrets, je dirais quotidiens, journaliers, que vous avez rencontrés, les problèmes sérieux que vous avez constatés depuis quelques années à la Commission des transports? Est-ce que ce sont des problèmes de délais considérables, des problèmes de réglementation? Quels sont les problèmes, en fait, auxquels on devrait tenter de trouver des solutions?

M. Alary: Si on résume un peu, les problèmes de délai, c'est déjà le point majeur ou un des points majeurs. On sait qu'avant d'avoir une décision cela peut prendre sept, huit, neuf mois, cela peut prendre un an. Bien souvent, la décision est rendue après le fait, soit que le transporteur ait décidé d'effectuer le transport et reçoit le permis pour l'effectuer, six mois après. Dans le cas des taux, c'est la même chose.

On a eu également le problème de l'incohérence de certaines décisions. Pour donner deux exemples d'incohérence, on disait qu'avant peut-être il y a deux ans, ça prenait un permis pour transporter les petits colis. Les gens se sont prévalus de ces permis-là, on a eu une décision à l'effet que lorsque ce transport est effectué par automobile, ça ne prend plus de permis. Nous, en tant qu'association, en tant que transporteurs qui s'étaient organisés, qui s'étaient pliés aux exigences de l'ancienne régie et de la commission, nous nous étions prévalus de ce privilège ou de ce permis pour effectuer ce genre de transport. On voit arriver des concurrents autour de nous qui ne sont pas détenteurs de permis et on fait des représentations auprès du ministère des Transports afin d'obtenir un règlement sur le transport des petits colis.

Dernièrement une autre décision a été rendue à l'effet que pour effectuer le transport d'animaux vivants, étant donné que selon la définition du mot "marchandise", les animaux vivants ne sont pas considérés comme marchandise, donc, ça ne prend plus de permis de la commission pour effectuer ce genre de transport. A ce moment-là, soit qu'on aille en appel de la décision ou soit qu'on demande une nouvelle réglementation, nous allons être obligés d'intervenir.

Si on regarde les décisions qui avaient été rendues antérieurement, soit par la régie, soit par la commission, on demandait aux gens de se prévaloir d'un permis pour effectuer ce genre de transport, étant donné que c'est une spécialité. Je ne sais pas si des gens, ici, sont propriétaires de chevaux de courses, mais quand on parle d'un animal de \$500 000 ou \$600 000, on demande une certaine protection et on demande une compétence pour le transporter et c'est le rôle d'un transporteur général. Ce sont des problèmes auxquels nous avons eu à faire face.

M. Lessard: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, avant de poser ma question, je voudrais faire une observation au ministre. Je ne sais pas s'il serait d'accord. Étant donné l'importance du mémoire de l'Association du camionnage du Québec et le noyau qu'il représente, s'il arrivait qu'en cours de route lui, moi-même ou un autre nous oublions de poser une question importante, je pense qu'on devrait pouvoir y revenir.

M. le Président, j'ai déjà entendu...

M. Lessard: M. le Président...

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

M. Lessard:... je n'ai pas d'objection. Tout est fonction de la disponibilité des représentants de l'association. D'accord.

M. Alary: Nous serons ici tout le temps de la commission, à la disposition de la commission.

M. Mailloux: M. le Président, comme titulaire du ministère dans les dernières années, j'ai entendu souvent l'ensemble des doléances de l'Association du camionnage du Québec et je reconnais son importance. Je reconnais évidemment l'utilité qu'elle a à travers le Québec. La première question que je voudrais poser à ceux qui sont à la barre est la suivante: Depuis 1972, depuis l'avènement de la Commission des transports, les taux sont fixés par la Commission des transports. Tantôt le ministre vous posait des questions quant au dépôt des taux, que vous suggérez dans votre mémoire, plutôt qu'à la fixation des taux par la Commission des transports. L'interrogation que j'ai à l'esprit est la suivante et j'aimerais que vous tâchiez de nous informer. Vous dites que s'il y a dépôt des taux et s'ils ne sont pas contestés dans les 30 jours qui suivent, les taux s'appliquent. Vous mentionnez dans votre mémoire qu'il est temps que les forces du marché jouent pour le consommateur et l'ensemble des transporteurs qui sont impliqués. Ce que je voudrais savoir, c'est sur le point suivant: Sur un circuit donné, vous avez un nombre de transporteurs donné, disons la Côte Nord, quatre

ou cinq transporteurs qui sont en cause. Qu'arrive-t-il, en raison de l'importance d'un transporteur et un transporteur plus réduit qui serait sur le même parcours, de la concurrence, s'il y a dépôt des taux et si le transporteur qui n'a pas la force du plus important ne peut vivre dans un tel contexte?

Je m'explique davantage. Est-ce qu'un transporteur important ne pourrait pas, sur un circuit donné, devant des taux déposés, être placé devant la faillite de son investissement si un concurrent veut déposer des taux qui, pour un certain temps, continueraient à le faire vivre sans profit, mais pour faire disparaître la concurrence? Qu'arriverait-il dans ces conditions-là? Est-ce que cela pourrait arriver?
(11 h 30)

M. Alary: S'il y avait un taux non rentable qui était déposé ou demandé dans les trente jours, à ce moment-là, il y aurait certes opposition des transporteurs impliqués ou il y aurait une preuve que celui qui dépose le taux, dépose un taux qui est non viable et que cela va amener à court terme la disparition de ce transporteur. Entre autres, il faut quand même faire une distinction entre les différentes sortes de taux où on a ce qu'on appelle les taux de classes, qui sont généraux pour ceux qui ont un petit volume, et un taux de commodité qui est donné sur certains genres de transport et les taux à contrat.

Lorsque nous parlons des deux premières catégories de taux, nous voyons, ainsi que le Bureau des tarifs et la Conférence des camionneurs qui vont faire leurs représentations sur les taux aussi, à ce que ces taux soient effectifs pour tous les expéditeurs et en même temps tous les transporteurs. Lorsque nous parlons de taux à contrat, ce sont quand même des taux convenus sur un volume garanti. Il y a une certaine différence. C'est pour ça qu'à ce moment, on peut se permettre de faire jouer les forces de la concurrence, les forces du marché, parce que, bien souvent, le taux à contrat, c'est le dernier taux qui va être donné par un camionneur public avant que l'expéditeur loue à long terme des camions ou les achète.

A ce moment-là, il faut quand même qu'on garde une surveillance, parce que, dans notre présentation, on dit qu'il faut que ces taux soient justifiés; en laissant jouer les forces et en apportant une certaine surveillance, nous ne croyons pas qu'il y ait vraiment danger de disparition.

M. Mailloux: L'ensemble de vos membres, malgré que le Bureau des tarifs pourrait se faire entendre, advenant que le taux déposé soit très bas, acceptent une recommandation semblable, pour que, dans tout le Québec, contrairement à la réglementation fixée par la Commission des transports, ce soient les forces du marché qui jouent.

M. Alary: Tout à l'heure, dans notre mémoire, si vous avez bien remarqué, on dit que, dans certaines régions, nous voulons garder la fixation générale, comme Montréal, le Montréal métro-

politain, Québec, le Québec métropolitain, Mirabel.

M. Mailloux: C'est ce qui vous fait invoquer qu'un partie du territoire du Québec devrait conserver des taux fixés par la Commission des transports?

M. Alary: C'est parce qu'à l'intérieur de ces territoires, nous faisons face à des coûts qui sont à peu près les mêmes, face à des situations ouvrières qui sont à peu près les mêmes et à un marché qui est à peu près le même, tandis que, lorsqu'on s'éloigne des différents gros centres, il y a peut-être un jeu de concurrence qui peut être joué, et ensuite le fait qu'il y a un concurrent qui vient en ligne de compte, la location à court terme, et il y a le transporteur privé, qui ne se manifeste pas autant dans les centres comme Montréal, le Montréal métropolitain ou Québec. Il y a une différence économique au niveau de l'implication.

M. Mailloux: Quant à la Commission des transports, je pense qu'une des grandes doléances qui est faite, depuis plusieurs années, c'est sa lourdeur administrative. Vous exprimez également le fait que la commission s'est trop penchée sur les questions juridiques et est passée sur le problème administratif.

Est-ce que vous croyez que c'est parce que la loi qui régit la Commission des transports ou la Loi des transports est mal faite ou que c'est à cause du fonctionnement de l'effectif de la Commission des transports et à ses méthodes administratives?

M. Camirand: Je pense que c'est partiellement une réponse, partiellement les deux. On pense que, même si elle pouvait agir avec une certaine souplesse, parce qu'il reste que, dans l'ordonnance générale du camionnage, il y avait une certaine souplesse à l'intérieur des textes réglementaires, la Commission des transports n'a pas utilisé cette souplesse, ce qui a rendu extrêmement rigides les procédures devant la Commission des transports.

Il y a les textes aussi, comme le rapport CEGIR le soulignait, la réglementation et la règle. La commission doit émettre les permis strictement dans le cadre des règlements, il fallait absolument qu'il y ait un règlement. C'est peut-être l'élément le plus nouveau qui a fait que la Commission des transports s'est sentie obligée d'agir dans un cadre extrêmement rigide.

M. Mailloux: Je voudrais passer au transport illégal dont a parlé le ministre également. Est-ce que le transport illégal est fait principalement par des gens qui sont membres de votre association? Dans les faits?

M. Alary: Dans les faits, non, pas nécessairement. Lorsque les gens sont détenteurs d'un permis de la Commission des transports et lorsqu'ils sont membres chez nous, en tant que

camionneurs, ils travaillent selon leur permis. Lorsqu'on réfère à la location ou au transport illégal, par le biais de la location, ce sont peut-être les mêmes gens ou certains d'entre eux, mais nous, nous sommes une association de camionnage et non pas une association de locataires. A ce moment, lorsqu'ils sont membres chez nous, lorsqu'ils exploitent leur compagnie de transport, qui doit d'ailleurs avoir une entité différente de leur compagnie de location, la compagnie, membre chez nous, fonctionne de façon légale, le permis leur est accordé par la commission.

M. Mailloux: Vous avez également parlé, dans votre mémoire, du conseil consultatif qui devrait être l'outil par excellence pour la préparation des règlements et des politiques administratives de la commission.

Ayant été, moi-même, au centre du problème, un certain temps, je voudrais qu'on m'indique de quelle façon il y aurait possibilité de nommer un conseil consultatif, pris à l'intérieur des forces du milieu, qui sont quand même assez disparates, et qu'on puisse éliminer l'élément politique d'une décision finale, qui sera quand même un jour donnée par quelqu'un. Qui, à votre sens, devrait, en dernier ressort, choisir parmi tous les candidats qui pourraient former un tel conseil consultatif et voyez-vous une possibilité que l'élément politique puisse être éliminé?

M. Camirand: Ce qu'on a répondu, tout à l'heure...

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît! Est-ce que vous pourriez rapprocher votre micro, il semble que les gens dans la salle entendent mal?

M. Camirand: D'accord, je m'excuse.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

M. Camirand: Ce qu'on a suggéré, tout à l'heure, c'est une forme d'accréditation de certains organismes, mais que les organismes auraient la possibilité de nommer des représentants. Je pense que, au niveau du pouvoir, on ne veut pas enlever le pouvoir du ministre de décider quelles sont les politiques de transport, je pense que c'est son rôle, au niveau du public, de déterminer quelles sont les politiques de transport; mais, en ce qui nous concerne, on croit que l'accréditation d'organismes qui, eux, pourraient déléguer un membre à l'intérieur d'un comité consultatif, on pense que ce serait une solution qui serait viable et efficace.

M. Mailloux: Il y a un conseil consultatif qui a été formé; je n'ai pas à me prononcer sur les recommandations qu'il a faites, probablement qu'on peut dire immédiatement que ces suggestions n'ont pas été retenues ou qu'on ne l'a pas fait travailler assez. Je pense, quand même, que les membres de ce conseil consultatif venaient de

certaines groupes de transporteurs; on peut évidemment le modifier au complet et tâcher de trouver des sujets qui seraient davantage éclairés sur tous les types de transports qui sont impliqués, mais, en dernier ressort, il demeure que ce conseil consultatif devra toujours être nommé par le ministre et être sujet aux aléas de gens qui viendront d'un secteur donné. Je pense qu'il n'y a rien d'autre qui peut être fait que ce qui a été fait dans le passé, quitte à l'améliorer.

M. Alary: D'accord, mais ce que nous voulons, c'est que ce conseil consultatif soit vraiment consulté, qu'il ne soit pas nommé et... Je pense que depuis deux ou trois ans il n'a pas siégé souvent.

M. Mailloux: Est-ce que, dans votre suggestion, c'est votre intention que le conseil consultatif ait un pouvoir de décision sur les suggestions qu'il ferait?

M. Alary: Non, je pense que c'est vraiment consultatif et il fera ses recommandations au ministre, au niveau de l'implication de certains règlements ou certaines règles sur, soit l'application, comment vivre avec, ce qui va arriver si c'est adopté, etc.

M. Mailloux: Je comprends le voeu que vous exprimez, mais si on comprend le terme conseil consultatif, ce n'est pas un conseil décisionnel.

M. Alary: C'est ça.

M. Mailloux: C'est un conseil habilité à fournir des suggestions que pourra retenir ou ne pas retenir le lieutenant-gouverneur en conseil ou l'autorité politique. C'est quand même soumis à ces forces.

Vous dites dans votre mémoire, également, que vous êtes contre l'obligation qu'à la Commission des transports, il y ait nécessité d'avoir des gens qui ont une formation juridique, c'est-à-dire des juges et que vous préféreriez que des gens qui sont habiles dans le secteur commercial, dans le secteur en question, soient habilités à agir ou comme président ou comme commissaire. Ne croyez-vous pas que, malgré qu'on puisse penser que la Commission des transports s'est trop penchée sur les questions juridiques et pas assez sur les questions administratives, au moins le président — je n'explicite pas ma pensée — dans les décisions, il y a quand même suffisamment d'éléments juridiques pour que demeurent des juges de la Commission des transports.

M. Camirand: Nous croyons que la question juridique, la formation juridique n'est pas le premier ou le seul critère de choix pour soit le président ou le vice-président ou les commissaires. Ce que nous voulons, c'est que les gens qui y sont soient en mesure, ni plus ni moins, de comprendre les dimensions économiques, les dimensions sociales des implications du transport terrestre.

M. Mailloux: Est-ce que je pourrais vous dire...

M. Camirand: On n'est pas contre le fait que le président ait une formation juridique, qu'il soit juge.

M. Mailloux: Je ne vous suis pas dans votre orientation quant au président pour les raisons suivantes. Ayant été moi-même titulaire du ministère des Transports, comme mon successeur n'ayant pas de formation juridique, je vois mal un président de la Commission des transports qui n'aurait pas une formation juridique, si compétent soit-il, qui aurait à prendre des décisions finales dans certains cas. Cela dépasse ma compréhension quant au président de la Commission des transports.

M. Camirand: Je pense qu'en réponse à cela, il existe des avocats qui pourraient être consultés. Il y a des contentieux à l'intérieur des organisations.

M. Mailloux: Est-ce que, à ce moment, cela n'amplifierait pas les lourdeurs administratives ou juridiques qu'on constate déjà à la Commission des transports?

M. Camirand: On dit tout simplement: Est-ce que cela devrait être un critère ou le seul critère que le président ou le vice-président soit un juge? On dit: Cela ne devrait pas être le seul critère. Je ne connais pas de commission — et cela existe sûrement — où le président n'est pas nécessairement un juge. Je n'en connais pas.

M. Mailloux: Ma prochaine observation — je vais peut-être paraître loin d'un domaine où j'ai été quand même assez présent — c'est que vous dites que la Commission des transports ne devrait pas être habilitée à juger en droit, seulement en fait. Il me semble qu'actuellement il y a un tribunal des transports qui est habilité à juger en droit. Est-ce à dire que la Commission des transports actuellement est habilitée à juger en droit et en fait?

M. Camirand: Les deux.

M. Alary: Présentement, au tribunal des transports, on ne peut pas aller en appel des décisions de la Commission des transports. Il faut aller en Cour d'appel.

M. Mailloux: Quand vous parlez d'un tribunal d'appel, de quel organisme parlez-vous également? Est-ce que cela serait la Cour d'appel ou est-ce que ce serait un tribunal spécial qui serait formé pour entendre toutes les questions de droit?

M. Alary: Je pense qu'on a répondu à la question de M. le ministre.

M. Mailloux: Je fouillais dans votre mémoire, j'ai pu manquer votre réponse.

M. Alary: Ce qu'on suggère, on connaît le problème constitutionnel actuellement. Nous ne sommes pas des experts en constitutionnalité. On connaît le problème constitutionnel, mais on suggère quand même, à cause de la complexité des permis de transport, ce sont des situations complexes, que la réglementation doit être complexe jusqu'à un certain point. On pense que l'interprétation de ces décisions en appel devrait être donnée à un tribunal spécialisé. Maintenant, si on n'a pas le choix au niveau constitutionnel, je pense bien que la Cour d'appel, c'est le meilleur tribunal.

M. Mailloux: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): D'autres questions de la part des membres de la commission? M. le ministre.

M. Lessard: A la page 8 de votre mémoire, vous dites: "Nous sommes d'accord avec le fait qu'aucun recours au ministre ou au lieutenant-gouverneur en conseil ne soit institué et cela, dans le but d'éviter que le pouvoir public n'intervienne." De quelle sorte de recours parlez-vous?

M. Alary: Disons, quelle sorte de recours, parfois on a vu peut-être que lorsqu'une décision avait été refusée, un permis ou un transfert refusé par la Commission des transports pour telle et telle raison, les individus ont sauté une étape et ont demandé au ministre le droit de transférer telle compagnie. C'est dans ce sens, dans le but que tout le monde passe par les mêmes voies. (11 h 45)

M. Lessard: Les seuls recours qu'il y a eu, en fait, c'étaient des recours concernant, justement, la propriété des entreprises. Lorsqu'on constatait, par exemple, — le député de Charlevoix l'a fait aussi à une reprise, je pense — qu'une compagnie de transport à propriété québécoise allait être achetée par une compagnie de transport à propriété étrangère, le lieutenant-gouverneur en conseil intervenait afin de soustraire de la commission la décision. Mais, généralement, en tout cas, j'ai toujours évité d'intervenir directement dans les décisions de la commission en ce qui concerne l'émission d'un permis à l'intérieur du territoire du Québec à des compagnies à propriété québécoise.

M. Alary: C'est le sens de notre recommandation, c'est-à-dire que ce soit vraiment limitatif et qu'on ne laisse pas les gens se servir de ce pouvoir.

M. Lessard: Pour éviter, justement, la politisation des décisions.

M. Alary: Le Parlement est souverain; alors, il pourrait y avoir un projet de loi.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Suite à ce que vient de dire le ministre, on remarquera un peu plus tard, quand apparaîtront les transporteurs maritimes, qu'on fait référence à cette décision où j'avais demandé de soustraire à la décision de la Commission des transports le transfert d'intérêts, je pense, dans le cas de Chimo Shipping. Il aurait fallu, forcément, pour éviter que je ne fasse une telle intervention au-dessus de la tête de la Commission des transports, qu'elle soit habilitée par une politique gouvernementale à refuser le transfert d'intérêts québécois à des intérêts étrangers.

J'ai compris la recommandation dans ce sens, mais je n'avais pas d'autre choix au moment où j'ai dû poser ce geste au-dessus de la tête de la Commission des transports que de donner une politique gouvernementale qui n'était pas connue.

M. Alary: D'accord, mais, comme je le disais tantôt, c'est plutôt, mettons, quelqu'un ou une compagnie qui, à cause des relations politiques qu'elle a, se présente devant la Commission des transports et se voit refuser un permis; elle essaie alors d'utiliser son pouvoir politique afin de l'obtenir et j'ai une compagnie en mémoire.

M. Mailloux: Mais le problème qui se pose est le suivant. Je comprends l'intention...

M. Alary: Mais, lorsqu'il s'agit vraiment d'une intervention parce que, disons, il y a un malaise ou il y a une implication sur tout le peuple québécois, c'est important.

M. Mailloux: Je comprends, évidemment, l'intention que vous manifestez que le pouvoir politique n'entre pas dans les décisions de la commission par le biais politique. Mais il ressort que je ne sache pas que le lieutenant-gouverneur en conseil ne doive pas continuer à être habilité à aller au-delà de la Commission des transports si l'intérêt des Québécois est en jeu, comme il l'a été à ce moment-là. Je pense qu'il arrivera toujours des situations où, forcément, le lieutenant-gouverneur en conseil devra être obligé d'agir, quitte à ce que le gouvernement soit jugé sur l'acte qu'il a à poser à ce moment.

M. Alary: Mais ce sera vraiment à la limite.

M. Mailloux: C'est ça.

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

M. Lessard: En relation avec ça, c'est que du côté d'autres transporteurs, mais particulièrement de l'Association du camionnage du Québec, il y a eu, à plusieurs reprises, des recommandations auprès du ministère pour faire en sorte que les entreprises à propriété québécoise soient conservées à propriété québécoise. Actuellement, le critère sur lequel se base la Commission des transports pour prendre une décision, c'est le critère d'utilité publique, ce qui veut dire qu'elle n'a pas à prendre

en considération la propriété des corporations, des compagnies ou des institutions comme telles pour prendre une décision.

Dans l'intérêt de l'ensemble de la société québécoise, de l'ensemble des citoyens québécois — c'est normal, on cherche toujours à conserver la propriété chez nous de nos entreprises — est-ce qu'on devrait donner à la Commission des transports une réglementation qui déterminerait des critères non seulement d'utilité publique, mais aussi des critères de propriété; favoriser, par exemple, les compagnies à propriété québécoise ou autre chose?

M. Alary: M. le ministre, étant donné qu'il s'agit d'une question plus politique, je pense qu'on ne devrait pas donner de tels critères à la Commission des transports.

M. Lessard: Cela devrait être la décision du lieutenant-gouverneur en conseil?

M. Alary: Est-ce qu'on doit nécessairement inclure ces pouvoirs dans un pouvoir réglementaire? Que l'on sache, le Parlement est souverain. Il y a toujours une possibilité d'un projet de loi spécial dans des situations particulières.

Quand on inclut un tel pouvoir dans la réglementation, normalement, c'est pour qu'il soit utilisé. Comme il ne semble pas y avoir de critère au niveau des pouvoirs d'intervention du ministre — d'ailleurs, il y a eu quelques interventions, ils ont mentionné une compagnie qui a obtenu un permis — il y a eu quelques interventions et il n'y avait pas de critère pour l'intervention du ministre. Ce qu'on veut éviter, c'est tout simplement, si le gouvernement veut donner le pouvoir, par un règlement, au lieutenant-gouverneur en conseil d'intervenir dans certaines décisions, on spécifie le type de décision dans laquelle il pourra intervenir. C'est plus politique. Ce sont des décisions à caractère plus politique ou qui touchent l'ensemble de l'intérêt commun et je ne pense pas que la Commission des transports devrait être habilitée à rendre de telles décisions.

Le Président (M. Bordeleau): D'autres questions?

Une Voix: Cela va.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie l'Association du camionnage du Québec d'avoir présenté un rapport devant cette commission et j'appellerai donc... A moins que vous ayez d'autres commentaires, M. Alary?

M. Alary: Seulement vous dire que nous sommes à votre disposition durant tout le temps de la commission et qu'on est prêt à revenir pour répondre à d'autres questions si vous en avez.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Merci beaucoup.

Association des locateurs de camions et remorques du Québec Inc.

J'appellerai donc, comme deuxième intervenant, l'Association des locateurs de camions et remorques du Québec. C'est le mémoire portant le numéro 2-M. Le porte-parole de l'association est Me Robert Skelly. C'est bien cela?

M. Skelly: Skelly. C'est bien cela. Oui.

Le Président (M. Bordeleau): Si vous voulez nous présenter ceux qui vous accompagnent et procéder.

M. Skelly: M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Je suis Robert Skelly et je suis accompagné de M. Réjean Brisebois qui est le président de l'association et de M. Louis Bernier.

Je n'ai pas l'intention de reprendre mon mémoire textuellement, mais je vais résumer assez brièvement. Essentiellement, la raison principale, c'est que l'association des locateurs s'adresse surtout et uniquement à la section du rapport CEGIR qui traite de location et qui est une annexe au document principal. La raison fondamentale de cela, c'est que, tel qu'expliqué dans notre mémoire, les locateurs ne se considèrent pas et ne sont pas considérés nulle part d'ailleurs en Amérique du Nord comme des transporteurs comme tels, et on n'est pas pour aller faire des recommandations au sujet de l'organisme qui est chargé de la surveillance du transport et des transporteurs comme tels. La réglementation existante a été élaborée depuis 1951 jusqu'à aujourd'hui. Elle a surtout été élaborée dans le but de réglementer la location uniquement parce qu'on voulait contrôler certains aspects, si vous voulez, du transport illégal par les utilisateurs des véhicules loués.

Notre association compte parmi ses membres les dix compagnies qui font à peu près 60% de la location de camions, de tracteurs et de remorques au Québec. A cette fin, elles ont investi à peu près \$70 millions en équipement et en immeubles. Il y a une première correction que j'aimerais apporter immédiatement. Dans le rapport CEGIR où on décrit les participants, surtout à l'annexe 5, à la page 30 du rapport, on vient nous décrire comme étant des locateurs affiliés à des compagnies de location de chauffeurs. C'est une erreur flagrante qui s'est glissée là. Il n'y a pas une des compagnies qui sont membres de notre association, pas une, qui est affiliée, de près ou de loin, directement ou indirectement, à quelque compagnie de location de chauffeurs que ce soit. On n'est affilié non plus, ni directement ni indirectement, de quelque façon que ce soit, à aucune compagnie de transport. Nous sommes uniquement des spécialistes dans la fourniture d'équipement qui s'occupent de fournir des camions, des tracteurs et des remorques.

De plus, si vous voulez — parce que le rapport CEGIR en fait état — nous finançons de l'équipement par le biais de location qui, aujourd'hui, est

devenue une façon de financement assez courante en Amérique du Nord. Cet équipement est utilisé autant par le transporteur public que par la petite, la moyenne ou la grosse entreprise québécoise qui se procure, de nos clients, de nos membres, les outils de travail dont ces gens veulent se servir pour faire le transport.

Je tiens à vous dire que, comme je l'ai déjà souligné, il n'y a aucune réglementation dans aucune juridiction actuellement, sauf au Québec, et le règlement actuel, l'arrêté en conseil 4476-77 qui a été adopté et qui est entré en vigueur le 1er avril 1978 est un règlement qui visait surtout l'utilisation qu'on pouvait faire d'un instrument loué afin d'empêcher qu'on s'en serve pour faire du transport illégalement.

Nous voulons souligner également que le raisonnement adopté jusqu'à ce jour et la position prise par notre association, à plusieurs reprises, et surtout lors de l'élaboration des règlements actuels sur la location qui ont été faits par un comité ad hoc qui a siégé pendant à peu près quatre ans, on a reconnu que la location, que l'industrie de location n'avait aucune des caractéristiques qui pourraient la qualifier comme une utilité publique dans le sens du camionnage, du transporteur de marchandises ou du transporteur de passagers.

La concurrence principale — on voit cela à travers l'Amérique du Nord et d'après les décisions de l'ICC aux États-Unis — se situe au niveau du fabricant du véhicule, des compagnies de finance et des autres entreprises privées qui fournissent l'entretien et les autres services auxiliaires de conseillers en transport.

L'entreprise de location, son champ d'activité a changé énormément depuis cinq ans. Quand on a modifié la Loi des transports pour inscrire que le locateur était un transporteur, c'était donc une fiction légale afin de permettre à la commission d'avoir une juridiction quelconque afin d'appliquer le règlement en question. A ce moment-là, si on recule à 1951 et à 1976, une bonne partie de la location de véhicules, camions, etc., se faisait au public en général. Aujourd'hui, il y a plus de 70% des camions, tracteurs et remorques qui sont loués aux transporteurs, qu'ils soient privés ou qu'ils soient publics.

Les exigences économiques, le coût de l'argent, aujourd'hui, le coût de maintenance des flottes de camions, la capitalisation nécessaire pour se procurer ces véhicules ont fait en sorte que cette forme de financement est devenue de plus en plus importante. Il reste quand même que, comme le constate le rapport CEGIR, il y en a certains qui croient encore qu'il y a une concurrence directe entre les systèmes de transport et la location qui n'est qu'un fournisseur d'équipements. Il reste quand même que le rapport constate qu'il y a seulement 3% des véhicules, dans les parcs de véhicules des entreprises privées, qui sont des véhicules loués.

Le rapport constate également que la location à long terme, qui est définie comme étant une location d'un an ou plus, ne peut, ni de près, ni de

loin, être considérée, quelles que soient, je crois, les fausses conceptions qu'on dégage de l'annexe du rapport CEGIR sur la location, la fausse conception que c'est un mode de transport; même dans le rapport, on admet que la location à court terme ne peut, ni de près, ni de loin, être considérée comme un mode de transport parce que c'est du financement pur et simple.
(12 heures)

Nous remarquons, après une étude de notre clientèle et des volumes par secteur d'activité, que la location à long terme de véhicules motorisés, c'est-à-dire les locateurs de tracteurs et de camions, représentent la plus grande partie de leur location.

Je vais me servir d'exemples. Je vais prendre les deux compagnies qui se spécialisent dans la location de remorques. Je pense que tout le monde va être d'accord qu'on ne peut pas faire de transport avec une remorque seule. Or, 41% des remorques louées par Caravan le sont à court terme et surtout à des camionneurs, et 60% des remorques louées par Transport International Pool le sont à court terme à l'entreprise privée et aux camionneurs. A court terme, et c'est le court terme dont il est fait état dans le rapport de CEGIR, où on laisse croire que peut-être il y aura une concurrence quelconque avec le transporteur. On admet qu'à long terme, ce n'est pas possible.

Maintenant, regardons les véhicules motorisés, et les pourcentages y sont à peu près l'inverse. La location de camions et tracteurs par Hertz à court terme est de 8%, par Ryder de 10%, par Avis de 12%. Cela nous montre que la première chose qu'on soulève dans notre mémoire, c'est-à-dire que la location n'est qu'un outil de travail, un fournisseur d'équipement, n'est pas un mode de transport, est révélée par la clientèle et les statistiques de vente ou de location de véhicules.

Autre chose. La commission parlementaire qui a été formée, je pense, en 1976, en Ontario, The Ontario Select Committee on Trucking — je pense que c'est quelque chose comme ça — avait également étudié la même chose, la question de location et l'effet de la location, etc. Elle en est venue à la conclusion que, pour l'entreprise privée, la location n'est pas la première option. L'entreprise privée qui a besoin de capital a besoin d'un roulement. Elle ne veut pas trop capitaliser parce qu'elle implique disons les petite et moyenne entreprises surtout. La première chose à quoi elle songe, c'est d'acheter ses véhicules. C'est d'ailleurs pour ça que la grande majorité de l'entreprise privée qui loue les véhicules a déjà ses propres véhicules. La première option pour elle, c'est d'acheter ou de continuer à faire affaires avec le transporteur public. Une fois cette décision prise, il y a la compagnie de finance, qui n'est pas réglementée de quelque façon, parce qu'elle n'est pas considérée comme une forme de transport. Il y a le fabricant de véhicules qui, aujourd'hui, fait ou pose la plus grande concurrence au locateur, qui, lui, peut offrir à ce client, à des termes d'intérêt, le même véhicule et, ensuite, il y a la location. L'avantage de la location c'est qu'elle offre toute

une gamme de services. Ce n'est pas seulement un véhicule. On y ajoute l'entretien, l'assurance du véhicule, un véhicule de remplacement, le pétrole, les pneus, le lavage du véhicule, on fournit des véhicules spécialisés pour des fins très particulières. On peut commander ces véhicules dont nous absorbons le coût et faisons la location.

Le camionneur a besoin de s'approvisionner également. Il a besoin de maintenir son "cash flow". Il a besoin d'essayer d'augmenter l'efficacité de sa flotte. Il se sert également et, comme je vous l'ai démontré, cela prend de plus en plus d'importance pendant les heures de pointe, où il n'y a pas de véhicules disponibles; il ne faut pas avoir un parc de véhicules trop grand, un inventaire de véhicules dont il ne peut pas se servir toute l'année...

Alors, pour résumer, notre mémoire ne fait que soulever deux points: le rapport CEGIR semble être un peu contradictoire lorsqu'on donne un aperçu général de ce qu'est l'industrie de location à Québec. Il dit que la satisfaction des règlements existants est presque à 100%, tout le monde est très satisfait de la situation actuelle. Il dit que c'est une industrie, sauf quelques camionneurs, M. le ministre, parce qu'on a une perception... je ne veux pas entrer dans tous les détails parce que je l'ai fait assez souvent devant la commission et j'espère que si vous voulez de plus amples détails sur ça, je vais avoir l'occasion de vous en fournir, parce que je l'ai fait assez souvent, c'est une fausse perception de ce qu'est la location.

On ne peut pas enlever des clients, c'est une option qui est trop coûteuse et, en deuxième lieu, après la compagnie de finance et le vendeur de véhicules. Mais il se dégage deux fausses conceptions de ce rapport; la première, c'est qu'on parle souvent d'allocation comme mode de transport et on le dit à trois ou quatre reprises; même si après on qualifie le long terme comme du financement et le court terme, on dit que la principale concurrence existe entre locataires.

La deuxième fausse conception, c'est le transport illégal, cette fameuse bête noire dont on parle et que l'on essaie de mettre sur le dos de la location depuis je ne sais pas combien d'années. On a travaillé assez fort pour essayer de définir ce qu'est le transport illégal, comment il se fait, ce transport illégal. Notre position est bien simple, on fournit un outil, le fait qu'on fournit cet outil, c'est l'utilisateur de cet outil qui peut faire une utilisation illégale, qu'il soit le transporteur privé qui décide d'aller louer un véhicule et de faire du transport pour rémunération sans permis, que ce soit le fameux "gipsy" qui va partout chercher ses commandes et ensuite, va louer un tracteur d'un gars, une remorque d'un autre pour faire du transport à son gré; que ce soit le camionneur, le routier public qui est restreint par les limites de son permis et dont il aimerait sortir à quelques occasions, ce ne sont peut-être pas les compagnies sérieuses ou importantes qui le font, mais ça existe.

Je ne dis pas qu'il n'y a pas de locataires qui n'en feront pas, mais je dis que toute location, tout

transport illégal, tout règlement visant le transport illégal doit viser l'utilisateur, autrement, c'est déplacer le problème, c'est dire, à titre d'exemple, c'est peut-être un mauvais exemple, que parce que je loue des outils, des drilles ou des marteaux, des choses comme ça, et que M. Untel vient chercher ce marteau et s'en va exercer un métier sans carte de compétence, le vrai coupable est celui qui lui a fourni le marteau ou qui lui a fourni les outils de travail et non pas celui qui a pratiqué son métier sans carte de compétence.

Ce serait comme dire qu'à ce moment-là, c'est ma faute si quelqu'un a loué un véhicule de moi et en a fait une utilisation illégale.

On est d'accord que les permis existants demeurent, on est d'accord qu'ils demeurent uniquement parce que ça permet à la commission de contrôler le nombre de permis pour voir s'ils ne pourront pas, comme le recommande le rapport CEGIR d'ailleurs, appliquer plus efficacement les règlements existants. C'est le transport illégal. Je pourrais continuer, mais je pense que les grandes lignes sont là et j'ai d'autres mémoires que j'aimerais soumettre à la commission plus tard, si on décide d'élaborer quelque projet que ce soit au niveau des contrôles de transport illégal.

La seule recommandation — il faut que je dise qu'il n'y a pas de recommandation précise quant à la location dans le rapport CEGIR — c'est qu'à la page 126 du rapport principal, on dit que si on décidait de revenir à un pouvoir discrétionnaire de la régie de réglementer, comme bon lui semble, selon les circonstances, on dit qu'il y a des cas d'exception qui devraient demeurer à l'extérieur de ce pouvoir discrétionnaire.

Vous avez, ici, un cas qui me semble particulièrement visé par ce commentaire, parce que ce n'est pas du transport, ce n'est pas un service public comme tel. De vouloir encadrer encore plus cette industrie, qui est dans son enfance — 3% du marché — par l'entreprise privée seulement, de vouloir encadrer, M. le Président, messieurs les députés, ça voudrait dire que la concurrence provenant de la compagnie de finance, du vendeur et du fabricant de remorques et de véhicules, la concurrence provenant des locataires de New York, du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario, qui ne sont aucunement réglementés, peut avoir des effets extrêmement néfastes sur le développement de l'industrie.

En plus de ça, je vous soumetts respectueusement que ceci voudrait dire que les coûts de transport, pour la petite et la moyenne entreprise, pour la camionneur lui-même, vont refléter en conséquence, parce que c'est leur outil de travail et si on n'est plus capable de leur fournir et s'ils ne sont plus capables de s'en procurer comme ils le veulent, on peut avoir des difficultés et ça peut avoir des échos à bien des échelons.

Je vous remercie beaucoup, j'espère que mon mémoire est un peu plus clair que je ne l'ai été, j'ai essayé d'aller très rapidement. Comme je vous l'ai dit, je remarque que le rapport, en ce qui a trait à la location, je dois le souligner, laissé à désirer, parce que, tout en faisant des constatations d'or-

dre général, on laisse se dégager des impressions qui sont tout à fait fausses, mais qui demanderaient une étude qu'on a déjà complétée et qu'on pourra vous soumettre, si vous le voulez. Je vous remercie.

Le **Président** (M. Gagnon): M. le ministre.

M. **Lessard**: Merci, M. Skelly, je pense que vous avez été assez clair. Si je comprends bien — on va essayer d'aller un peu plus loin — vous dites: Nous autres, on fait de la colocation, on ne fait pas de transport.

M. **Skelly**: Non, monsieur.

M. **Lessard**: En relation avec ce principe, vous dites: On devrait être exclu de la juridiction de la Commission des transports du Québec.

M. **Skelly**: Dans le meilleur des mondes, il faut accepter certaines choses. Sauf en ce qui concerne la possibilité pour la commission d'utiliser, comme moyen de contrôle de transport illégal, les permis. Par exemple, on disait, dans le règlement existant — on en avait discuté longuement — qu'il ne faut pas faire du transport; c'est déjà illégal de faire le transport de biens d'autrui pour rémunération. Dans le règlement qui touche la location, on ne devrait pas essayer de réglementer la location comme telle, comme industrie, mais uniquement — dans le règlement actuel, en grande partie, il y a certaines choses avec lesquelles on ne peut pas tous être d'accord — qu'on ne fournisse pas de chauffeur, que le véhicule soit immatriculé "FZ" ou quelque chose du genre, afin qu'on sache combien il y a de véhicules à tel endroit, qu'on puisse identifier, avec le contrat de location, qui est le chauffeur, qui est le propriétaire de la cargaison. Mais ce sont des critères, des mécanismes de contrôle et s'il y a encore des problèmes là, il s'agit de les appliquer et de les faire marcher.

M. **Lessard**: Donc, vous dites: On fait de la location, on n'a pas à se préoccuper de l'utilisation de notre équipement par le transporteur.

M. **Skelly**: Pas plus qu'International Harvester, General Motors, Industrial Acceptance Corporation ou la BCN.

M. **Lessard**: Mais vous acceptez, par exemple, que la Commission des transports, elle, doive se préoccuper de l'utilisation qui est faite, par la suite, par le locataire.

M. **Skelly**: Je le souhaite, M. le ministre, parce que je vous dis que ce n'est pas rentable, pour une compagnie de location viable, intelligente, qui marche bien et qui est sainement administrée, d'aller jouer dans ces "fling flang"-là. Qu'on surveille l'utilisateur, mais qu'on ne fasse pas de moi le policier de l'industrie; j'ai assez de problèmes, comme je vous le dis, avec les autres

concurrents qui, eux, sont viables et qui ne sont pas du tout considérés, de près ou de loin, même s'ils fournissent parfois plus de véhicules que moi, comme affiliés ou accessoires à l'industrie des transports.

(12 h 15)

M. **Lessard**: Selon le règlement actuel, lorsque, par exemple, il y a preuve, de fait, qu'il y a transport illégal vis-à-vis d'un locataire, ce n'est pas le locateur qui est pénalisé comme tel, mais c'est le locataire qui est pénalisé.

M. **Skelly**: C'est-à-dire depuis le 1er avril 1978.

M. **Lessard**: Depuis le règlement. Avant, c'était quoi?

M. **Skelly**: On pourrait dire les deux parce qu'on considérerait que l'utilisation qu'on faisait du permis, l'utilisation que faisait l'utilisateur, pouvait constituer une infraction à mon permis, ce qui créait des problèmes qui étaient pas mal drôles parce qu'on arrivait des fois avec une soixantaine de plaintes et il fallait, à ce moment, essayer de se demander qui avait le véhicule ce jour-là. Il était rendu dans la Beauce et il était là depuis deux mois. Il avait fait un "interline" avec une autre compagnie de transport qui, elle, l'avait passé à une troisième et on ne savait même plus qui avait le véhicule parce que nous autres, pour autant que la facture est payée par celui qui a loué, on ne peut pas suivre le véhicule. Le va-et-vient des véhicules sur le territoire du Québec est énorme.

M. **Lessard**: Actuellement, pour obtenir un permis de location, vous devez obtenir, en fait, l'autorisation de la Commission des transports du Québec.

M. **Skelly**: Exact.

M. **Lessard**: Est-ce que vous favorisez le maintien de cette formule?

M. **Skelly**: Dans le sens que cela satisfait à tous les segments de l'industrie actuellement, on n'est pas contre parce que cela rencontre les exigences de ceux qui voudraient avoir un certain contrôle sans nécessairement nous pénaliser outre mesure. Pardon?

M. **Lessard**: Cela vous protège en même temps.

M. **Skelly**: Jusqu'à un certain point parce que ce n'est pas très difficile d'obtenir des permis de location. Je ne fais pas de commentaire à ce sujet parce que je ne veux pas blesser certaines autres personnes dans la salle, mais il y en a beaucoup qui se procurent des permis de location. Ce n'est pas une mauvaise chose, d'ailleurs. Cela fait une bonne concurrence. Ce n'est pas mauvais d'avoir une bonne concurrence saine dans une industrie qui grossit aussi rapidement. En plus de fournir l'équipement nécessaire, en plus de per-

mettre des roulements de fonds pour les entreprises qui en ont besoin, avec le coût de l'argent aujourd'hui et tout le reste, également, cela contribue aux revenus. On paie des taxes sur nos revenus et on paie 8% de taxe sur chaque location qu'on fait. C'est sain, c'est une industrie en pleine croissance. Mais c'est là qu'on craint, évidemment, chaque fois qu'on vient avec ces mêmes conceptions d'autrefois, qu'on essaie, à cause de fausses conceptions, de vouloir encadrer plus encore.

M. Lessard: Ce sont les grosses doléances que nous recevons actuellement de la part des transporteurs, c'est-à-dire la pseudo-location. Si je comprends bien, vous dites: Nous autres, on ne fait pas de pseudo-location. On fait de la location et c'est l'utilisateur qui, en fait, utilise le camion sans en avoir l'autorisation par émission d'un permis de la Commission des transports.

M. Skelly: Exactement.

M. Lessard: A ce moment, il appartiendrait soit à la commission, soit au ministère de régler beaucoup plus ou d'avoir une police...

M. Skelly: Ou d'appliquer la loi telle qu'elle est actuellement. On n'a plus besoin d'autres règlements. C'est déjà illégal.

M. Lessard: Oui, mais c'est à peu près comme les règlements de conduite à 55 milles ou à 66 milles à l'heure sur les autoroutes. On ne peut pas avoir des officiers pour surveiller chacun des transporteurs.

M. Skelly: Je suis bien d'accord, M. le ministre, mais, pour se servir du même exemple, ce n'est pas à ce moment qu'on va adopter une loi contre General Motors ou Pontiac, ou je ne sais pas qui pour dire: Pour vos véhicules, vous devriez avoir un modérateur pour qu'ils n'aillent pas plus vite que 55 milles à l'heure.

M. Lessard: Merci, M. Skelly. J'ai terminé.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Si j'ai bien compris le mémoire que vous avez présenté, l'idée maîtresse qui s'en dégage, c'est que vous ne devriez pas être considérés comme des transporteurs publics, mais plutôt comme des gens qui, en faisant de la location, sont associés dans le même type d'activités que les compagnies de finance ou que les vendeurs de véhicules. Mais je pense bien que, dans votre esprit, vous pensez que la formule de location est privilégiée dans les options qu'ont les utilisateurs...

M. Skelly: Dans les options qu'ont les utilisateurs?

M. Mailloux: Un acheteur éventuel, qu'il soit dans le domaine des transports privés ou dans le domaine du transport public, plutôt qu'acheter, a un avantage à louer?

M. Skelly: Pas dans tous les cas.

M. Mailloux: Pas dans tous les cas.

M. Skelly: Mes clients vont me tuer quand je dis ça, mais j'espère qu'il n'y a pas de clients dans la salle. La chose n'est pas toujours vraie. Cela dépend. L'expéditeur qui a déjà ses véhicules a déjà pris la décision de faire du transport privé, légitimement lui, il pourrait le faire. Il faut faire une distinction entre le long terme et le court terme. Le court terme, normalement, c'est pour combler des besoins, disons, dans le cas des heures de pointe. Là, le camionneur, comme je vous l'ai montré, d'après les statistiques que j'ai ici, c'est lui qui fait appel à cette ressource le plus souvent, parce qu'à long terme, c'est là que l'engagement est pareil comme celui qu'il aura vis-à-vis de la compagnie de finance.

M. Mailloux: Votre réponse est intelligente, parce que vous allez briser ma conclusion. Normalement, un vendeur a toujours, évidemment, la meilleure option à offrir et vous venez de me répondre que, forcément, ça dépend des circonstances, si la location est plus avantageuse que l'achat ou d'autre chose.

De toute façon, je concours à l'idée que, forcément, ce n'est pas le locateur, mais le locataire qui doit subir les pénalités. Est-ce que vous me diriez, pour m'informer, si, quand vous louez pour des fins de transport contre rémunération, vous avez l'obligation de vérifier auparavant si le locataire a les permis requis pour la location qu'il fait?

M. Skelly: La loi existante nous oblige à avoir un contrat. Dans le contrat, on nous indique les normes ou les choses qu'on doit indiquer sur le contrat. Une des choses qu'on doit indiquer, c'est qui loue, quel est son numéro de permis, où s'en va le destinataire, des détails comme ça. C'est à l'inspecteur de faire son boulot, parce que je ne peux pas, en réalité, vérifier, agir, si vous voulez, comme policier, aller vérifier. Normalement, c'est bien évident que le "gipsy" ou le gars qui veut faire du transport illégal, flagrant, je ne lui louerai pas, à ce gars-là, parce que, les trois quarts du temps, quand tu lui mets en main un véhicule qui coûte \$65 000 pour le tracteur et \$15 000 pour la remorque, tu ne le laisses pas sortir ça comme ça.

La demande de location est donc normalement adressée par une entreprise ou un camionneur quelconque. Maintenant, parfois, qu'est-ce qu'il fait avec le véhicule après? On n'est pas toujours capable de le contrôler. Mais le contrat est déposé à la commission. Le chauffeur doit avoir en tout temps avec lui une copie du contrat, à savoir les détails de la demande, où il l'a loué, de qui il l'a loué et pourquoi il l'a loué. Tout cela est indiqué là-dessus.

M. Mailloux: Une partie importante, semble-t-il, du transport illégal vient de la location, vient des unités qui sont louées. Une question me vient à l'esprit. Je me demande ce qui arriverait si, contre la réglementation assez poussée qu'on a connue depuis quelques années, on laissait jouer les forces du marché. Est-ce qu'il n'y aurait pas danger que la location s'accroisse et qu'augmente davantage l'illégalité qu'on constate actuellement? Je comprends qu'il appartient à la Commission des transports ou à un organisme qui en aura la responsabilité de surveiller qui utilise à bonne fin ou dans l'illégalité un véhicule donné. On a quand même à l'esprit des exemples assez nombreux où des transporteurs ont empêché d'autres transporteurs sur place de gagner leur vie en favorisant d'abord la formule de location.

Dans mon esprit, sans vouloir porter un jugement, j'ai l'impression qu'il est plus facile de faire du transport illégal avec un véhicule qui ne nous appartient pas qu'avec un véhicule appartenant à une compagnie ou des individus qui font du transport contre rémunération.

M. Skelly: M. le député, la façon de se procurer le véhicule est identique, qu'il vienne d'Industrial Acceptance Corporation, par les contrats de finance, avec les clauses conditionnelles où on peut annuler le contrat dix mois après ou les contrats de maintenance et de fourniture d'équipement que font International Harvester et General Motors avec le même gars. Devant la facilité à se procurer les véhicules que les compagnies de finance et les fabricants ont de plus en plus — et on a la preuve de cela surtout aux États-Unis parce qu'ils commencent une campagne assez poussée. Il est de plus en plus facile de fournir les véhicules, à cause du coût de plus en plus prohibitif selon à peu près les mêmes formules, les mêmes systèmes ou aux mêmes conditions que les entreprises de location peuvent le faire. La question que je me pose à ce moment-là est la suivante: Est-ce qu'on va restreindre et encadrer — et cela peut avoir des effets très néfastes — la croissance d'une industrie valable, une industrie tout à fait légitime? Est-ce qu'on va brûler la grange pour faire disparaître des souris? Est-ce qu'on va punir le locateur pour l'utilisation en question? Vous dites que c'est entre transporteurs. A ce moment, il s'agit de faire appliquer les lois existantes. Il y a plusieurs façons de se procurer le véhicule en question. On a fait une étude qu'on avait produite en octobre 1976 sur les façons de faire du transport illégal. Ce n'est qu'une des façons et je pense que ce n'est pas une réponse à ce moment-là. Ce ne serait pas une chose souhaitable que d'aller empêcher le développement d'une autre industrie tout à fait viable parce qu'à l'occasion, certains transporteurs s'en servent pour commettre des illégalités. Je soumets que c'est beaucoup trop draconien comme...

M. Mailloux: Je ne voudrais pas que vous croyiez que, dans mon esprit, je condamne la location, parce que je pense que c'est une formule qui a fait l'affaire des utilisateurs. Je vais vous

donner un autre exemple, quand même, qui prouve que surtout s'il y avait une déréglementation assez accentuée... Allons parmi les constructeurs de routes qui sont capables d'exécuter un travail d'un volume donné, un contrat si vous voulez, de \$2 millions. On a constaté souventefois depuis quelques années que des entrepreneurs qui ne possédaient pas l'outillage requis ont envahi le marché et ont fait une concurrence bénéfique aux Québécois. Cela, je l'avoue, peut être bénéfique dans le domaine des transports. Mais on a constaté quand même que, soit à location ou à location-achat suivant l'utilisation, on est arrivé avec de nombreux entrepreneurs nouveaux qui ne possèdent à peu près pas d'équipement, mais qui peuvent soumissionner, parce que la location leur permet de le faire, et certains avec avantage. Je ne suis pas capable de nier que, dans mon esprit, la formule de location sera toujours une ouverture à l'illégalité, parce que ce n'est forcément pas le même problème que celui du propriétaire de véhicule donné. C'est une formule très avantageuse et qui permet une concurrence plus grande...

M. Skelly: Elle répond un peu aux réalités de Modern Business Practice. Le problème, c'est qu'aujourd'hui, la capitalisation nécessaire, par exemple, dans le domaine où on peut se procurer ces gros véhicules spécialisés, ça commence à coûter cher. Le coût de l'argent est élevé. C'est peut-être mieux pour l'entreprise, surtout l'entreprise moyenne, à ce moment de mettre son investissement dans sa production ou dans son champ d'activité principal. L'évolution de tout ça, M. Mailloux, je ne sais pas où ça nous mènera, je n'ai pas de "crystal ball" sur ça, mais je pense que le besoin est là, qu'il doit y être satisfait et qu'il est avantageux au développement de l'industrie.

M. Mailloux: Une dernière question: Est-ce que...

Le Président (M. Bordeleau): Je m'excuse, M. le député de Charlevoix, à moins que je n'aie une indication contraire, on devrait suspendre ici nos travaux, à moins qu'il y ait consentement pour poser une ou deux questions.

M. Mailloux: Une dernière question...

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, si les membres de la commission y consentent. (12 h 30)

M. Mailloux: Une dernière question, je ne sais pas si c'est dans votre bagage de renseignements. Est-ce que le pourcentage de véhicules qui sont en location dans le Québec est plus important qu'en Ontario, qu'en Colombie-Britannique ou dans d'autres provinces industrialisées ou s'il est moins important au Québec?

M. Skelly: Il est moins important.

M. Mailloux: Moins important.

Le Président (M. Bordeleau): S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie les représentants de l'Association des locateurs de camions et remorques du Québec d'être venus présenter leur mémoire à cette commission. La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi, 14 heures.

Suspension de la séance à 12 h 31

Reprise de la séance à 14 h 19

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît! Alors, tel que prévu, la commission parlementaire des transports reprend ses travaux pour entendre les mémoires de différentes associations.

Avant de passer à une nouvelle association, il y a le porte-parole de l'Association des locateurs de camions et remorques du Québec qui m'a demandé de pouvoir ajouter quelques mots. Si les membres de la commission sont d'accord on pourrait peut-être lui permettre de dire ce qu'il a à ajouter.

M. Skelly: M. le Président, parce qu'on n'a pas lu notre mémoire, on demande que le mémoire soit déposé en annexe, au journal des Débats.

Le Président (M. Bordeleau): Est-ce que les membres de la commission sont d'accord là-dessus?

M. Verreault: D'accord.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. (Voir annexe A)

M. Lessard: D'ailleurs, on devrait en faire une règle générale, M. le Président, soit que tous les mémoires qui seront résumés par les représentants des organismes pourront être intégrés au journal des Débats. Il n'y a pas d'objection majeure, c'est une règle générale.

M. Skelly: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, merci.

Association des locateurs de véhicules du Québec

Nous passons donc à l'association suivante soit l'Association des locateurs de véhicules du Québec, le mémoire 21-M dont le porte-parole est Me François Boyer. Est-ce exact? Non.

Si vous voulez vous présenter et présenter également les gens qui vous accompagnent. La commission est prête à vous entendre.

M. Legris (Robert): Je m'appelle Robert Legris. A ma droite, M. Marcel Lacaille, président, et M. Claude Robert, secrétaire de l'association.

Le Président (M. Bordeleau): Vous pouvez procéder à la lecture ou au résumé de votre mémoire.

M. Legris: On va vous éviter la lecture du mémoire et on va essayer, en quelques minutes, de vous résumer les principaux points du mémoire qui a été soumis à la commission parlementaire.

D'abord, l'Association des locateurs de véhicules du Québec regroupe les petites et moyennes compagnies de location du Québec, de propriétés québécoises et qui desservent tout le territoire du Québec contrairement aux multinationales, contrairement aux gros transporteurs qui sont situés dans les grands centres et plus précisément à Montréal. Les compagnies membres de cette association essaient de donner un service personnalisé à leur clientèle dans toutes les régions du Québec.

Depuis sa fondation, qui remonte à deux ans, l'association a collaboré avec les divers intervenants gouvernementaux à l'élaboration de politiques ou à l'élaboration de réglementations touchant le domaine de la location.

Nous avons pris connaissance du rapport CEGIR et nous désirons souligner que le ministre des Transports a bien vu, en essayant de faire le tour de la question du transport au Québec et en commandant cette enquête. Nous souscrivons, comme association, à un très grand nombre de conclusions du rapport CEGIR, mais nous aimerions toutefois apporter certaines remarques qui intéressent, dans un premier temps, plus particulièrement le domaine de la location et, dans un deuxième temps, la Commission des transports du Québec. Pour ce qui est des remarques que nous voulons apporter relativement à la location, nous voulons dire au départ notre désaccord avec certaines affirmations du rapport CEGIR quand on dit que la location est un moyen de transport. La location n'est pas, selon nous, un moyen de transport, c'est un service. Ce sont des outils qui sont loués à l'industrie québécoise pour faire des affaires au Québec et à l'étranger.

Quand on dit, deuxièmement, que le transport illégal au Québec se fait sous le couvert de la location, encore là, nous nous érigons en faux contre cette affirmation, parce que, comme locuteurs, nous mettons entre les mains de compagnies québécoises un outil qui sert, nous l'espérons, de façon légale. Le transport illégal se fait à différents niveaux. Il peut se faire par le transporteur public qui détient un permis et qui va au-delà des normes prévues à l'intérieur de son permis. Cette compagnie, ce transporteur public, même s'il se dit pur, fait du transport illégal.

Un propriétaire privé de camions peut également faire du transport illégal, s'il utilise son camion à des fins qui ne sont pas à l'intérieur des normes prévues par la loi. Évidemment, quelqu'un qui loue un camion de compagnie de location, peut faire du transport illégal également.

Ce qu'il est important de se rappeler, je pense, c'est qu'il faut essayer, quand on veut lutter contre le transport illégal, de viser l'utilisateur du camion ou du véhicule qu'il a en sa possession, pas uniquement les compagnies de location ou la location en général. C'est une des premières remarques que nous désirons faire.

La deuxième remarque, c'est que nous avons noté, dans le rapport CEGIR, la satisfaction des agents utilisateurs. Presque tout le monde impliqué dans le milieu du transport est satisfait de la réglementation et de la façon dont la location se fait au Québec, sauf quelques compagnies de transport public qui ne sont pas reliées directement ou indirectement à une compagnie de location.

Il ne faut pas faire l'autruche; la plupart des camionneurs publics possèdent ou ont des intérêts dans des compagnies de location. Ces compagnies se sont dites satisfaites de ce qui existait en matière de location; ce ne sont que les compagnies — selon le rapport CEGIR toujours — qui n'ont pas de permis de location, par voie de filiales ou autrement, qui se sont dites en désaccord. En effet, il faut souligner que la location comme telle a une souplesse qui est très importante dans l'industrie québécoise. Cela répond à un besoin et c'est un phénomène nord-américain; c'est un phénomène mondial actuellement. Les entreprises de fabrication et de distribution ne peuvent pas recourir toujours à des transporteurs publics parce que l'équipement requis n'est pas toujours disponible, parce que la sorte d'équipement est un peu spécialisée et que le transporteur public ne l'a pas. C'est un mode d'utilisation qui est de plus en plus en vogue à travers l'Amérique et on doit vivre avec.

Une autre remarque que nous avons soulignée dans le rapport CEGIR, c'est que la location est en compétition avec les transporteurs publics. Nous croyons que ce n'est pas exact parce que, lorsqu'un utilisateur, quel qu'il soit, loue un camion, il s'agit pour lui d'un deuxième choix. En effet, son premier choix a été de décider s'il faisait lui-même son transport ou s'il utilisait un transporteur public. A partir du moment où il décide d'effectuer lui-même son transport, c'est un premier choix, il a éliminé le transporteur public et, là, il se trouve dans un deuxième champ d'activités et il a le choix de louer un camion ou un véhicule ou d'en acheter un. Notre principal compétiteur en tant que locataires, c'est le fabricant de véhicules, le vendeur de véhicules, la compagnie de finance, la banque, les grosses compagnies multinationales. Ce sont eux nos concurrents et non pas les transporteurs publics. Ce sont les remarques d'ordre général qui traitent de la location et qu'on voulait soulever dans notre mémoire.

En deuxième partie, nos remarques s'adressent à ce qui a été dit à propos de la Commission des transports. Il est bien évident que si on prétend au départ que la location n'est pas du transport, nos remarques envers la Commission des transports vont être d'ordre général parce que nous ne sommes pas régis par la Commission des

transports si nous disons que nous ne sommes pas un moyen de transport. Par contre, ce qu'on doit suggérer au gouvernement et au Parlement, c'est que la Commission des transports, si on en fait une modification quelle qu'elle soit, il faudra être très prudent dans le genre de modification qu'on voudra apporter. Dans le fond, la Commission des transports ce n'est pas un organisme si mauvais que cela. C'est vrai qu'il y a des lenteurs. Tout le monde le dit. Les lenteurs ont été causées, dans bien des cas, par un trop grand nombre de dossiers devant cette commission. A titre d'exemple, on peut prendre l'émission de permis de taxis et le transfert de permis de taxis qui donnent un très grand nombre de dossiers à la commission.

On souligne également, par rapport à la Commission des transports, par rapport aux modifications qu'on veut y apporter, que cette commission est trop juridique, trop judiciaire et qu'elle devrait être de nature plus économique, composée de personnes ressources connaissant le milieu des transports et ayant une formation économique pouvant prendre des décisions ou faire des suggestions qui vont aller en accord avec tout le secteur économique du Québec. Par contre, il faut être prudent quand on dit que la réglementation devrait être confiée à la Commission des transports. Nous croyons que le lieutenant-gouverneur en conseil est encore le mieux placé pour édicter une réglementation parce qu'il a une vue d'ensemble des problèmes du Québec. Il est capable de juger des situations en tenant compte de facteurs économiques, de facteurs régionaux, de facteurs politiques. Les représentations qu'on peut faire au lieutenant-gouverneur en conseil ont toujours été faciles dans le passé et je pense qu'il est important de laisser la réglementation entre les mains du lieutenant-gouverneur en conseil.

(14 h 30)

En parlant de réglementation, nous désirons également dire à la commission qu'il faut être prudent et ne pas trop réglementer tout ce qui s'appelle transport au Québec, parce que nous vivons avec des Etats américains autour de nous et des Etats canadiens, nous avons à transiger avec ces gens-là tous les jours et, dans beaucoup d'Etats, il n'y a pas une réglementation aussi serrée que celle du Québec. Alors, il ne faut pas faire un ghetto du Québec; il faut s'ouvrir aux Etats voisins et, de cette façon-là, il faut éviter, autant que possible, de faire des réglementations trop sévères qui auraient pour but de limiter ou qui auraient pour effet de limiter le commerce des Québécois avec l'étranger.

Ce qu'on retient, nous, de l'organisme qui pourrait remplacer la commission ou de la commission qui pourrait être modifiée, par rapport à la location, ce qu'on retient, c'est que la commission devrait conserver l'émission et le contrôle des permis de location et le dépôt des tarifs par les compagnies de location, mais il ne faut pas donner à la Commission des transports le pouvoir de fixer les tarifs en matière de location, parce qu'encore là, nous sommes en compétition constante avec les Etats étrangers et ça pourrait être

très dommageable pour l'industrie québécoise en général qui deviendrait moins compétitive si on avait une fixation de tarifs par la Commission des transports.

A titre de conclusion, nous aimerions peut-être faire quelques recommandations précises à la commission. Nous nous sommes rendu compte ce matin, à l'audition des mémoires qui ont été entendus ici, qu'on s'en est tenu à des généralités dans bien des cas et que la commission aimerait peut-être entendre certaines recommandations précises venant du milieu de la location.

Une première recommandation a trait au conseil consultatif. Nous sommes d'accord pour dire que les membres de ce conseil devraient être nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et ces gens devraient être nommés pour leur compétence et leur connaissance du milieu. Ce sera le rôle de ces gens-là d'aller rencontrer les divers intervenants dans le domaine du transport, dans le domaine de la location, dans tous les domaines possibles, d'aller rencontrer les différentes associations, de savoir ce qu'elles ont à dire et de rapporter aux autorités compétentes le résultat de leurs enquêtes.

Alors, la nomination devrait être faite par le lieutenant-gouverneur en conseil, ce qui éviterait des guerres autour d'une table à longueur d'année.

La deuxième recommandation que nous aimerions faire et qui éliminerait, selon nous, beaucoup de transport illégal... Parce qu'il ne faut pas se le cacher, si on était capable et si on exigeait de faire appliquer toutes les lois, toutes les ordonnances et toutes les réglementations demain matin, il n'y aurait pas beaucoup de camions qui pourraient rouler au Québec.

Or, cette recommandation s'inscrit dans cet esprit, à savoir qu'un transporteur public pourrait se procurer un véhicule loué comme tout transporteur privé à court terme, d'une compagnie de location, sans obtenir de permis de la Commission des transports. Dans le cas de dépannage, de situations d'urgence, de manque d'équipement soudain, on devrait permettre au transporteur public de s'approvisionner d'un véhicule loué quand il en a besoin. Cela aurait comme avantage que l'opérateur, le camionneur public qui n'a pas l'équipement voulu pourrait desservir le secteur qui lui est attribué au moyen d'équipement loué, ce qui est une méthode moderne, une méthode nouvelle de se procurer de l'équipement et qui desservirait une clientèle qui lui est permise à l'intérieur de son permis, et là, on ne viendrait pas dire que le locateur sollicite ses clients. Le locateur aime beaucoup mieux louer à un transporteur public qui a l'expérience de fonctionnement d'un véhicule moteur que de louer à n'importe qui. De cette façon, cela pourrait améliorer de beaucoup le service et cela enlèverait à la Commission des transports le fardeau énorme d'émettre des permis dans chaque cas. Bien souvent, quand le permis est émis, déjà le besoin est passé. C'est notre deuxième recommandation.

Notre troisième, c'est de favoriser — et là, je m'adresse peut-être pas uniquement au ministère des Transports, mais vu que c'est une tribune publique, nous nous permettons de le dire aujourd'hui — le regroupement des petites et moyennes entreprises de location et de transport au Québec. Nous ne sommes pas sans savoir que la principale concurrence dans le domaine de la location comme dans le domaine du transport public vient des grandes entreprises qui sont de propriété non québécoise. Ces compagnies, transporteurs publics entre autres, détiennent dans la plupart des cas les meilleures routes, laissant à nos petits et moyens transporteurs ou locateurs québécois de petites routes et un petit réseau de clientèle. En favorisant le regroupement de ces entreprises, on permettrait à ces dernières d'avoir des dépôts un peu partout au Québec. Cela permettrait de mieux desservir la population du Québec, mais, pour ce faire, il faudrait essayer d'enlever le coût de transfert des permis et des plaques. C'est tellement élevé quand on veut faire une fusion de deux petites ou moyennes entreprises, ces coûts de transfert sont tellement élevés que cela rend impossible un tel transfert et cela favorise dans bien des cas l'achat de l'entreprise québécoise par une compagnie étrangère. C'était notre troisième recommandation précise.

Nous voulons conclure en disant à la commission que quelque loi ou recommandation que le gouvernement fasse, on devrait essayer, autant que possible, de les faire les plus souples possible dans l'espoir de les voir appliquer. Cela ne donne absolument rien d'avoir une réglementation sévère si on n'est pas capable de la faire appliquer. Si, en matière de location, on fait une réglementation, dans l'application de cette réglementation et dans les sanctions imposées à ceux qui ne respectent pas cette réglementation, il ne faudra pas oublier que l'utilisateur ou le locataire devrait être impliqué dans les sanctions.

Ces sanctions, on n'a pas peur de le dire, devraient avoir des dents si on veut mettre un frein à tout ce qui s'appelle chose illégale, il faut rendre la loi claire, souple et avoir des moyens de contrôle très stricts, mais ne pas viser uniquement l'opérateur, soit le transporteur public ou le locateur, mais viser celui qui commet l'infraction, effectivement, dans bien des cas, l'expéditeur.

En terminant, nous réitérons la collaboration que nous avons toujours apportée au ministère des Transports, et nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le ministre.

M. Lessard: Nous avons quelques questions à poser soit à M. Legris, à M. Lacaille ou à M. Robert.

Vous avez affirmé au début, M. Legris, que seules les compagnies de transport qui n'avaient pas d'intérêt direct à l'intérieur des compagnies de location se plaignaient de la réglementation. Ce

matin, en fait, nous avons reçu un mémoire nous indiquant que les compagnies de location n'avaient pas de part directe à l'intérieur d'entreprises de transport comme telles. Est-ce que vous pourriez expliciter un peu? Est-ce que la grande partie des transporteurs publics, selon vos informations, auraient des actions directes à l'intérieur de compagnies de location?

M. Legris: Nous croyons qu'une grande partie des compagnies de transport public possèdent des intérêts dans des compagnies de location; soit directement ou indirectement, elle sont reliées à des compagnies de location.

M. Lessard: Je présume, puisque l'Association du camionnage du Québec regroupe l'ensemble des transporteurs ou une grande partie des transporteurs publics, que ces compagnies sont membres de l'Association du camionnage du Québec?

M. Legris: Les compagnies qui...

M. Lessard: Les compagnies de camionnage public.

M. Legris: C'est cela. Elles doivent être membres de l'association. C'est une chose qu'elles doivent nous dire.

M. Lessard: Or, c'est là que je comprends difficilement les protestations — on pourra toujours y revenir puisqu'on l'a souligné de matin — de l'Association du camionnage du Québec qui se plaint du transport illégal à cause de la pseudo-location.

M. Legris: On a de la difficulté à le comprendre également, la façon dont ces gens réagissent. Nous croyons que le transport illégal n'est pas fait uniquement sous le couvert de la location, il peut être fait de trois façons. C'est l'utilisateur du camion qui fait du transport illégal, comme on le mentionnait tantôt. C'est sûr qu'il y en a, du transport illégal. On serait idiot de ne pas le croire. Il y en a sûrement, il y en a même plus qu'on le pense.

Je vous soulignais à la fin une des recommandations, quand on parlait des transporteurs publics à qui on devrait donner le droit de louer des camions quand ils en ont besoin, mais si on faisait appliquer uniquement cette réglementation, on s'apercevrait qu'il y a beaucoup de transport illégal qui se fait sous ce couvert de location de la part du transporteur. Il y en a beaucoup de transport illégal ici au Québec, c'est certain, parce que les lois sont enchevêtrées, mais de là à dire que c'est fait par le biais de la location, il y a une marge. C'est l'utilisateur du véhicule qui fait du transport illégal. L'utilisateur peut l'avoir loué, son véhicule, il peut l'avoir acheté ou il peut être détenteur d'un permis de transport.

M. Lessard: Actuellement, selon vos informations, si je veux louer un camion pour faire du

transport et que j'ai un permis de la Commission des transports du Québec, je dois demander l'autorisation à la Commission des transports du Québec, camion par camion?

M. Legris: C'est cela, jusqu'à 20% de la flotte.

M. Lessard: C'est cela.

M. Legris: C'est une des recommandations qu'on faisait tantôt.

M. Lessard: Maintenant, vous disiez aussi qu'on devrait être très prudent dans les modifications qu'on aurait à apporter à la Commission des transports et, en même temps, éviter de faire une réglementation trop sévère, trop stricte. Qu'est-ce que cela veut dire pour vous, une réglementation? Parce que, vous savez, je suis très prudent, en tout cas, on essaie d'être très prudent dans la réglementation, mais quand les gens sont déjà réglementés — parce que la réglementation crée des privilèges exclusifs — cela crée des droits et des obligations aussi, mais cela donne indirectement des privilèges, puisque même les permis peuvent se vendre maintenant, que ce soit au niveau des taxis, que ce soit au niveau du camionnage général, ils obtiennent les permis en payant tant par année, mais il reste qu'il y a une valeur marchande dans un permis, actuellement. Peut-on demander, par exemple, à un organisme comme le vôtre ou d'autres qui viendront par la suite, si on ne devrait pas envisager une déréglementation graduelle dans l'industrie du camionnage au Québec?

M. Legris: Je pense que le gouvernement a une responsabilité vis-à-vis de la population d'assurer un transport public sur toutes les routes du Québec. Si on déréglementait à outrance, on aurait probablement des difficultés avec des routes qui ne sont pas payantes ou des routes qui sont éloignées. Je pense que c'est la responsabilité des pouvoirs publics de voir à ce qu'il y ait un système de transport routier adéquat et public.

Mais de là à réglementer une activité économique qui n'est pas du transport — c'est là notre point; par la location, nous fournissons un outil à des gens qui veulent transporter eux-mêmes de la marchandise — c'est là qu'on dit qu'on ne doit pas réglementer trop dans ce domaine, parce que nous sommes en compétition constante avec les États canadiens et américains qui nous entourent. Si on est trop réglementé au Québec, ce sont les étrangers qui vont venir au Québec faire des affaires que nous ne sommes pas capables de faire parce que nous sommes des citoyens du Québec.

On se dit: Dans ce domaine, vu que ce n'est pas du transport, c'est une activité économique, il faut faire attention dans la réglementation qu'on fait. On se dit: Quelque réglementation qu'on fasse, qu'on essaie de la faire la plus claire, la plus simple, la plus souple possible pour qu'elle puisse être appliquée et que les sanctions aient des dents. Nous sommes d'accord avec le gouvernement,

nous voulons de l'ordre dans ce domaine. Nous n'appuyons pas ceux qui font du transport illégal de quelque façon que ce soit; nous voulons de l'ordre. Mais on se dit que ceux qui devraient payer les sanctions, ceux qui devraient en souffrir, ce sont ceux qui commettent l'infraction, ceux qui utilisent l'outil.

(14 h 45)

Nous voyons dans le rapport CEGIR, à un moment donné, une association de fabricants qui dit: Ce n'est pas compliqué, si vous voulez régler le transport illégal, vous n'avez qu'à imposer une amende de \$500 ou de \$5000 et à enlever le permis à la troisième infraction et vous n'aurez plus de transport illégal. Cela va bien de faire une affirmation de ce genre quand ce n'est pas eux qui payent l'amende et ce n'est pas eux qui sont visés. Nous disons que ceux qui commettent des infractions devraient être punis. Ce n'est pas le locateur qui, dans la plupart des cas, est celui qui commet l'infraction; c'est celui qui utilise l'outil. Celui qui utilise l'outil peut avoir loué l'outil, peut le posséder, peut avoir un permis pour l'utiliser. Celui qu'on devrait viser, c'est l'utilisateur; on devrait avoir une loi qui a une sanction avec des dents.

Cela va seulement nettoyer, faire le ménage dans ce qui nous empêche, autant camionneurs publics que locuteurs de véhicules, d'avoir un commerce sain au Québec.

M. Lessard: En ce qui concerne votre association, est-ce que vous avez plutôt de la location à long terme ou à court terme?

M. Legris: C'est de la location à long terme et à court terme.

M. Lessard: Dans quelle proportion?

M. Legris: C'est à peu près 50% à long terme et 50% à court terme.

M. Lessard: Une question d'opinion. Selon vous, qu'est-ce qui justifie le choix de la location plutôt que de l'achat? Je comprends qu'il peut y avoir une période de pointe où un transporteur public obtient un contrat et, comme c'est de courte durée, il ne veut pas utiliser son "cash-flow", son capital, pour investir dans l'achat de camions pour une période de trois, quatre ou cinq mois. Mais, selon vous, qu'est-ce qui justifie des compagnies comme la Dometar ou Dominion ou d'autres de louer ces camions à long terme? Je me dis une chose: S'ils font de la location à long terme, est-ce que c'est parce que ça coûte moins cher de louer à long terme que d'acheter?

M. Legris: En plus des raisons économiques, il y a une question de...

M. Lessard: Si vous louez à long terme, c'est parce que c'est payant pour vous autres. Comment se fait-il que, pour une compagnie d'une certaine importance, ça devient plus payant de louer à long terme que d'acheter?

M. Legris: C'est une seule partie de leur activité économique; ils ne sont pas en affaires pour faire de la location de camions; c'est un service de leur entreprise. Le transport de leurs marchandises vers l'extérieur ou vers l'intérieur, c'est un service, de la capitalisation qu'ils sont obligés d'investir dans un service donné.

Quand on demande pourquoi ils louent à long terme, en plus des raisons économiques de capitalisation, il y a des raisons techniques des sortes d'équipements requis, bien souvent. Dans plusieurs cas, quand on loue à long terme, c'est de l'équipement très spécialisé qu'on ne retrouverait pas chez des transporteurs publics, bien souvent, soit des camions réfrigérés, soit des camions avec de l'équipement bien spécialisé dont la compagnie a besoin pour livrer son produit ou pour acheminer des produits pour transformation vers l'usine.

M. Lessard: Est-ce que ce ne serait pas aussi dû — je n'affirme pas, c'est toujours sous forme de point d'interrogation — au fait que les coûts de transport sont élevés au Québec?

M. Legris: Là, c'est une question purement d'opinion et je pense que les gens qui viendront vous parler au nom des expéditeurs pourront vous donner cette réponse. Nous, au niveau de la location, il est bien certain que nous sommes en affaires pour faire de l'argent comme toutes les entreprises commerciales, il ne faut pas se le cacher. C'est parce que nous nous spécialisons dans un domaine particulier, qui est la location, qu'il est possible de réaliser des profits, alors qu'une entreprise qui fabrique des produits, qui transforme des produits, le transport, pour elle, représente peut-être 10% de son activité. Donc, elle ne peut pas avoir le même pouvoir d'achat que les compagnies de location, elle ne peut pas avoir les mêmes services d'entretien technique et de conservation de l'équipement roulant; ça, c'est bien important parce que, en matière de camions et de véhicules commerciaux, si l'entretien n'est pas effectué, ils se déprécient très rapidement, alors que les compagnies de location, étant donné qu'elles concentrent leurs activités dans l'achat et la location de camions, peuvent avoir un service d'entretien adéquat, avec les spécialistes que ça requiert.

M. Lessard: Le rapport CEGIR recommande d'autoriser la Commission des transports à réviser, dans la nouvelle formule qu'on est à considérer, par exemple, les tarifs déposés, si elle juge que ces tarifs sont abusifs. Vous semblez vous opposer, dans votre mémoire, à cette recommandation no 10.

M. Legris: Effectivement, parce que les tarifs déposés sont des tarifs, comme on le disait tantôt, qui s'appliquent à des véhicules tellement différents, à des véhicules tellement spécialisés, à des routes qui peuvent être très différentes. Nous sommes en concurrence continue avec des gens qui exploitent des compagnies de location et

qui sont situées en Ontario ou aux États-Unis. Si, au Québec, nous étions limités, dans la tarification, par une commission, une régie ou un organisme public, nous ne pourrions plus courrencer ces compagnies étrangères, d'une part, et ça pourrait également affecter la rentabilité de nos entreprises québécoises, parce qu'on serait régi par des tarifs fixes, alors que les compagnies étrangères, les compagnies situées sur un sol étranger pourraient facilement venir au Québec et ne pas être régies par ça.

M. Lessard: Est-ce que, en Ontario, les tarifs sont fixés par la Commission des transports?

M. Legris: Non. C'est la seule...

M. Lessard: Les tarifs sont exclusivement déposés?

M. Legris: Ils sont déposés.

M. Lessard: Et il n'y a pas de révision de la Commission des transports en Ontario, si elle juge que les tarifs sont abusifs?

M. Legris: En matière de location, il n'y a aucun Etat, en Amérique du Nord, où les tarifs sont approuvés, vérifiés ou fixés par une régie gouvernementale.

M. Lessard: Est-ce que le rôle de la Commission des transports ne serait pas aussi en même temps de protéger le consommateur parce que, même si vous parlez d'une certaine concurrence entre les provinces voisines, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, par exemple, d'avoir des ententes tacites entre les compagnies de transport et les compagnies de location pour fixer des tarifs qui soient assez élevés et, dans ce cas, cela irait à rencontre des intérêts des consommateurs?

M. Legris: Oui, il faut dire que les compagnies de location, en règle générale, ne transigent pas avec des consommateurs, des particuliers. Elles transigent avec des commerces, avec des industries qui ont les moyens de vérifier les coûts et les tarifs un peu partout en Amérique du Nord et ces compagnies ne sont pas placées dans la même position qu'un consommateur privé qui est pris devant l'achat d'un appareil de télévision sur lequel on s'est entendu pour fixer le prix. On n'est pas dans le même domaine de protection du consommateur. Ce ne sont pas des consommateurs dans l'esprit qu'on l'entend habituellement. Ce sont des compagnies en concurrence les unes avec les autres et, si on laisse jouer la saine concurrence dans ce domaine, il n'y aura jamais de tarifs abusifs parce que celui qui exigera des tarifs abusifs sera toujours en concurrence avec quelqu'un d'autre. Il est impossible, à cause du nombre de compagnies de location, qu'il y ait une entente entre trois ou quatre compagnies pour maintenir des tarifs. Cela se voit dans des secteurs où il y a deux ou trois, ou cinq compagnies qui

contrôlent tout, mais, dans le domaine de la location, il y a plusieurs compagnies de location. Il serait à peu près impossible que ces compagnies s'entendent pour fixer des tarifs.

M. Lessard: Donc, votre recommandation s'applique en ce qui concerne les compagnies de location. Elle ne s'applique pas en ce qui concerne d'autres secteurs, par exemple le transporteur général.

M. Legris: Non. Nous ne parlons pas du transport général. Nous parlons de la location seulement.

M. Lessard: Vous avez parlé aussi du conseil consultatif. Nous avons eu, ce matin, des remarques de l'Association du camionnage du Québec selon lesquelles, si je les ai bien interprétées, il appartiendrait aux associations de déléguer des représentants au niveau du conseil consultatif des transports. Est-ce que vous pourriez expliciter un peu votre opinion à ce sujet? Est-ce que ce devraient être des personnes spécialisées dans des secteurs spécialisés, déléguées par des associations ou des personnes nommées par le lieutenant-gouverneur en conseil, reconnues par leur compétence générale dans le transport, qui ont travaillé dans un secteur spécifique, mais qui ne sont pas attachées à des organismes de transport?

M. Legris: Nous nous opposons à ce que le conseil consultatif soit composé de délégués d'associations du milieu parce que nous sommes assurés que les intérêts des diverses associations peuvent être diamétralement opposés. On va assister à des chicanes de clocher à longueur d'année autour de cette table et le conseil consultatif ne remplira pas, à notre point de vue, le rôle qu'il doit remplir auprès du ministre. Nous croyons que le ministre ou le lieutenant-gouverneur en conseil devrait nommer les membres de ce conseil en tenant compte de leur compétence. On devrait donner, et c'est le deuxième volet, un rôle très précis à ces membres du conseil consultatif; c'est d'aller rencontrer ces diverses associations, d'aller voir ce que ces associations ont à dire et d'en faire une synthèse, et de faire après le boulot de consultation auprès du ministre. Nous pensons que le rôle du conseil consultatif sera beaucoup mieux rempli de cette façon. On va éviter toutes les questions politiques au niveau des associations, on va avoir de la compétence et on se fie au bon jugement du lieutenant-gouverneur en conseil pour cela. Mais à la condition que ces gens qui sont nommés viennent consulter auprès des associations, viennent prendre le pouls du milieu avant de faire des recommandations au ministre.

M. Lessard: Mais un tel conseil exigerait presque l'emploi de personnes à temps plein.

M. Legris: Il s'agirait d'en établir les modalités plus tard et de fixer un mandat.

M. Lessard: Est-ce que la consultation qui est faite soit par le ministre, soit par l'intermédiaire de fonctionnaires auprès de différents organismes, ne serait pas valable? Si on met un autre organisme de consultation, c'est encore des délais supplémentaires avant de faire adopter des règlements. Il y a une consultation ou une rencontre au niveau des fonctionnaires avec des groupements, des associations et là, on va avoir le conseil consultatif qui va consulter à nouveau et quand le ministre consulte encore, ça prend du temps avant de faire le règlement.

M. Legris: Remarquez bien que quant au principe de l'établissement d'un tel conseil, nous n'en sommes pas là, parce que jusqu'à maintenant, nous pouvons dire que les consultations que nous avons pu avoir avec les divers pouvoirs politiques ont toujours été excellentes et nous n'avons pas à nous plaindre à ce chapitre. Mais nous nous disons que si un conseil consultatif doit exister ou continuer d'exister ou être mis en branle, il devrait être composé de cette façon.

Nous ne nous prononçons pas sur le principe même du conseil consultatif, parce que jusqu'à maintenant, on n'a pas à se plaindre. Le ministre, les hauts fonctionnaires, les sous-ministres sont très accessibles et portent toujours une oreille attentive à ce qu'on a à leur dire.

M. Lessard: J'aurais un dernier point concernant la recommandation de favoriser le regroupement des petites et moyennes entreprises de location. Cela touche un peu au ministère de l'Industrie et du Commerce, mais quand même, c'est un secteur névralgique pour le Québec et c'est un interlocuteur qui est le ministre des Transports à ce sujet-là et qu'il ait des recommandations à faire au ministre de l'Industrie et du Commerce, est-ce que vos membres sont favorables à ce regroupement? Si les membres sont favorables à ce regroupement pour que ce soient des entreprises plus fortes, plus concurrentielles, quel serait le moyen que pourrait prendre le gouvernement? Parce qu'on ne peut quand même pas les forcer à se regrouper. Mais quel serait le moyen à incidence économique, que devrait utiliser le gouvernement pour favoriser ce regroupement et qui serait plus que votre propre volonté de vous regrouper?

M. Legris: C'est déjà un objectif de l'association d'étudier, ce qui se fait actuellement, le regroupement des diverses entreprises de location à travers le Québec, dans le but de donner un meilleur service, dans le but de concurrencer les grandes entreprises multinationales.

Mais on se rend compte que même si le ministère de l'Industrie et du Commerce peut nous donner des avantages sur le plan technique, par voie de ses fonctionnaires, sur le plan pécuniaire par voie de subventions à l'occasion, on se rend compte que sur le plan très pratique, quand on arrive au transfert des permis et des plaques d'immatriculation, ça représente dans certains

cas, des coûts incroyables, ce qui met un frein au désir qu'on peut avoir de fusionner ou d'essayer de faire un regroupement.

M. Lessard: J'aimerais avoir des explications supplémentaires sur ces coûts incroyables de transfert de permis quand il y a regroupement. Que comportent ces coûts incroyables? Vous pouvez intervenir, M. Lacaille, si vous le voulez.

M. Legris: Il y a différentes formules qui sont envisagées. Il peut y avoir une...

M. Lessard: Mais au niveau de ces prix incroyables, des prix très élevés, ça veut dire quoi, des prix très élevés? Quand il y a fusion ou transfert, il me semble qu'au lieu de payer deux fois — vous devenez une compagnie à un moment donné — le même permis, selon le nombre de camions, naturellement, mais je ne vois pourquoi les deux compagnies fusionnées coûteraient plus cher qu'une compagnie...
(15 heures)

M. Legris: C'est que si on ne peut pas faire coïncider la période de transfert avec la période d'émission des plaques, on est obligé d'avoir de nouvelles plaques au nom de la nouvelle entité juridique qui existe. Cela représente des coûts énormes et c'est de ces coûts-là dont on parle aujourd'hui.

M. Lessard: Autrement dit, vous êtes obligés d'avoir une plaque pendant une période de trois mois jusqu'à ce que...

M. Legris: C'est cela, jusqu'à ce que le renouvellement des plaques arrive. Ce sont des coûts de cette nature que nous vous soumettons.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup. Quant à moi, je passe la parole au député de Charlevoix.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Je pense qu'on retrouve, dans le mémoire qui vient d'être présenté, la plupart des constatations que nous avons entendues avant le lunch de la part de ceux qui vous ont précédé. On constate également que le rapport CEGIR fait grand état, forcément, des blâmes qu'on porte aux locuteurs responsables de l'illégalité qui se fait dans le transport. Je pense que vous êtes chargés valablement par le rapport CEGIR. Tantôt, on parlait — je ne fais pas mon profit de ce qui est dit dans le rapport CEGIR, je fais une constatation — de cette illégalité dans le transport et des moyens que pourrait prendre le gouvernement pour tenter de la faire disparaître. On a parlé des infractions à ceux qui sont les utilisateurs. Si je vous ai bien compris tantôt, dans votre optique, si l'utilisateur qui est pris dans l'illégalité était appelé à payer des amendes suffisamment élevées, pensez-vous que ce serait de nature à décourager l'illégalité dans le transport? Cela semble un facteur et la question

que je me pose est la suivante: Une telle possibilité ne ferait-elle pas, dans l'esprit de ceux qui pourraient être pris en infraction, qu'ils devraient quand même continuer l'illégalité dans le transport, sachant qu'il y a tellement de charges qui passeront sans infraction qu'ils y trouveront quand même un profit? Dans votre esprit, pensez-vous que l'imposition d'amendes assez élevées pour les décourager serait un correctif à la situation, qu'elle vienne des locateurs ou qu'elle vienne d'autres utilisateurs?

M. Legris: C'est sûrement un moyen qui pourrait être envisagé, mais ce que nous disons également, c'est qu'il faut que la réglementation soit souple et simple. Actuellement, c'est tellement complexe que vous avez peut-être raison de dire qu'on commet de nouveau l'illégalité et on dit: On l'ajoute au coût général du transport. Si la réglementation était claire, précise et que les correctifs joints à cette réglementation étaient assez importants, cela pourrait décourager beaucoup le transport illégal.

M. Mailloux: Est-ce à dire qu'une réglementation assez simple, mais qui indiquerait que le transport illégal, non pas en pénalités monétaires, mais après tant d'infractions, l'utilisateur qui détient un permis pourrait perdre son permis après constatation de tant d'infractions? Devrait-on aller jusque là?

M. Legris: L'utilisateur ne détient pas de permis dans le fond. Celui qui utilise les services soit du transport public ou soit d'un camion loué ne détient pas de permis. Il y a des permis d'exploitation de son usine ou de son entreprise qui relèvent d'autres ministères.

M. Mailloux: Mais comme il y a des utilisateurs qui font des voyages sur des circuits qui ne leur appartiennent pas également qui sont des gens qui ont des permis, mais qui transportent dans l'illégalité.

M. Legris: Tous ceux qui transportent dans l'illégalité, si on avait des pénalités qui leur font mal, il s'agirait de juger dans quels cas on peut faire mal à l'utilisateur qui commet des infractions. Il est certain que si on citait à comparaître le responsable de la compagnie expéditrice devant un tribunal pour répondre à des accusations de transport illégal, je suis convaincu que déjà là, vous mettriez un frein parce que ces gens ne sont pas intéressés à aller comparaître devant les tribunaux. Celui qui est en charge de l'expédition, si on le citait à comparaître, ce monsieur-là, il y penserait deux fois avant de commettre l'illégalité, en plus de la peine pécuniaire. Si celui qui commet l'illégalité est déjà détenteur d'un permis, là, si on prévoit en plus de l'amende ou de la pénalité pécuniaire une suspension ou un retrait de permis, cela pourrait également favoriser le nettoyage que tout le monde préconise, mais ce que nous voulons dire, c'est que ce ne sont pas les locateurs de

véhicules comme tels qui doivent toujours supporter les amendes ou les correctifs qu'on impose; c'est cela que nous voulons dire.

M. Mailloux: Dans un autre ordre d'idées, à la page 14, vous parlez des aspects négatifs, quand vous dites que vous n'êtes pas prêts "à endosser la proposition qui permettrait à la Commission des transports d'élaborer la réglementation reliée avec les politiques du gouvernement". La Commission des transports, dans mon esprit, c'est une émanation du ministère des Transports et elle est là pour mettre en application les politiques décidées par le gouvernement. Je pense que, qu'on le veuille ou non, il appartiendra toujours au ministre, par le biais du lieutenant-gouverneur en conseil, et au Conseil des ministres d'édicter des lois et des règlements. Ce n'est pas à une émanation qu'il appartient, je pense, d'indiquer la politique gouvernementale. Je suis de ceux qui croient que le gouvernement, en raison de tous les effectifs qu'il a entre les mains, est en mesure de faire l'analyse qui s'impose d'un système de transport ou d'une autre facette de notre vie économique et d'édicter les lois qui s'imposent, de même que les règlements.

Je pense qu'il serait abusif, également, de donner des pouvoirs discrétionnaires à un organisme, qu'il soit judiciaire ou administratif, c'est un rôle qui ne lui appartient pas. Je suis de ceux qui endossent les réserves que vous avez à rencontre des recommandations du rapport CEGIR.

Quand vous parlez, également, des dimensions socio-économiques, on parle assez valablement, dans le rapport CEGIR, des enquêtes socio-économiques qui devraient évidemment permettre à la Commission des transports d'élaborer... Je suis de ceux, également, qui croient que le ministère des Transports, avec les 8000 ou 10 000 fonctionnaires qu'il a à sa disposition, possède l'ensemble des effectifs humains et des compétences dont il a besoin pour tâcher de préparer les meilleures lois possible, quitte à les changer si on constate quelque chose.

Cela m'amène au conseil consultatif. On a parlé, ce matin, du type de conseil consultatif qu'on voudrait, de qui devrait faire les nominations, d'où viendraient ces gens. J'ai assisté à la formation, par mon prédécesseur, d'un conseil consultatif qui venait des différents intervenants qui sont ici ou d'autres qui viendront dans les jours qui suivent, et on a constaté que le travail quand même valable que, dans les premiers temps, a fait le conseil consultatif venait de gens qui représentaient des intérêts donnés, qui représentaient une association à la table du conseil consultatif. Les intérêts étaient tellement divergents à l'intérieur de tout le système des transports qu'on constatait que c'était l'intérêt de chacun qui était avancé. Il n'y avait pas moyen de faire un consensus parmi le travail qui venait du conseil consultatif, aussi valables qu'aient été les gens qui étaient en poste.

Est-ce que, dans votre esprit, il ne serait pas sage que, plutôt que d'aller directement à des associations, on aille dans le grand public, vers

des gens multidisciplinaires qui possèdent les connaissances requises du transport et des problèmes économiques du Québec et que le gouvernement prenne sa responsabilité? Même s'il était accusé de politiser un tel conseil, qu'il en subisse le contrecoup s'il pose le mauvais geste. Est-ce que vous ne pensez pas que c'est dans ce sens qu'on devrait aller?

M. Legris: C'est exactement ce que nous préconisons. Nous n'avons pas mentionné que les personnes nommées au conseil consultatif devraient provenir des diverses associations. Nous avons dit que le lieutenant-gouverneur en conseil devrait nommer des personnes à cause de leur compétence en matière de transport. Nous n'avons pas mentionné d'où viendraient ces personnes. Nous avons dit que ces personnes qui étaient nommées pour leur compétence devraient retourner auprès des associations et essayer de s'enquérir des besoins ou des priorités que les associations ont, en faire une synthèse et faire les recommandations qui s'imposent au ministre. C'est dans ce sens que nous avons fait notre recommandation.

Nous ne voulons pas que ce soient des représentants d'associations qui siègent au conseil consultatif, nous ne voulons pas non plus nécessairement que ce soient des gens nommés par le gouvernement mais qui viennent des associations. Nous disons que ce sont des gens qui sont nommés par le gouvernement à cause de leur compétence en matière de transport. Ces gens ont le mandat d'aller voir dans le milieu, les diverses associations, les divers intervenants, ce qui se passe, et faire les recommandations, les synthèses de recommandations qui s'imposent au ministre.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre a quelque chose à ajouter?

M. Lessard: Vous parlez souvent, et c'est un peu l'objectif qu'on poursuit, de lourdeur administrative, de lourdeur de la réglementation, de complications de la réglementation. J'aimerais que vous vous expliquiez un peu plus sur le sujet. Je sais que c'est facile, et c'est peut-être là qu'est le problème de cette commission et, aujourd'hui, de s'en tenir à des généralités et de sortir de ces séances de la commission avec des beaux principes généraux. Une fois qu'on a défini et qu'on a dit: Il faudrait que la réglementation soit simple et il faudrait que tout le système d'application de cette réglementation ne soit pas lourd, je vous avoue que quand on arrive pour réglementer, on cherche encore qu'est-ce que c'est une réglementation simple. On est en contact avec les associations, les associations crient justement sur la lourdeur de la réglementation, sur les délais interminables que ceci amène, mais chaque association, par exemple, est après le ministère et après le gouvernement pour se faire reconnaître officiellement et exclusivement et avoir son règlement bien à elle.

Qu'est-ce que c'est, en fait, une réglementation simple? Est-ce que ce serait, par exemple, pour le ministre, de déterminer des politiques, des règles générales, des objectifs généraux et dire: On va permettre à la commission de prendre des décisions à l'intérieur du cadre très général, non pas donner des cadres très précis? Par exemple, je pense à une réglementation que j'ai acceptée dernièrement et qui était très simple, c'était une des réglementations qu'on a faites de façon très simple, la réglementation sur le transport des déchets, je dis bien déchets solides, déchets de cuisine et autres, les éboueurs. Cette réglementation est simple, mais c'est encore une réglementation de telle façon que maintenant pour être éboueur il faut aller devant la Commission des transports et se faire reconnaître. Donc, les éboueurs cherchent à se protéger, comme de plus en plus l'Association de l'entretien des chemins d'hiver demande elle aussi à avoir sa réglementation spécifique. Cela fait que cela devient lourd, l'administration du ministère des Transports, avec une telle réglementation. Ceux qui sont dans chacun des secteurs veulent être réglementés, et après qu'ils sont entrés, par exemple, ils disent: On va se réglementer, parce que là cela va devenir un privilège, cela va devenir un petit territoire ou un petit secteur exclusif à nous autres. C'est avec cela que le ministère des Transports est pris à un moment donné. La question fondamentale aujourd'hui, je pense bien sur laquelle on cherche à trouver des solutions, c'est comment simplifier cette réglementation qui nous est demandée de plus en plus.

M. Legris: On peut dire qu'au niveau de la location, la réglementation qui a été faite en avril 1978 est une réglementation simple, facile à comprendre et facile à appliquer. Sur cet aspect, on doit féliciter ceux qui en sont responsables. Quand on parle de choses bien précises au niveau de la lourdeur administrative, puisqu'on est ici pour se parler de façon bien concrète, la Commission des transports — ce n'est pas un secret pour personne — prend du temps à rendre des décisions. C'est une grosse machine, elle a probablement beaucoup trop de dossiers pour le personnel disponible à cette commission. Cette commission est beaucoup trop judiciaire pour les services qu'elle serait appelée à rendre, selon nous qu'il nous soit permis de souligner que les procédures d'obtention d'un permis de quelque nature que ce soit prennent des mois avant d'aboutir. Bien souvent, avec toute la bonne volonté que les gens peuvent y mettre, et autant du côté de la commission que du côté du requérant, cela prend des mois. Cela cause des situations illégales parfois, parce qu'on est devant une situation de fait. On demande un permis et quand le permis arrive, la situation est déjà passée et on a été dans l'illégalité pendant des mois. Cela est un cas bien précis. Comment le régler? Cela n'est pas facile.

(15 h 15)

Des recettes miracles, il n'y en a peut-être pas autant qu'on pense. Mais ce qu'on peut souligner,

c'est que, si on fait une réglementation qui ajoute des obligations à la commission, par exemple si on obligeait les locateurs à déposer leurs taux et tarifs et à les faire approuver par la Commission des transports qui aurait le pouvoir de les fixer, vous venez d'ajouter, probablement, 1000 dossiers à la Commission des transports, chaque année. Cela va évidemment ralentir le rythme de production. C'est dans ce sens qu'on dit que, s'il faut amoindrir ou alléger le travail de la Commission des transports, il faut essayer de le faire dans le sens de laisser la libre concurrence jouer, tant au niveau des tarifs qu'au niveau d'une réglementation, une réglementation simple et facile à appliquer où on n'aurait pas à demander une permission chaque fois qu'il faut poser un geste.

On vous a souligné, tantôt dans une de nos recommandations précises, que le transporteur public qui veut utiliser un véhicule loué dans un cas d'urgence ou dans un cas bien précis est obligé de demander un permis chaque fois. Cela demande du temps. On se dit que, si on prenait des situations précises comme ça et qu'on les réglait, déjà, on enlèverait à la commission un fardeau de travail qui accélérerait le processus des autres dossiers.

Il y aurait peut-être lieu aussi, au niveau de la commission, de séparer les différents secteurs. On a l'exemple du permis de taxi où on a X milliers de permis de taxis et dont les détenteurs, dans bien des cas, ont de la difficulté à comprendre le français et l'anglais; ils ne sont pas habitués à nos lois et le fonctionnaire, à la commission, qui est obligé de s'occuper de ça, ça lui prend un temps fou. Il est bien certain que si la commission est chargée de tous ces dossiers, ça devient une grosse bebête avec laquelle on a de la difficulté à transiger.

C'est ce qu'on essaie de souligner aujourd'hui, en disant: Enlevons à la commission des permissions qu'elle se doit de donner continuellement. On vous en souligne deux; entre autres, celle des transporteurs publics qui doivent demander un permis pour avoir un véhicule loué, c'en est une.

M. Lessard: Si on acceptait le dépôt des tarifs et qu'à l'intérieur de trente jours, la commission ne décide pas d'intervenir puisqu'elle ne juge pas que les prix sont abusifs, que les taux déposés sont abusifs, il y a, à ce moment-là, acceptation automatique des tarifs, ça ne crée pas de problèmes sérieux à la commission.

M. Legris: Cela va quand même créer une lourdeur de travail, parce qu'il va falloir qu'elle examine ces tarifs. Elle va avoir à rendre une décision, tacite ou non. Si la décision est rendue que le tarif est trop élevé, la décision rendue dans l'autre sens l'est sans qu'on le sache. On ne sait rien et, au bout de trente jours, le tarif est approuvé. Nous disons que, si nous devons déposer des tarifs auprès de la commission, cela doit être à titre d'information, à titre de registre de tarification, et n'importe qui peut aller vérifier que le tarif est applicable.

M. Lessard: Une question, M. le Président. Je voudrais vos commentaires, mais je vais poser cette question aussi aux autres organismes. On se plaint souvent de la lourdeur administrative. C'est certain que tout organisme judiciaire ou quasi judiciaire est un organisme qui se crée des lourdeurs administratives. Ou il se fait créer des lourdeurs administratives. Je m'explique. Est-ce que la lourdeur administrative qu'on dénonce aujourd'hui n'est pas demandée par les propres transporteurs qui sont actuellement dans le secteur et qui veulent y demeurer et garder leurs privilèges, bien souvent exclusifs, à savoir publication dans la Gazette officielle, pour permettre — comme on sait que ce n'est pas tout le monde qui lit la Gazette officielle — de prendre connaissance des demandes, ensuite convocation devant la commission, objection de la part des transporteurs qui sont dans le secteur?

Est-ce que toutes ces lourdeurs administratives, dans le fond, ne sont pas une création du système, à savoir que ceci protège indirectement, et à la demande de ces transporteurs, ceux qui sont dans la chasse gardée?

M. Legris: Cela peut être ça, mais ça peut être également une solution qu'on devrait envisager dans la ligne de pensée que le gouvernement actuel et les gouvernements précédents ont essayé d'édicter en simplifiant la procédure devant les différentes commissions ou devant les différents tribunaux.

Je prends comme exemple le tribunal des petites créances, où on avait une lourdeur administrative incroyable pour toutes les petites créances qui existaient, toutes les disputes de terrains ou les disputes d'automobiles qui existaient, c'était incroyable et ça coûtait très cher en frais légaux et en délais.

On a essayé, et je pense qu'on a réussi dans une très forte proportion, de minimiser les coûts. Je suis peut-être mal placé pour parler de ce sujet, allez-vous me dire. Mais je pense que, objectivement, c'est un travail très valable. Aujourd'hui, on se rend compte qu'il y a un tas de petits dossiers, de dossiers qui se règlent, peut-être pas à l'amiable, mais il y a un personnage public, un juge, qui rend une décision, en tenant compte d'une preuve faite par des individus et ainsi on évite de passer par tout le dédale des procédures. On pourrait, au niveau de la commission, faire un peu la même chose.

Il est certain qu'il faut protéger certains intérêts; il est certain qu'il faut que ce soit public, c'est bien sûr; mais il y a sûrement des méthodes modernes de rendre des choses publiques, en raccourcissant des délais, en trouvant des méthodes de publication plus souples et en diminuant l'aspect procédurier qui existe au niveau de la commission. Encore une fois, je ne parle pas pour moi personnellement, il est bien sûr que les frais légaux, au niveau du transport, tout le monde le sait, sont très chers et c'est très long; je pense que les frais légaux ne sont rien par rapport aux délais encourus pour obtenir une décision. Nous prétendons que, si la commission pouvait fonctionner de

façon très souple et très simple, comme on voit dans d'autres domaines, ça améliorerait de beaucoup le traitement des dossiers. On lui enlève, d'une part, un tas de dossiers; exemples: les transporteurs publics qui n'auraient plus besoin de demander de permis à chaque fois qu'ils veulent louer un véhicule. Que les tarifs n'aient pas à être approuvés, au niveau de la location, vous enlevez beaucoup de travail à la commission. Mais, pour tout ce qui est des autres travaux de la commission, il y aurait lieu de simplifier la procédure, de telle sorte qu'elle ne soit plus un organisme judiciaire, mais un organisme économique, un organisme de bon sens, qui répondrait à des politiques générales émises par le ministère des Transports.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Pas d'autres questions des membres de la commission?

Peut-être un commentaire pour terminer?

M. Legris: Non, nous demandons la permission de déposer le mémoire en annexe, comme nous l'avons fait précédemment.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, ce sera fait ainsi. (Voir annexe B)

M. Legris: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie les représentants de l'Association des locateurs de véhicules du Québec.

Nous passons à la quatrième association, soit l'Association nationale des camionneurs artisans Inc. Je demanderai donc aux représentants de cette association de venir prendre place.

Vous pouvez y aller, messieurs, en présentant les différents intervenants.

**Association nationale des
camionneurs artisans Inc.**

M. Piuze (Bernard): M. le Président, je m'appelle Bernard Piuze, je suis un des procureurs de l'Association nationale des camionneurs artisans.

A ma gauche, M. Dubé, le président de l'Association nationale des camionneurs artisans du Québec et, à ma droite, M. Richard Charest, un des membres de l'exécutif de cette association.

M. le Président, à la demande du président de l'association, je vais me permettre de vous lire le court mémoire que nous avons déposé à la commission parlementaire.

L'Association nationale des camionneurs artisans Inc., qui regroupe l'ensemble des détenteurs de permis de camionnage en vrac et de camionnage artisan au Québec a pris connaissance des avis publics et son conseil d'administration a mandaté son président et ses procureurs pour soumettre un rapport sur la question. L'ANCAI a été, à l'origine, formée pour regrouper les propriétaires de un, deux et trois camions qui oeuvraient dans le camionnage en vrac. Par leur unité, les camionneurs artisans se sont dotés de structures

et d'une équipe pour, d'une part, protéger leurs intérêts et, d'autre part, s'assurer de leur mieux-être comme transporteurs publics dans le domaine du camionnage en vrac.

Depuis 1973, l'ANCAI a été constamment présente à la Commission des transports du Québec et, à ce titre, l'ANCAI croit qu'elle est en mesure de faire valoir aux parlementaires certains points qu'elle considère comme étant à la fois d'intérêt public et à la fois dans l'intérêt de ses membres.

Le présent mémoire ne vise pas nécessairement à faire une analyse critique du rapport CEGIR, mais à sensibiliser le législateur sur quelques points qui nous semblent essentiels.

L'Association nationale des camionneurs artisans a constaté que, depuis que le camionnage en vrac est réglementé, la Commission des transports du Québec s'est avérée un organisme quasi judiciaire très important où elle pouvait protéger les intérêts des camionneurs artisans et où elle a effectivement pu, par l'intermédiaire de ses procureurs, faire valoir des points de vue tant sur des questions de droit que sur des questions d'ordre économique.

La Commission des transports du Québec a donc été, du point de vue de l'ANCAI, un organisme utile pour ne pas dire nécessaire, bien que les législations et les réglementations dont elle avait la responsabilité ne rencontraient pas toujours les intérêts des camionneurs artisans. Cependant, il faut admettre qu'il n'était pas du ressort de la Commission des transports du Québec d'édicter des lois et règlements et que le législateur, en exerçant ce pouvoir, devait aussi tenir compte des intérêts des autres transporteurs publics en général.

Somme toute, la Commission des transports du Québec a joué un rôle positif dans le transport et elle doit, à notre avis, continuer à jouer ce rôle dans un cadre quasi judiciaire afin d'assurer la protection des droits des transporteurs et la protection des intérêts du public en général.

La Loi des transports prévoit à son article 13 que la commission est formée de dix-huit membres, soit six juges et douze commissaires. A notre avis, il y aurait lieu de donner discrétion au lieutenant-gouverneur en conseil pour modifier le nombre de membres. Cependant, il est essentiel que parmi ces membres, il y ait des juges qui assureront le respect des normes de droit et qui se prononceront sur les questions de droit.

L'expérience de l'ANCAI devant la commission est à l'effet que lors des audiences publiques où, nécessairement, des juges siègent avec des commissaires, les décisions sont généralement vite rendues et qu'il n'y a pas lieu d'imputer aux juges des délais inutiles pour rendre leurs décisions.

Nous constatons que ce sont plutôt les délais administratifs qui sont abusifs et que la Commission des transports devrait être dotée de ses propres publications afin d'assurer la protection des intérêts du public en général et des intérêts des détenteurs de permis.

En particulier, le règlement sur le camionnage en vrac prévoit des permis en vrac de catégorie "extra-provincial" et l'article 9 du règlement sur le

camionnage en vrac publié dans la Gazette officielle du Québec du 17 mai 1978 se lit comme suit: "Le permis de catégorie "extra-provincial" autorise son titulaire à fournir, selon sa teneur, le service: a) Depuis un lieu situé aux frontières du Québec à une situation finale située au Québec lorsque le lieu d'origine des matières transportées est situé à l'extérieur du Québec;

"b) Depuis un lieu situé aux frontières du Québec jusqu'à un autre lieu situé aux frontières du Québec sur un parcours situé au Québec lorsque le lieu d'origine et la destination finale des marchandises transportées sont situés à l'extérieur du Québec."

Au paragraphe 3 de l'article 2.73 des règles de pratique de la commission, il est exclu l'obligation, lors d'une demande de permis de catégorie "extra-provincial", de publier la demande. Il s'agit là, à notre avis, d'une anomalie qui devrait cesser immédiatement d'exister et, à tout le moins, le requérant d'un tel permis devrait être obligé de publier sa demande au moins dans un document officiel de la commission afin de permettre à des titulaires de permis de vrac ou à tout intéressé de faire valoir leurs droits, s'il y a lieu.

L'ANCAI a cependant constaté qu'aucun commissaire ne provient du camionnage en vrac, soit directement, soit indirectement. Les titulaires de permis de vrac auraient droit, eux aussi, à des commissaires qui ont oeuvré dans leur domaine à la condition qu'ils aient la formation et l'expérience pour remplir ces fonctions de grande responsabilité.

En résumé, l'ANCAI est définitivement d'avis que les juges doivent demeurer à la Commission des transports du Québec et que les commissaires ne doivent plus venir exclusivement du camionnage général, mais aussi du camionnage en vrac. Aussi, les services administratifs de la commission sont chargés de trop de délais et de trop d'exigences.

Enfin, toute décision rendue par un commissaire seul devrait pouvoir être révisée à la demande de toute personne intéressée pour toute question de fait ou de droit ou par la commission et ce, en audience publique.

Les fonctions et pouvoirs de la Commission des transports du Québec devraient être élargis afin de permettre à la commission de vérifier tout permis sur demande de toute personne intéressée ou de sa propre autorité. La non-exploitation d'un permis et le non-respect des lois et règlements sur le transport devraient être des éléments justifiant l'annulation d'un permis et même la confiscation des plaques d'immatriculation dans des cas d'abus flagrants et ce, qu'il y ait eu poursuite au pénal ou pas.

(15 h 30)

Le transport illégal est une des plaies dans le transport au Québec et il est inadmissible que la Commission des transports du Québec par ses juges n'ait pas de pouvoir de regard sur le transport illégal et que ses juges n'aient pas le pouvoir de confisquer des plaques d'immatriculation et d'imposer des amendes dans le cas de non-respect des lois et règlements.

D'autre part, dans le cas où l'intérêt public est en jeu, il y aurait lieu que la commission tienne des audiences publiques qui devraient toujours être présidées par un juge afin de s'assurer que les droits fondamentaux de tous et chacun soient respectés.

L'ANCAI a constaté que les travaux dans le camionnage en vrac ne débutent en général qu'au mois de juillet. Par contre, il est évident que les permis de camionnage en vrac devraient expirer le dernier jour de juin de chaque année afin d'éviter des coûts d'immatriculation inutiles et onéreux pour les titulaires de permis.

Enfin, le Bureau des véhicules automobiles ne devrait émettre aucune plaque de camionnage en vrac à moins que le titulaire du permis ne fasse la preuve par un document émis par la Commission des transports du Québec qu'il a produit avant l'expiration de son permis un rapport d'activités pour l'année précédente.

Depuis 1974, l'ANCAI a été constamment présente devant la Commission des transports du Québec lors des audiences pour la fixation de taux et tarifs dans le camionnage en vrac. La Commission des transports du Québec, depuis quelques années, fixe des taux et tarifs en tenant compte de chacune des régions de camionnage en vrac.

Non seulement l'ANCAI est d'accord avec une telle politique, mais l'ANCAI a été l'organisme qui a toujours prôné que les taux et tarifs devraient être différents d'une région à l'autre et l'ANCAI a effectivement, depuis trois ans, fait des preuves à cet effet.

L'ANCAI est convaincue que la commission doit continuer à fixer dans le camionnage en vrac des taux et tarifs. Ces taux et tarifs devraient toujours être des minimums. De plus, n'importe quel facteur d'ordre économique devrait pouvoir être retenu par la Commission des transports du Québec pour fixer les taux et tarifs.

Enfin, les taux et tarifs devraient toujours être fixés suite à la tenue d'audiences publiques. Finalement, toute personne intéressée devrait continuer à avoir le droit, si elle le désire, d'intervenir devant la commission.

Le lieutenant-gouverneur en conseil sera bientôt amené à approuver des modifications au règlement sur le camionnage en vrac. Au moment où la commission parlementaire siégera, ces modifications auront probablement été sanctionnées et les deux principes fondamentaux que le législateur ne doit pas perdre de vue sont: 1) que toute personne — et, dans le cas d'une corporation, c'est même une obligation — ait le droit d'être représentée par un avocat; 2) les conseils d'administration de toute corporation ont des pouvoirs qui leur sont dévolus soit par la Loi canadienne des corporations, soit par la Loi des compagnies de la province de Québec. Il serait définitivement ultra vires et inconstitutionnel que la Commission des transports du Québec ou un de ses commissaires ait des pouvoirs d'approuver et de fixer les conditions avant que les résolutions ou les règlements d'une corporation entrent en vigueur.

Il est normal que la Commission des transports ait des pouvoirs réglementaires pour ses

règles de pratique et de régie interne. Cependant, l'ANCAI demeure convaincue qu'il revient au lieutenant-gouverneur en conseil de jouer le rôle législatif dans le cas où la loi délègue ce pouvoir au lieutenant-gouverneur en conseil. Il est évident que la commission pourrait être consultée, mais il serait tout à fait anormal que ce soit elle qui ait le pouvoir réglementaire.

Le législateur a prévu à l'article 6 de la Loi des transports la création d'un conseil consultatif. L'ANCAI a constaté que ce conseil n'a jamais vraiment fonctionné et qu'il y aurait lieu que ses fonctions qui sont prévues à l'article 9 de la Loi des transports, chapitre 55, soient exercées.

Article 9. Ce conseil a pour fonction: a) de donner son avis et de faire des suggestions au ministre sur toute question que celui-ci lui soumet; b) d'étudier à la demande du ministre tout problème relatif à l'application de la présente loi et de lui soumettre des rapports et des suggestions à ce sujet; c) d'exercer toute autre attribution d'ordre consultatif que le lieutenant-gouverneur en conseil ou le ministre peut lui conférer.

Les personnes possédant une compétence spéciale dans le domaine du transport devraient y siéger et les réunions du conseil devraient avoir lieu assez régulièrement. La Commission des transports du Québec pourrait y déléguer un de ses membres.

En conclusion, l'ANCAI, croit que ces réformes, si elles étaient acceptées à la commission parlementaire, favoriseraient une meilleure harmonie entre tous les titulaires de permis, une meilleure protection de leurs droits et la protection du public en général serait mieux assurée.

L'ANCAI tient à remercier les membres de la commission parlementaire de lui avoir permis de se faire entendre et tient à signaler en terminant que le rapport CEGIR n'a, et avec raison, que des éloges à faire à l'Association nationale des camionneurs artisans Inc., et à ses dirigeants.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre, vous avez des commentaires ou des questions?

M. Lessard: Deux questions, c'est-à-dire que je commence par deux.

Non pas au niveau de l'Association nationale des camionneurs artisans, comme telle, mais quand je rencontre des camionneurs artisans individuellement, on nous reproche énormément la lourdeur administrative et tout le processus judiciaire qui est exigé à la Commission des transports. On va même bien souvent jusqu'à nous recommander d'avoir un peu ce qu'on aurait pu appeler tout à l'heure, à la suite de la discussion que j'ai eue avec M. Legris, des commissions de petites créances ou quelque chose de très simple, soit au niveau des transferts de permis, de renouvellements de permis, afin que les gens ne soient pas toujours dans l'obligation, lorsqu'ils ont à témoigner devant la Commission des transports, d'avoir tout le processus judiciaire ou les avocats derrière eux qui leur coûtent assez cher, et les déplacements, etc. Je constate d'abord et je suis

un peu surpris de voir que ces doléances ne reviennent pas dans votre mémoire. Au contraire, ce ne sont que des félicitations pour la Commission des transports du Québec ou à peu près. Je ne veux pas que vous la blâmez nécessairement — elle en a déjà assez sur le dos — mais je trouve un peu curieux que vous ne parliez pas de ces doléances? Plus que cela, vous allez jusqu'à exiger encore plus de la Commission des transports, ce qui m'amène à dire que cela va créer encore, cela va multiplier les lourdeurs administratives sur deux points en particulier.

Les permis extra-provinciaux. Vous avez expliqué dans votre mémoire que vous demandez qu'à l'avenir, par exemple, toute demande de permis extra-provinciaux devrait être publiée dans la Gazette officielle ou dans une publication qui proviendrait de la Commission des transports. Encore là, si on demande que ce soit publié, cela veut donc dire qu'il y a audition — s'il y a contestation de la demande de permis — et tous les délais normaux que cela comporte dans le processus judiciaire.

Il y a un autre point aussi — je vais arrêter sur cela pour obtenir vos commentaires — je pense que c'est à la page 5, où vous demandez que toute personne intéressée puisse avoir le droit de contester — c'est cela, page 5 — toute décision rendue par un commissaire seul. Je me rappelle très bien quand, en 1972, on a adopté la Loi des transports. On avait permis à ce moment-là d'augmenter le nombre de commissaires, à ce que je sache, et deuxièmement, je me rappelle qu'on avait donné en commission plénière l'autorisation de limiter des délais et essayer de les réduire à un commissaire seul à siéger. Là, vous dites que toute personne qui voudrait contester la décision d'un commissaire pourrait le faire sur toute question de fait ou de droit et ce, en audience publique. Je vous avoue que j'ai bien l'impression qu'il va y avoir des contestations continuellement, ce qui veut dire que là, on augmente encore les lourdeurs administratives de la commission. On n'a pas le choix si on crée encore multiplication de ce processus de révision, d'intervention. Ce ne sont pas 18 commissaires dont on devrait avoir besoin, mais encore bien plus que cela. J'aimerais avoir vos commentaires sur ces deux points précis parce qu'il me semble qu'on essaie de se diriger vers une diminution des lourdeurs administratives et là, avec cela... Je comprends un peu dans quel objectif vous posez la question.

M. Piuze: Avec votre permission, M. le Président, M. le ministre, concernant les permis extra-provinciaux, c'est un exemple que j'ai donné ici. Si on prend le délai le plus extrême qu'on retrouve généralement concernant la Commission des transports, c'est, bien sûr, la publication de la demande dans la Gazette officielle du Québec; c'est le principe général. Lorsqu'on arrive avec les permis extraprovinciaux et les publications de demandes dans la Gazette officielle, ce sont des délais terribles; on le sait, on l'admet. Lorsqu'on arrive avec les permis extraprovinciaux, on tombe

dans l'autre extrême et on dit: Vous déposez votre requête et on vous l'accorde tout de suite.

Il y a peut-être, M. le ministre, des gens qui sont titulaires de permis dans le vrac qui pourraient donner ce service, effectivement, et non seulement le pourraient, mais sont en mesure de le donner et qui ne connaîtront jamais, sauf au moment où la décision, six mois après, sera publiée dans la Gazette officielle, qui ne sauront jamais qu'ils viennent de perdre un droit parce qu'un nouveau permis vient d'être émis dans ce domaine.

Ce que je veux dire, M. le ministre, pour répondre à votre question, c'est qu'il y a des délais extraordinaires, cela tout le monde l'admet, mais il ne faudrait pas sombrer non plus dans l'autre extrême où on fait disparaître toute sorte de publicité et, sous prétexte d'efficacité, on crée des dommages irrémediables à des gens qui ont investi beaucoup dans le domaine du camionnage. C'est là-dessus que je voulais en venir.

M. Lessard: Est-ce que ceci ne pourrait pas être corrigé, par exemple, en indiquant à la commission que c'est son devoir et sa responsabilité de vérifier d'autres transporteurs qui ne sont pas aptes — c'est dans ce sens qu'on parle un peu d'avoir une conception peut-être plus économique à la Commission des transports — à donner ce service et à le vérifier.

M. Piuze: M. le ministre, c'est peut-être possible dans des domaines autres que le vrac. Je prends un exemple récent où un permis extra-provincial a été émis de Murdochville à la frontière du Nouveau-Brunswick. Comment voulez-vous que la Commission des transports, même en ayant les meilleurs hommes du monde et les meilleurs enquêteurs du monde, soit en mesure d'entrer en contact avec les 300 ou 400 titulaires de permis qui sont dans le coin, de pouvoir les rejoindre dans des délais relativement courts, disons une semaine, pour savoir s'ils sont disponibles? C'est quelque chose d'absolument impossible et impensable.

M. le ministre, par la publicité... Celui qui s'occupe de son affaire, comme tout homme d'affaires, interviendra et viendra défendre ses droits. S'il ne s'en occupe pas, il en subira les conséquences. Au moins, vous lui donnez l'occasion, à titre de titulaire de permis, de venir faire valoir ses droits. C'est seulement cela que je voulais dire. Je suis conscient que les délais sont beaucoup trop longs, mais il ne faut pas tomber non plus dans l'autre extrême. Il ne faut pas demander l'impossible à la commission, elle ne peut pas faire cela, dans le vrac en tout cas; je ne me prononce pas pour le reste, mais pour ce qui est du vrac.

M. Lessard: Une autre question concernant...

M. Piuze: Les audiences publiques?

M. Lessard: Les audiences publiques; actuellement, l'article 14 de la loi permet de contester

une décision qui est prise devant un seul commissaire. Vous demandez de le maintenir.

Parmi les organismes qui se font entendre aujourd'hui et qui seront entendus demain, dans l'ensemble des mémoires, vous faites un peu exception; je comprends un peu dans quel sens, mais je voudrais avoir des explications supplémentaires, à savoir — c'est la recommandation du rapport CEGIR — que la commission ne devrait pas fixer les tarifs, mais qu'elle devrait accepter de déposer les tarifs et d'intervenir seulement s'il y a des dépôts de tarifs abusifs. L'Association nationale, l'ANCAI, demande justement que le rôle de fixation des tarifs continue d'être dévolu à la Commission des transports. J'aimerais avoir...

M. Piuze: M. le ministre...

M. Lessard: Je pense bien que vous allez toucher au bois en particulier, à ce sujet.

M. Piuze: M. le ministre, de toute manière, on va probablement aller en appel.

Dans le camionnage en vrac, il s'agit d'un transport qui est tout à fait particulier. On vit un phénomène social qui est peut-être exceptionnel par rapport aux autres transporteurs, peut-être parce qu'il y a eu trop de permis émis, peut-être parce qu'il y a trop de gens par rapport au volume de travail, mais il y a une chose qui est sûre et certaine: Si vous permettez, demain matin, la tarification par simple dépôt, vous allez mettre en faillite, d'ici six mois, au moins 50% des titulaires de permis de vrac; au moins. Les gens vont se faire une compétition qui serait peut-être anormale, une compétition que des hommes d'affaires, parce qu'ils ont une vocation d'hommes d'affaires — ce sont des gens qui ont oeuvré en affaires toute leur vie — ne feraient peut-être pas, normalement, entre eux. Chez les camionneurs en vrac, il y a des gens qui ne devraient pas y être, mais qui y sont.

(15 h 45)

Il reste une chose, c'est que lorsqu'ils se sont regroupés à l'origine, je parle des camionneurs artisans, c'était dans le but d'obtenir certains points fondamentaux, c'était dans le but de pouvoir revendiquer et d'essayer de se faire une politique commune qui leur éviterait en tant qu'individus de sombrer. En ouvrant la porte au dépôt des tarifications, nous sommes convaincus, M. le ministre, que ce qu'on a voulu par nos associations, ce point qu'on a voulu en particulier et que les membres ont voulu et que les camionneurs ont voulu pendant des années par la structure qu'ils se sont donnée pour protéger, en ouvrant cette porte, dis-je, vous venez justement de créer le danger et pas juste de le créer, vous venez de le fabriquer de toutes pièces et, dans six mois, il y en a qui vont en subir les conséquences.

M. Lessard: Si on disait, par exemple, que l'association ou le poste d'affectation régional serait autorisé à déposer des tarifs, est-ce que cela ne pourrait pas éviter le danger que vous mentionnez?

M. Piuze: Les postes d'affectation ou les associations où un titulaire de permis pourrait avoir le droit, il a actuellement ce droit, c'est son privilège, de déposer des taux et tarifs. Mais au moins, en les déposant, la commission, si on l'oblige de tenir des audiences publiques dans le cas où des gens interviendraient, en tout cas, que l'avis soit publiquement donné, permettrait à des gens qui ont des intérêts de venir dire: Ecoutez, nous, que la tarification baisse, on n'est pas d'accord ou, si la tarification baisse on est d'accord, mais on est d'accord d'y participer. Il ne faudrait pas que cela devienne une guerre indue où des gens dans le vrac qui ont la puissance économique, utiliseraient leur pouvoir excédentaire de profits pour l'assimiler, pour oeuvrer dans du camionnage au moment où nos gars ne pourraient pas y aller à ces taux concurrentiels, parce qu'ils n'ont pas le volume financier que ces gens pourraient avoir. C'est cela qu'il faut penser d'éviter.

M. Lessard: Vous recommandez justement, peut-être avec raison, qu'un commissaire ou des commissaires, en fait que des membres de la Commission des transports viennent du secteur du vrac. Je rejoins un peu les remarques, les questions que je posais concernant le conseil consultatif du transport. Moi je me dis une chose. Si, par exemple, on nomme des commissaires qui doivent être compétents dans le secteur du transport, et qu'on nomme des commissaires en relation avec des secteurs spécifiques, c'est-à-dire, par exemple, un commissaire qui est membre, qui provient — je ne dis pas qu'il ne pourrait pas être un excellent commissaire — du camionnage en vrac et qu'on le nomme parce qu'il provient du camionnage en vrac et qu'on nomme par la suite d'autres commissaires qui sont nommés parce qu'ils proviennent de l'Association du camionnage général ou un autre commissaire parce qu'il vient du secteur de la location, est-ce que vous ne pensez pas que cela va faire une Commission des transports assez anachroniques et cela va être, à un moment donné, des débats, des chicanes qui vont se soulever plutôt que de prendre des décisions selon une vue sociale et économique dans le meilleur développement du transport?

M. Piuze: M. le ministre, pour répondre à l'argument que vous énoncez, d'abord je tiens pour acquis que le lieutenant-gouverneur en conseil, c'est-à-dire le gouvernement, les gens qu'il va nommer à la Commission des transports, exigerait d'eux certaines qualités et je pense qu'une des qualités essentielles serait d'être en mesure d'être objectif et d'oublier quels que soient les rôles ou les positions qu'il a pu occuper auparavant pour remplir son rôle comme il doit l'être. A cet égard, un ministre responsable, comme vous l'êtes, vous choisirez des gens qui ont cette qualité. Je le pense, au moins.

Deuxièmement, M. le ministre, on constate qu'à la Commission des transports du Québec, en majorité, actuellement, les gens qui y siègent

proviennent d'activités qui se rattachaient au camionnage général. Cela ne les empêche pas d'être d'excellents commissaires et cela n'empêcherait probablement pas d'autres qui pourraient provenir du vrac d'être d'excellents commissaires eux aussi. La seule chose que les camionneurs artisans ont remarqué et nous ont signalée lors du congrès du mois d'avril 1978, c'est que — cela semblait être un vœu unanime de la part de l'assemblée générale — ils désiraient eux aussi, que cela vienne de l'association ou que l'individu vienne d'ailleurs, ce qui est important, c'est qu'il ait les qualifications, ils désiraient peut-être que quelqu'un qui a oeuvré dans ce domaine, que ce soit directement ou indirectement, remplisse lui aussi un rôle positif, à notre avis, qui pourrait être fort positif à la Commission des transports du Québec. Il ne s'agirait définitivement pas là de chicane de clocher, parce que si vous exigez des qualités d'un individu, et que c'est quelqu'un qui les a vraiment, il n'ira pas faire de chicane là, il va remplir son rôle quasi judiciaire comme c'est normal qu'un juge ou quelqu'un qui a ces fonctions les remplisse.

Je voudrais revenir, avec votre permission, M. le Président. M. le ministre, vous avez parlé tout à l'heure du conseil consultatif. Nous, nous voyons le conseil consultatif comme un organisme qui ferait une sorte de médecine préventive.

Vous avez des fonctionnaires très compétents, nous le reconnaissons publiquement, et c'est vrai. Malheureusement, ils sont débordés d'une part et, d'autre part, lorsqu'ils ont à intervenir dans les dossiers du transport en vrac, le feu est souvent pris. Que ce soit dans le transport en vrac, dans le transport général, dans la location, dans d'autres domaines, par un organisme comme le conseil consultatif, où vous auriez des individus, qu'ils appartiennent à une association ou pas, c'est votre privilège à titre de ministre, et l'association nationale tient à ce que vous gardiez ce privilège, c'est à vous, c'est normal que ce soit vous qui décidiez qui va y siéger, mais vous auriez l'avantage, grâce à des personnes compétentes qui seraient au conseil consultatif, de vous protéger contre certaines situations qui s'en viennent.

C'est comme ça qu'on voit le conseil consultatif. Je ne sais pas si M. le député de Charlevoix pourrait ajouter quelque chose; il a vécu le conseil consultatif au moment de sa création, mais on le voit comme ça. Lorsque vous nous dites que des gens viendraient des associations, une question que vous avez posée ce matin, est-ce que vous ne voyez pas un danger, des conflits possibles, M. le ministre? Mais, encore là, on vous dit que c'est à vous que ce privilège revient, à titre de ministre responsable et de membre du gouvernement. On vous dit: Exercez votre pouvoir. On vous demande de l'exercer et de nommer des personnes compétentes pour vous conseiller, M. le ministre.

M. Lessard: Etant donné qu'on est en commission parlementaire, j'aimerais bien avoir vos recommandations sur les deux modalités qui sont assez différentes, à savoir qu'on nomme des

délégués d'associations ou si on nomme des représentants compétents, pris dans différents secteurs?

En ce qui concerne les tarifs, vous recommandez que les tarifs continuent d'être fixés au niveau des régions par la Commission des transports. Actuellement, pour les tarifs, une région donnée peut faire valoir auprès de la Commission des transports, que les tarifs décidés ne sont pas assez élevés dans une région par rapport à l'autre. Je pense par exemple à des tarifs dans des régions comme Sept-Iles, la Côte-Nord, Fermont, etc. Est-ce que vous n'avez pas la possibilité de faire valoir des revendications devant la Commission des transports de telle façon que les tarifs puissent être différents d'une région à une autre?

M. Piuze: Oui, M. le ministre, on peut assurément faire des représentations à cet effet. Si on ne le fait pas régulièrement, j'espère que j'ai bien compris votre question, on le fait dans le cadre de la fixation générale des taux et tarifs. On a toujours déposé depuis trois ans des demandes de tarification qui variaient d'une région à l'autre. Comme vous venez de le dire d'ailleurs, dans la région 9, on a obtenu des taux de beaucoup supérieurs au reste du Québec, pour une partie, à cause de preuves particulières et d'un contexte particulier. Je pense que c'est votre question?

M. Lessard: C'est ça.

M. Piuze: Cela se fait actuellement, c'est comme ça qu'on fonctionne.

M. Lessard: Est-ce que ces tarifs, qui sont déterminés, décidés par la Commission des transports, à la suite des audiences publiques, sont respectés par vos membres? Lorsqu'ils travaillent pour le ministère, on n'a pas le choix, on doit respecter ces tarifs, mais lorsqu'ils travaillent pour l'entreprise privée, par exemple, est-ce que ces tarifs sont respectés?

M. Piuze: Je vais répondre à votre deuxième question, M. le ministre, à savoir que, quand ils travaillent pour d'autres, les tarifs sont respectés. Dans votre première question, vous me demandiez s'ils respectaient les tarifs. Nos camionneurs respectent les tarifs, mais il arrive que leurs employeurs ne paient pas les tarifs et ça, c'est régulier. C'est régulier, on a des conflits, des problèmes. On essaie, autant que possible, de les régler. On se rend compte cependant que c'est surtout dans le domaine forestier qu'on retrouve cette situation, parce que, dans le domaine forestier, on a vraiment affaire à des groupes puissants. Ces groupes, lois ou pas, ce qui fait leur affaire au moment où ça fait leur affaire, ils vont peut-être dire: Je l'utilise.

Le but de l'association, les membres de l'ANCAI en sont convaincus, c'est d'essayer de faire l'impossible pour que les taux et tarifs soient respectés. Dieu sait si on a des réclamations au civil, au bureau, pour que les taux et tarifs soient effectivement payés aux camionneurs.

M. Lessard: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le ministre. M. le député de Saint-Jean.

M. Proulx: Ma question s'adresse à M. Piuze ou à M. Dubé. Depuis 10 heures ce matin, vous parlez de transport illégal. Est-ce que vous pourriez nous donner des détails un peu plus précis? Cela se fait par qui, dans quels circuits, dans quelles régions, par quels groupes, pour quelles marchandises, et est-ce sur une grande échelle?

M. Piuze: Avec votre permission, M. le Président, le transport illégal se fait par qui? Sans donner de nom, parce que je ne peux pas vous en donner, il se fait, d'une part, par des détenteurs de permis, bien sûr, mais majoritairement par des détenteurs d'aucun permis.

Si, comme quelqu'un l'a dit ce matin, on sanctionnait les titulaires de permis pour du transport illégal, vous venez de faire un beau cadeau à ceux qui font du transport illégal sans permis, parce que, eux, de toute manière, la seule sanction qu'ils auraient, c'est une amende de \$50. Celui qui a un permis en main perd son permis et vous le forceriez à faire purement et simplement du transport illégal. C'est vrai qu'il en existe du transport illégal; c'est le fléau qu'on vit actuellement dans toutes les régions au Québec.

M. Proulx: Dans quelles régions?

M. Piuze: Dans toutes les régions au Québec, partout.

M. Proulx: Pour quelles marchandises?

M. Piuze: En ce qui concerne le vrac, ça peut se faire sous le couvert de la location, parce que vous savez que la location — on en a parlé beaucoup ce matin — dans le domaine du vrac constitue pour nous vraiment un problème. C'est vraiment un problème et peut-être, M. le Président, si notre président veut parler là-dessus ou peut-être M. Charest, qui est plus au courant... C'est vraiment un problème. Avec votre permission, M. le Président, M. Charest.

M. Charest (Richard): On a, dans notre région, du transport qui se fait par location et nous, en tant que détenteurs de permis, on a offert nos services depuis déjà trois ans et le transport se fait toujours par location. Je ne sais pas quel moyen ils ont pris. Je sais que les chauffeurs de ces camions ne sont pas des chauffeurs qui appartiennent à la compagnie qui fait faire le transport; ce sont des chauffeurs d'une autre compagnie qui détient des permis de transport d'une autre région que la nôtre.

A ce moment, ça devient un transport de location que j'appelle déguisée. On a pris des injonctions contre ces compagnies; c'est toujours pendant devant les tribunaux et le transport se fait toujours quand même.

M. Lessard: M. Charest, s'agit-il de compagnies qui ont des contrats du gouvernement, d'entrepreneurs qui ont aussi des permis de vrac et qui ajouteraient à leur flotte de camions, sous forme de location, pour faire des travaux pour eux-mêmes sur leurs propres contrats?

M. Charest: Il s'agit d'une compagnie qui a des subventions du gouvernement pour exploiter son commerce et nous, on ne peut pas faire leur transport car on dit que nos taux sont trop élevés. Ils vont vers la location, mais, dans la location, on trouve un moyen déguisé de le faire, parce que les chauffeurs, si je comprends bien, ne doivent pas être fournis par les représentants qui font faire le transport eux-mêmes. C'est une location de camions qui se fait pour ce transport. C'est un transport qui part de Charlevoix; je pense que le député de Charlevoix est très au courant, car ça fait trois ans qu'il est effectué, ce transport.

M. Lessard: Dans ce cas-là, les compagnies qui font de la location, en vertu du nouveau règlement d'avril 1978, n'ont plus le droit de fournir les chauffeurs.

M. Charest: C'est ça.

Le Président (M. Bordeleau): M. Piuze, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Piuze: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Allez-y.

M. Piuze: Concernant la location, il est bien sûr que la Commission des transports du Québec, lorsqu'elle émet un permis de location, c'est un permis qui est rattaché à l'entreprise. Il est bien sûr aussi que le locataire qui va aller voir le titulaire du permis, qui va dire: Loue-moi un camion. Dès qu'il a le camion entre les mains, il a le droit de faire son transport avec.

Si la Commission des transports du Québec avait la possibilité de s'assurer — c'est une notion économique sur laquelle on insiste tant — pour chaque camion qui serait fourni, que des titulaires de permis ne seront pas pénalisés par l'utilisation de la location, il y a peut-être une partie du problème qui pourrait être réglée. Quand on parle d'économie, c'est une question d'économie. Par la location, il est très facile... On l'a vécu dans le Lac-Saint-Jean, M. le ministre, où, sur du transport de "chips", à un moment donné, on a eu besoin d'équipement; une compagnie de location a obtenu un permis et elle a mis 200 unités dessus. Que voulez-vous que je vous dise? Elle a le droit de le faire. Si la Commission des transports avait eu, elle, le droit, avant d'émettre ce permis, de s'assurer qu'un camion roule sur le chemin avec un permis, que des titulaires de permis ne travaillant pas à cause de la grève de l'Alcan ou à cause de toutes sortes de phénomènes d'ordre économique n'étaient pas pénalisés, je suis convaincu qu'elle aurait été en mesure de prendre ses responsabilités et les aurait prises.
(16 heures)

Lorsqu'on vous dit qu'il y a vraiment un problème dans la location, il en existe effectivement un. Peut-être que la suggestion que je vous ferais de donner le pouvoir à la commission de s'assurer qu'au point de vue économique il n'y a pas de conséquences qui sont trop grandes, cela aiderait peut-être le sort de certains détenteurs de permis. Par le phénomène de difficultés financières ou de faillites qui arrivent par après à cause de ces situations, évidemment, ce sont les plus petits qui mangent la claque.

M. Lessard: Sans vouloir écraser le petit, il faut quand même une saine concurrence, parce qu'on est en concurrence avec l'Ontario et d'autres provinces; que ce soit dans le papier journal ou dans d'autres produits que nous avons à exporter à l'extérieur du Québec, il faut produire à des coûts concurrentiels. Si une compagnie, par exemple, va vers la location, est-ce que cela ne serait pas dû à ce que nos prix fixés par la Commission des transports, à la suite des recommandations et des audiences publiques, est-ce que ce ne serait pas dû au fait que ces prix sont trop élevés, de telle façon qu'il revient moins cher de faire de la location en vue de faire du compte propre plutôt que d'utiliser les services existants de vrac?

M. Piuze: M. le ministre, c'est peut-être possible, ce que vous dites. Je puis vous assurer que si la commission était obligée de s'assurer, avant que le camion circule, que les autres titulaires ne peuvent pas donner le service, ces titulaires, en tout cas, viendraient dire: Si vous me donnez un contrat de trois ans, je suis prêt à demander à la Commission des transports de me fixer une tarification peut-être différente. Mais au moment où les titulaires de permis de vrac prennent connaissance de la décision, les camions sont là et circulent, et à chaque fois qu'ils veulent négocier, c'est assez difficile parce que cela se fait souvent entre les mêmes gens qui créent précisément une compagnie pour remplir ce rôle bien particulier.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, M. Piuze, on a beaucoup parlé ce matin du dépôt de tarifs, et dans votre argumentation de tantôt, au nom des transporteurs en vrac que vous représentez, vous vous êtes dit en accord avec la politique de la Commission des transports qui fixe les tarifs dans les différentes régions du Québec. J'imagine qu'à ce moment vous vous faisiez le porte-parole du vrac que vous représentez et que ce n'était pas votre intention d'intervenir dans les autres formes de transport si le gouvernement jugeait utile de laisser les forces du marché s'exercer dans d'autres secteurs d'activités. Est-ce que j'ai compris cela?

M. Piuze: Avec votre permission, M. le Président, M. le député de Charlevoix, c'est un peu cela qu'on veut dire, mais il faudrait que j'apporte certaines nuances comme la remarque sur la location

que j'ai faite tout à l'heure, générale aussi. Ceux qui détiennent des permis de transport général ont, pour la plupart, le droit de faire du transport de camionnage en vrac soit parce qu'ils ont opté pour a), b), ou c), en tout cas, en vertu des différentes options du règlement 12-L. C'est bien sûr que si le ministre des Transports veut donner au général la possibilité de marcher par dépôt, il ne faudrait quand même pas que ce droit se rattache à leur clause de vrac. Je pense que le ministre n'a jamais voulu dire cela non plus. En tout cas, ce n'est pas notre intention.

M. Mailloux: Je pense que là où je voulais en venir, c'est que le législateur, dans le domaine du vrac, depuis quelques années, constatant un très grand nombre de permis à travers le Québec, et constatant d'abord que le volume des travaux offerts ne permettait pas à l'ensemble de ces transporteurs de gagner honorablement leur vie, a dirigé forcément peut-être la Commission des transports vers la fixation des tarifs pour permettre que l'utilisation de ce secteur d'activité devienne en partie rentable. Je pense que ce sont un peu, évidemment, les opinions que les gouvernements qui se sont succédé ont émises relativement au transport en vrac. Je comprends, dans le transport en vrac, les détenteurs de camionnage généraux qui ont des permis de vrac également. Ce que je voulais dire tantôt, c'est que votre argumentation était que vous vouliez que la Commission des transports continue à fixer les tarifs dans le domaine du vrac, mais que vous n'interveniez pas à ce moment pour les utilisateurs, les requérants de services, dans les autres formes de transport en général.

M. Piuze, vous avez été, à de nombreuses occasions, je pense, à la Commission des transports. Quand vous avez plaidé, alors que siégeait un juge et que des commissaires n'avaient pas de formation juridique, est-il déjà arrivé que des commissaires, ne possédant pas de formation juridique, aient eu gain de cause ou que leur opinion ait prévalu avant que le jugement soit rendu?

M. Piuze: Vous voulez dire sur des questions de droit?

M. Mailloux: Oui, sur des questions de droit. Est-ce que, quand on parle de commissaires qui doivent siéger avec des juges sur des questions de droit, de par leur formation, on ne parle pas deux langages complètement différents et est-ce que les deux ou trois personnes qui sont assises ne sont pas placées dans la même position pour porter jugement? C'est parce que vous êtes avocat.

M. Piuze: Question difficile, M. le député de Charlevoix, que vous me posez là. C'est bien sûr que celui-là qui est juge a des notions générales, de par sa formation juridique, que des commissaires qui ont d'autres formations, soit comme ingénieur ou autre chose, n'ont peut-être pas.

Mais je peux vous dire — je ne me souviens pas de cas — que, sur les questions de droit comme telles, à ma connaissance, ce sont les juges qui les ont tranchées. Sur les questions de fait, c'est bien sûr, la décision se prend à la majorité; c'est normal. C'est peut-être à ce niveau qu'intervient le fameux facteur économique qu'on ne retrouve pas nécessairement dans les décisions.

C'est à ce niveau qu'il intervient, même si on ne le trouve pas dans le dispositif de la décision.

M. Mailloux: Où je voulais en venir, c'est à l'argument suivant: Dans le rapport CEGIR, on parle de nomination de commissaires qui ne seraient pas des juges. La question, l'interrogation que j'ai à l'esprit est la suivante: Si, dans l'avenir, continuaient à siéger des gens avec formation juridique et d'autres qui n'en ont pas, dans quelle position seraient placés des gens de très grande valeur, mais qui ne parleraient pas le même langage et qui n'auraient pas la même compréhension d'un dossier?

Cela me laisse perplexe sur les bancs qui seront organisés dans l'avenir et l'occasion qu'auront de rendre valablement service des commissaires qui auraient à siéger avec des juges, s'ils ne siègent pas seuls dans des causes où il n'y a de décisions qu'en fait et non en droit.

M. Piuze: C'est bien sûr, M. le député de Charlevoix, que les votes, les décisions lors d'une audience publique se prenant à la majorité, c'est sûr que c'est un problème qui peut exister. C'est sûr.

M. Mailloux: M. Piuze, vous avez parlé — pas de manière tellement importante; puisque le rapport CEGIR a félicité votre association, je ne vous en blâme pas — vous vantez le travail de la commission. On parle quand même, dans tous les mémoires, de la lourdeur administrative de la Commission des transports. Je pense que la Commission des transports a été lourdement chargée sur cette facette du problème.

Est-ce que vous ne croyez pas que ce n'est pas propre seulement à la Commission des transports, cette lourdeur administrative, et que ça ne fait pas partie de tout l'appareil gouvernemental, de toutes les régies, de toutes les commissions gouvernementales? Je vous donne un exemple particulier. Je conviens que le domaine du transport est terriblement complexe. Je vais donner un exemple où c'est moins complexe un peu. La Régie des alcools du Québec, qui est un organisme judiciaire également, on pourrait bien l'accuser de lourdeur administrative quand, pour un transfert de permis d'épicerie d'un côté de la rue à l'autre, ça prend de trois à six mois. Je pense que c'est moins compliqué que dans le domaine des transports.

Je pense que la lourdeur administrative de la Commission des transports, c'est un peu propre à tout appareil gouvernemental. Je ne dis pas ça

pour charger les fonctionnaires, mais, dans tout appareil gouvernemental, je pense qu'on retrace ce phénomène un peu partout.

La question suivante que je voulais vous poser, c'est que vous appuyez la recommandation du rapport CEGIR selon laquelle une publication peut écourter certains délais que vous constatez dans la parution de la Gazette officielle. J'ai souvenir que qu'il y a quelques années, alors que j'étais titulaire, nous avons fait faire une étude approfondie — si ma mémoire est fidèle — à la demande de la Commission des transports, afin qu'une telle publication soit mise en place pour écourter les délais, dont toutes les associations se plaignent.

Mes renseignements et les renseignements que j'avais dans le temps sont qu'une telle publication n'aurait pas tellement écourté les délais qu'on retrouve dans la Gazette officielle et que les coûts afférents auraient été semblables à ceux qu'on rencontre dans la Gazette officielle. Pourriez-vous éclairer la commission sur les vues que vous avez sur les délais que vous rencontrez dans la Gazette officielle et comment cela pourrait être écourté?

M. Piuze: Avec votre permission, M. le Président, M. le député de Charlevoix, la publication dans la Gazette officielle d'une demande nécessite, bien sûr, des délais, je ne sais pas, mettons quinze jours avant que ce soit transmis pour publication. Ensuite, cela amène des délais pour ceux qui veulent intervenir une fois que c'est publié. La commission, par ses règles de pratique et de régie interne, a tenté probablement d'alléger ce phénomène en prévoyant, dans certains cas, la publication dans les journaux. Bien sûr, c'est une publicité qui est publique. Ce que nous déplorons, c'est qu'il est possible que des gens publient dans des journaux sans que les titulaires de permis ne voient les publications. Ce que nous déplorons, c'est que ceux qui auraient intérêt à protéger leurs investissements et leurs droits ne puissent pas intervenir, à ce moment-là, dans les délais légaux. C'est bien sûr que si on prolonge les délais, on n'en sortira plus.

Nous, on a vu comme solution, M. le député, la publication par la commission, parce que c'est quelque chose, on sait que ce serait publié là. La commission est assurément, je pense, organisée pour pouvoir, d'une manière rapide, publier ces demandes qu'elle a reçues et cela permettrait, dans des délais peut-être de cinq jours, à toute personne intéressée d'intervenir au dossier. D'abord, c'est bien sûr que celui qui fait une demande par la publication de la Gazette officielle se plaint lui-même de la lenteur, mais il est possible pour lui d'utiliser les dispositions des règles de pratique et de régie interne de la commission et d'utiliser, dans certains cas, la publication dans les journaux. Encore là, comme je vous le dis, cela a pour conséquence souvent de brimer des détenteurs de permis. Ce qu'on veut faire par la publicité, c'est de permettre à des personnes intéressées de venir faire valoir leurs droits. C'est ce qu'on

veut faire par la publicité. En publiant dans les différents journaux, c'est bien évident que le camionneur qui est à Gaspé ne lit pas nécessairement le journal La Presse de Montréal et c'est bien évident que sa femme ne s'abonne pas à tous les matins à tous les journaux qui peuvent circuler au Québec.

Nous, en tout cas, on verrait cela comme étant une solution. De là, M. le député, à dire que ce serait plus rapide, je pense que oui, ce serait plus rapide. Cela permettrait, par l'entremise des associations ou, en tout cas, des personnes organisées, de protéger les droits des détenteurs de permis dans la région ou à l'endroit où les demandes pourraient être faites, que ce soit dans le domaine de la location ou dans n'importe quel domaine, dès que les gens seraient intéressés. Ce n'est pas seulement dans le vrac, c'est partout. Le président de la Commission des transports qui a sûrement fait des études là-dessus pourrait peut-être mieux répondre que moi à cette question, si jamais vous voulez l'entendre.

M. Mailloux: M. le Président, j'ai une dernière observation étant donné que, tantôt, on a mis mon comté en cause par la voie de M. Charest en parlant de transport illégal. Je pense que ce n'était pas le député qui était en cause. C'était une compagnie minière qui vient chercher chez nous, dans une région donnée, un minerai qui est exporté dans une autre région du Québec. J'ai souvenir qu'au moment de la dernière demande d'un contrat donné, il me semble qu'il y a environ une année, malgré que l'ANCA ait proposé les mêmes taux à la compagnie que ceux supposément facturés par la compagnie qui était à location, on a préféré la compagnie étrangère aux gens du milieu, mais sans avoir la preuve que la compagnie payait un taux plus bas que celui que la Commission des transports avait fixé. Je pense qu'il n'y a pas de preuve indiquant que la compagnie pour certaines considérations aurait obtenu le contrat.

M. Charest: Si on revient au premier contrat qui a été accordé à cette compagnie de location, il y avait eu des demandes de soumissions faites et on a pris connaissance des demandes de soumissions qui ont été faites et le taux qui avait été demandé par cette compagnie de location était inférieur au taux fixé par la Commission des transports.

(16 h 15)

Dans le dernier contrat, je ne sais pas quels sont les taux qui ont été demandés par cette même compagnie parce qu'on n'a pas eu à rencontrer cette compagnie. Après plusieurs demandes de la rencontrer pour discuter de ce transport, on nous a toujours ignorés, on n'a jamais eu l'occasion de les rencontrer depuis ce temps. Je ne sais pas si les taux ont été modifiés suite à la première entente.

Le Président (M. Bordeleau): Il n'y a pas d'autres questions de la part des membres de cette commission? Pas d'autres commentaires, M. Piuze, messieurs les représentants de l'association?

M. Dubé (Gérard): Si vous me permettez, j'aurais peut-être...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Dubé.

M. Dubé: ... l'occasion de répondre à une question posée par le ministre des Transports à laquelle M. Piuze n'aurait pas répondu. Parce que lui n'est pas placé de la même façon que je le suis. C'est la question concernant les représentants au conseil consultatif. Je voudrais vous dire que, pour ma part — parce que cela me touche assez — ce ne serait pas nécessaire que ce soient des représentants comme des présidents d'association ou quelque chose comme cela, mais je pense que ces gens devraient provenir d'un milieu où on a travaillé dans le transport en vrac.

Peu importe où vous le prendrez, c'est sûr que cet individu aura touché à un milieu et peut-être dira-t-on: Il appartient encore à telle ou à telle association. Nous avons 4000 membres, si vous en prenez un parmi ces 4000, parce que nous travaillons dans le vrac, on dira encore: C'est l'association nationale. C'est ce que je voulais dire. Je viens d'un comté, je représente provincialement mon association, mais je viens de quelque part; vous venez d'un autre comté, vous êtes ministre des Transports de la province. N'importe où au Québec, on vient de quelque part, d'un comté ou d'un milieu. C'est tout simplement cela, mais il n'est pas nécessaire que ce soit un président, mais quelqu'un qui connaît le transport concerné. C'est cette précision que je voulais apporter.

M. Lessard: Je suis d'accord, nous ne pouvons pas quand même éviter de choisir, au niveau du conseil consultatif, des gens qui ont acquis une expérience dans un secteur spécifique et qui ont démontré, aussi, une compétence. Ce que je crains — je veux bien préciser — c'est lorsque, par exemple, des associations me demandent... Si quelqu'un est rendu président d'une association, je pense qu'il a démontré une connaissance et une compétence dans son secteur. Le danger que j'y vois, c'est que si cette personne est choisie et déléguée par des associations et qu'elle est à la présidence d'une association, il se peut qu'elle intervienne, au conseil consultatif, d'abord en tant que président de son association, ce qui veut dire qu'on aura des présidents d'association qui vont se confronter entre eux et, comme le soulignait le député de Charlevoix, on aura peut-être des difficultés à obtenir un consensus, chacun va défendre sa chasse gardée. C'est dans ce sens que j'interrogeais un peu la commission, parce qu'il va falloir, justement, au conseil consultatif, que des décisions soient prises à ce sujet. Je voulais justement interroger les membres des groupements pour savoir vers quelle modalité on devrait se diriger.

Il est certain que dans un tel conseil consultatif, il devra y avoir des représentants de tous les secteurs du camionnage au Québec, ou encore des représentants universitaires, aussi qui sont dans le secteur. Pensons à Sherbrooke où on

enseigne des techniques des transports, cela pourrait être aussi des gens de ce secteur-là. C'est la même chose au niveau de la commission, on dit que cela ne doit pas nécessairement toujours être des gens de formation juridique. Je pense qu'il y a un besoin de gens de formation juridique, mais des personnes, aussi, qui ont de l'expérience dans un secteur, qui peuvent prendre des décisions très logiques et très rationnelles parce que, justement, ils ont l'expérience de ce secteur. Cela ne prend pas toujours des diplômés d'université pour prendre les meilleures décisions possible.

Le Président (M. Bordeleau): M. Piuze, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Piuze: Oui, M. le Président. Je voudrais souligner au ministre des Transports le problème du transport illégal; on en parle dans le mémoire. Il nous est arrivé, à quelques reprises, de prendre des injonctions en Cour supérieure du Québec afin d'obtenir une ordonnance de la cour enjoignant les individus d'arrêter de faire du transport illégal. Dans tous les cas, je dois admettre que cela nous a été refusé pour le motif qu'il fallait d'abord faire la preuve que ces gens avaient été condamnés par des tribunaux pour infraction à la Loi des transports.

Comme vous le remarquez dans le mémoire qu'on dépose, si on veut régler une partie de ce problème qui coûte fort cher à l'Etat et au titulaire de permis, à l'Etat parce que le transport illégal est souvent payé en dessous de la table, donc ce sont des impôts et des taxes que vous ne percevez pas, au titulaire de permis parce que lui, c'est du transport qu'il ne fait pas.

Il y aurait peut-être lieu — et cela, vous pourriez peut-être en parler à votre collègue du ministère de la Justice — que les juges de la Commission des transports du Québec, qu'il y ait eu condamnation ou pas, poursuite ou pas devant les tribunaux, puissent, à la demande d'une partie intéressée ou de leur propre autorité, suite à leurs services d'enquête, annuler, suspendre et même confisquer les plaques d'immatriculation, leur donner des pouvoirs pour qu'ils puissent protéger les droits des titulaires de permis et du public, bien sûr, en général.

A quoi, M. le ministre, servirait une commission, même la mieux intentionnée, si, d'autre part, le ministre des Transports qui est chargé de l'application de la loi n'a d'autres pouvoirs que d'envoyer des agents, donner des billets et entreprendre des poursuites deux ans après et des condamnations qui viennent trois ans après. Le mal, au point de vue économique, est définitivement fait. Je pense qu'il n'y a personne qui va nier cela. Peut-être que la solution qu'on vous suggère permettrait, autant au gouvernement qu'au ministre des Transports et à la commission, de jouer un rôle positif dans ce domaine.

M. Lessard: En plus de cela — parce que moi, cela me préoccupe le transport illégal — le danger, c'est de condamner quelqu'un avant qu'il soit

entendu. Si, par exemple, vous condamnez quelqu'un pour avoir fait du transport illégal, il peut aller en appel de la décision de la commission, si on suspend ses immatriculations et que, par exemple, un an après, après avoir interjeté un appel, on constate qu'il n'a pas fait de transport illégal, le mal est fait pour lui aussi.

M. Piuze: Je comprends, M. le ministre, mais il reste que ce sont des gens responsables qui siègent à la Commission des transports, des juges qui ont exactement la même formation et les mêmes pouvoirs et peut-être plus de pouvoirs, dans le fond, en tout cas les mêmes pouvoirs que leurs confrères qui siègent aux Sessions. En tout cas, moi je serais prêt à leur faire confiance là-dessus. Evidemment, il y a des grands principes. Comme je vous dis, peut-être que votre collègue, le ministre de la Justice, y verrait des objections, mais, quant à nous, assurément, on cherche une solution et c'est la seule solution jusqu'à maintenant qui nous semblerait avoir des conséquences positives. Lorsque le rapport CEGIR parle constamment de l'aspect économique et de la notion économique et qu'on revient constamment sur cette notion, il reste que je suis convaincu que la commission en tient compte dans ses décisions, même si elle ne l'écrit pas. Il y a un aspect économique fortement important; des gens qui ont payé très cher pour se doter d'équipement, détenir des permis, respecter les lois n'ont aucun moyen, aucun recours pour ne pas se faire voler du transport par des gens qui font du transport illégal. Je comprends que vos services font l'impossible pour agir.

Je me souviens — il y en aurait peut-être une autre solution, M. le ministre — que l'ancien ministre des Transports avait adopté une disposition à un moment donné dans la loi permettant aux agents, dans le cas de transporteurs étrangers, de geler les véhicules. On avait réussi à faire appliquer cela à Mont-Joli en 1975 pour un transporteur du Nouveau-Brunswick qui, avec ses tracteurs et ses camions-remorques, venait faire notre transport à nous autres. Il avait été saisi et on avait exigé \$5000 par tracteur. C'est évident qu'il a payé les \$5000 et on ne l'a jamais revu. Ce serait peut-être une autre solution, elle est draconienne bien sûr, mais il va falloir, M. le ministre — je pense que vous êtes conscient vous-même du problème, je ne fais pas que le penser, je sais que vous l'êtes — trouver une solution. Cela coûte énormément cher aux titulaires de permis et à ceux qui vivent dans la légalité que cette situation d'illégalité où on est incapable d'obtenir des résultats, le mal est fait. Qu'est-ce que vous voulez, le mal est fait quand on réussit à obtenir des sanctions.

Le Président (M. Bordeleau): Autres questions, M. le ministre.

M. Lessard: Oui. J'aimerais avoir votre opinion sur la relative indépendance de la Commission des transports vis-à-vis du gouvernement en ce qui concerne la réglementation. Actuellement

toute la réglementation est faite au niveau du ministère des Transports et il appartient à la Commission des transports d'appliquer cette réglementation.

Est-ce que la Commission des transports devrait avoir, selon vous, des moyens, des possibilités, quitte à les soumettre au lieutenant-gouverneur en conseil, de faire, dans un secteur spécifique, lorsqu'elle en constate la nécessité, une réglementation et de la soumettre au ministre qui la soumet au lieutenant-gouverneur en conseil? Est-ce que la réglementation devrait rester au ministère ou si elle devrait se diriger, quitte à déterminer des balises générales au niveau du ministère des Transports, vers la Commission des transports?

M. Piuze: Nous pensons que l'exécutif et le gouvernement, c'est le ministre des Transports. Vous avez été élus pour légiférer. Vous êtes la majorité; donc, vous gouvernez et vous êtes responsables des actes que vous posez, des lois que vous faites et des réglementations que vous adoptez en tant que gouvernement devant l'électorat chaque fois qu'il y a des élections. On considère qu'il serait absolument anormal — c'est un des rôles fondamentaux d'un député et d'un gouvernement comme gouvernement — qu'un organisme qui n'a aucune responsabilité devant l'électorat, puisse remplir ce rôle qui vous est dévolu de par vos fonctions.

Bien sûr, M. le ministre, si vous désirez lui remettre ce pouvoir, c'est vous qui le déciderez, mais nous sommes convaincus que c'est à vous, à titre de ministre des Transports du Québec, que revient ce pouvoir. Cela ne vous empêche pas de les consulter.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le député de Charlevoix. Est-ce sur le même sujet, parce que j'avais reconnu le député de Champlain?

M. Mailloux: Oui, c'est sur une remarque que vient de faire le ministre des Transports. A ma connaissance, depuis que la Commission des transports existe, sauf de très rares exceptions, je ne sache pas que la Commission des transports n'ait pas été valablement consultée dans l'élaboration des règlements dans tous les secteurs d'activités. Ce serait s'induire en erreur de penser que c'est seulement le ministère des Transports qui a pondé les règlements qu'on rencontre dans tous les types de transport.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Champlain.

M. Gagnon: Je voudrais revenir à un sujet dont M. Charest a parlé tout à l'heure. Il a mentionné des compagnies qui ne s'occupent pas de service que vous offrez, les camionneurs, et qui font la location de camions pour faire leur propre transport. Est-ce que récemment ou au cours de la

dernière année il y a possibilité d'amélioration? Je veux dire: Est-ce que, par exemple, vous avez rencontré ces compagnies pour leur dire: Peut-être que nos tarifs sont élevés, mais si vous nous garantissiez un transport, comme M. Piuze l'a mentionné tout à l'heure, pour trois ans ou quelque chose comme ça, on pourrait vous donner les mêmes services et faire travailler les camionneurs? Est-ce que cette démarche a été entreprise?

M. Charest: Dans les taux qu'on a demandés dans les soumissions, on leur a fait part qu'on pourrait faire les paies aux camionneurs, ce qui leur enlève un lourd fardeau, ils sont d'accord là-dessus. C'est le principe que plusieurs emploient pour venir à bout d'avoir des contrats à longue échéance, parce que les taux étant fixés par la Commission des transports, on peut déroger aux taux. Ils ont employé, un bout de temps, nos camionneurs, mais, à un moment donné, ils ont essayé des camions à location et ils ont eu des problèmes. On ne peut pas nier ce fait, parce que pour du transport effectué dans les côtes où ils vont chercher ce matériel, ça prend des chauffeurs d'expérience, ça prend des gars qui savent se servir de la compression, si on peut s'exprimer ainsi. Il y en a plusieurs qui y ont goûté sérieusement.

Tout de même, les compagnies continuent à faire le transport. On a essayé de les rencontrer encore récemment et ils nous promettent des rencontres, mais, quand vient le temps, ça ne sert à rien, il n'y a pas moyen, le gars n'est jamais là. On voudrait rediscuter du contrat qu'ils ont actuellement. On ne sait pas si ce contrat est à longue échéance ou s'il est seulement à court terme. Mais il n'y a pas moyen de les rencontrer.

M. Gagnon: Selon votre expérience, est-ce que cette pratique occupe un bon nombre de camions dans le territoire dont vous parlez?

M. Charest: Cela occupe au moins une dizaine de camions, des "trailers-dumpers" un genre de camions qu'on a dans notre région et dans la région 3 aussi, d'où vient le transport, qui ont de la difficulté à se trouver de l'emploi dans notre région. Parce qu'un "trailer-dumper" ne peut pas faire n'importe quels travaux comme transporter du sable. Les endroits où c'est "dumpé", ce n'est pas la même place chaque fois qu'il "dumpe". Pour transporter de l'asphalte, tu "dumpes" une fois à une place et l'autre fois à l'autre place. Si ça penche trop, il va aller le "dumper" et, à ce moment-là, l'entrepreneur ne veut pas les employer.

(16 h 30)

Tandis que le transport dont je parle est chargé à un endroit et "dumpé" à un endroit; alors, il y a moyen d'arranger l'endroit où ils "dumpent" pour que ce soit aplomb et qu'ils puissent "dumper". Ce sont des transports à longue distance qui valent la peine d'être faits avec ces camions et c'est un transport intéressant, mais il n'y a pas moyen.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Alors, je remercie les intervenants de l'Association nationale des camionneurs artisans. Merci.

J'appelle donc maintenant l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec, soit le mémoire portant le no 19-M. Si vous voulez prendre place et vous présenter. Vous pouvez y aller.

Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec

M. Létourneau (Napoléon): Merci, M. le Président. Mon nom est Napoléon Létourneau, je suis le directeur général de l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec.

Si vous me le permettez, je vais d'abord présenter la délégation. A mon extrême droite, M. Benoît Lamontagne, directeur du département de foresterie au secrétariat de l'association; M. Léon Girard, président de l'association et directeur général de La scierie Saint-Michel, filiale du groupe Forex de Val d'Or; à ma gauche, M. Rosaire Dubé, propriétaire-associé des Matériaux Blanchette, division Amos; ensuite, M. Clément Dupont, directeur des opérations forestières de la compagnie Donohue-Saint-Félicien Inc. et, finalement, à ma gauche immédiate, M. Normand Laberge, vice-président chez Laberge et Laberge, Saint-Félicien.

Dans un premier temps, M. le Président, le président de l'association, M. Léon Girard, va présenter le mémoire de l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec. Je lui cède la parole.

M. Girard (Léon): M. le Président, M. le ministre des Transports, MM. les membres de la commission permanente des transports, l'importance du transport en vrac pour l'industrie québécoise du sciage peut se mesurer par sa croissance dynamique et phénoménale de ce secteur industriel québécois.

Longtemps artisanale, l'industrie québécoise du sciage a connu, vers la fin des années soixante, une évolution technologique qui la situe aujourd'hui à la fine pointe de la technologie, et même plus, elle est considérée dans le monde entier parmi celles qui s'étaient le plus transformées pour suivre l'évolution technologique.

Cette évolution technologique s'est accompagnée d'une évolution tout aussi importante au niveau de la gestion des entreprises. Ce phénomène s'est caractérisé, d'une part, par la diminution du nombre d'usines de sciage. Ainsi, de 2000 et plus qu'il était en 1950, ce nombre a diminué à près de 1500 en 1960; il était aux environs de 1000 en 1970, et maintenant, il se situe à près de 500, dont 175 environ sont dites commerciales, alors que les autres sont dites de service, puisqu'elles n'ont pas le privilège d'acheter des billots et de vendre du bois de construction.

D'autre part, ce phénomène s'est aussi accompagné de regroupements d'usines de sciage,

d'intégration à des compagnies de pâtes et papiers et à l'acquisition et à l'implantation de nouvelles usines de sciage.

L'effet global de ce phénomène technologique et de gestion se traduit par un secteur économique qui n'a plus un caractère artisanal et familial, mais plutôt industriel et commercial.

D'ailleurs, les statistiques récentes nous révèlent la profondeur de ces changements et le rythme soutenu de la croissance de l'industrie québécoise du sciage. En 1978, par exemple, la production québécoise totale du bois d'œuvre a atteint le sommet record de 3 300 000 000 de pieds mesure de planche, ce qui représente plus que le double de ce qu'elle était en 1970. En cette année 1978, l'industrie du sciage a coupé, sur les terres publiques du Québec, concessions forestières incluses, deux fois plus de bois que le secteur des pâtes et papiers.

A ce dernier secteur, elle a d'ailleurs fourni plus de 3 500 000 tonnes-année de copeaux. Ces statistiques de production peuvent se compléter par l'addition de 1 500 000 tonnes-année de planure, 1 400 000 tonnes-année de sciure et 750 000 tonnes-année d'écorce. La valeur totale des expéditions de l'industrie québécoise de sciage qui s'est élevée en 1978 à \$1 400 000 illustre son importance économique pour le Québec. Cet apport économique se manifeste de façon très sensible au chapitre de l'industrie du transport, non seulement quant au transport du bois de construction, mais plus encore quant au transport des arbres en longueur, des billots, des copeaux, des sciures, des planures et des écorces qui sont considérés comme des matériaux de vrac. Ainsi, en 1978, l'industrie québécoise du sciage a confié à des camionneurs artisans le transport de plus de 15 millions de tonnes d'arbres en longueur et de billots et de près de 9 millions de tonnes de copeaux, sciures, planures et écorces. Les versements de l'industrie québécoise de sciage à l'industrie du transport par camion se sont élevés, pour la même année, à près de \$170 millions.

Ces chiffres sont révélateurs de l'ampleur et de l'importance que revêt pour l'industrie du sciage toute politique reliée au transport, principalement dans le cas des produits forestiers. Il est fondamental de souligner ici que la forêt n'est pas un élément statique à l'encontre d'une mine ou d'une carrière et qu'elle s'éloigne à chaque année de l'industrie de sciage. Ce dernier facteur trouve une incidence financière considérable quand il s'agit plus particulièrement du coût du transport des arbres en longueur et des billots de la forêt vers l'usine de sciage. A ces deux dimensions de tonnage transporté et éloignement de la forêt de l'usine, il faut également rappeler le caractère de continuité et de permanence du transport dans l'industrie québécoise de sciage, c'est-à-dire le transport des produits forestiers de vrac s'effectue à longueur d'année, contrairement à certaines autres matières de vrac, et selon des contraintes de production très rigides: le caractère périssable des copeaux, par exemple. Considérant qu'une récente politique annoncée par le ministère des Terres

et Forêts du Québec verra la voirie forestière, à compter du 1er avril 1980, confiée à l'entreprise privée, cela signifie que le transport du sable et du gravier nécessaires à la construction de chemins forestiers entrera de façon manifeste dans les préoccupations de l'industrie du sciage.

C'est un autre élément qui s'additionne à ceux déjà mentionnés et qui montre davantage l'importance du transport en vrac pour l'industrie québécoise du sciage.

En recommandant des modifications quant au rôle, au mandat et à la structure de l'actuelle Commission des transports du Québec, le rapport CEGIR touche un facteur primordial pour l'industrie québécoise du sciage. C'est pourquoi l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec qui regroupe 149 membres propriétaires de 161 usines commerciales de sciage, représentant la majorité des requérants de services du transport routier, desservant toutes les régions comprises au règlement no 12, vous soumet le présent mémoire sur son appréciation et les recommandations du rapport CEGIR.

Je me permets d'ajouter, M. le Président, que ce n'est pas la première fois que notre association fait connaître ses points de vue sur le transport en vrac. En effet, au mois d'octobre 1974, nous faisons connaître nos commentaires sur le règlement no 12 du camionnage en vrac et, à cette époque, nous demandions au ministère des Transports que le transport du bois soit dissocié des autres matières en vrac et que la fixation des tarifs fasse l'objet d'une entente entre les requérants de services, les transporteurs ou associations de camionneurs.

Aussi, la décision du ministre des Transports de créer récemment un comité provincial du transport en vrac, produits forestiers, sous la juridiction de M. Guy Gagnon, nous laissait croire que les produits forestiers considérés comme du vrac pouvaient être une matière différente des autres produits.

M. Létourneau: M. le Président, plutôt que de continuer la lecture intégrale du mémoire que nous vous soumettons, nous allons essayer d'en dégager les points majeurs, les grandes lignes directrices.

Le Président (M. Bordeleau): Justement, parce que votre rapport est assez considérable; si on veut permettre aux membres de la commission de vous poser des questions, si vous voulez résumer certains points du rapport, allez-y.

M. Létourneau: Nous allons commencer, si vous voulez, par les points négatifs et terminer par les points positifs, ce sera plus salubre. Le premier point que nous voulons soulever, M. le Président, c'est l'absence de consultation auprès des requérants de services de la part de la firme CEGIR. Il y a deux éléments fondamentaux selon nous dans le transport et le premier, qui est prioritaire, c'est le requérant de services, que ce soit le passager le long de la route qui hèle un taxi ou en-

core celui qui veut prendre l'autobus; c'est prioritaire, c'est le requérant de services. On note, dans le rapport CEGIR, aucune allusion, disons, au requérant de services.

D'ailleurs, dans sa méthodologie définie à la page 14 du rapport CEGIR, du rapport final — on parle des transporteurs du ministère, de la commission, des requérants de services — on n'en tient pas compte. Également, on en tient comme preuve, disons, lorsqu'on analyse la liste de références aux pages 173, les bibliographies consultées, etc., que le groupe CEGIR s'est abstenu de consulter les requérants de services.

Alors, nous croyons, nous, qu'en tant que requérants de services, le rapport CEGIR ne s'est pas servi d'une consultation qui lui aurait certes apporté des renseignements additionnels très valables.

D'ailleurs, si on analyse la problématique qu'a su trouver CEGIR à partir des renseignements qu'il a obtenus, en page 20, par exemple, de son rapport, on lit qu'au niveau du vrac, la problématique, dans ces cas-là, serait le délai de traitement à la Commission des transports et la charge excessive.

M. le Président, nous nous permettons de vous souligner que si c'étaient seulement là les problèmes du vrac, je pense qu'il n'y aurait pas eu besoin d'avoir de rapport CEGIR. Il y a certainement d'autres problèmes et nous croyons que les requérants de services auraient pu, auprès du groupe CEGIR, soulever lesdits problèmes.

D'ailleurs, cette absence de consultation auprès des requérants de services a une incidence directe sur certaines recommandations du rapport. Effectivement, en page 42, on lit: "Il nous semble en effet essentiel par exemple que l'on consulte les associations de transporteurs sur les effets possibles d'une réglementation". Bien, pourquoi juste les transporteurs? Pourquoi pas les requérants de services?

Également, en page 111 du même document, on parle des listes de candidats et on dit: Bien, il faudrait se baser sur des listes de candidats fournis par les transporteurs, par la commission; mais les requérants de services, on n'en parle pas, on les ignore totalement.

Voici notre première constatation du rapport CEGIR: Les requérants de services, qui sont quand même prioritaires dans une structure de transport, on les a ignorés totalement. Nous ne savons pas que le mandat qui avait été confié au groupe CEGIR et qui est explicité aux pages 13 et 14 de son rapport final, le limitait à ce point.

Notre deuxième constatation est la suivante. Nonobstant le fait que nous ayons confié l'analyse du rapport CEGIR à des avocats et à des gens spécialisés dans le domaine juridique, c'est une analyse littéraire, très bien faite, de la belle sémantique, parce qu'effectivement on passe une soixante-quinzaine de pages à faire la distinction entre la régulation au sens strict, la régulation au sens large, la régulation au restrictif. Ensuite, on se permet de nous citer une étude qui faisait une espèce de distinction entre la réglementation et les pouvoirs discrétionnaires.

Effectivement, si le groupe CEGIR avait continué à consulter le document qu'il avait en main, il aurait certainement lu la conclusion du document qu'il nous citait et je le cite moi-même: "C'est donc avec beaucoup d'à-propos que cette partie du droit administratif, qui concerne particulièrement la classification des diverses fonctions de l'administration, a été qualifiée de partie hautement acrobatique, requérant un goût et une dextérité prononcée pour la gymnastique intellectuelle et verbale."

Alors, c'est notre appréciation, M. le Président, au niveau de l'analyse littéraire du rapport CEGIR. Maintenant, quand on parle du dépôt de contrats entre transporteurs et requérants de services, l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec souscrit à cette recommandation. Nous croyons d'emblée qu'il faut laisser libre le jeu des forces économiques en présence.

Lorsqu'un requérant de services a besoin d'un transporteur, il faut laisser le jeu de la libre négociation établir la tarification. Nous croyons que, lorsqu'on laisse une commission des transports — les derniers jugements de ladite commission au cours des trois dernières années l'ont démontré — fixer les tarifs, après audience publique, les données qu'elle possède et même les ressources humaines qu'elle a sous sa juridiction ne sont pas suffisantes pour lui permettre d'analyser l'incidence économique de la décision qu'elle va rendre. Au cours des dernières années, on a vu, par exemple, en 1977, la Commission des transports rendre jugement, qui faisait que l'industrie forestière voyait son tarif augmenter de 27% à 49%. Cette année encore, en 1978, la dernière décision de la Commission des transports avait pour effet de faire augmenter les coûts de 5% à 40%. (16 h 45)

Si on se rappelle ici le programme de développement de l'industrie des pâtes et papiers annoncé par le ministre Bérubé récemment — il aurait pu aussi bien parler de l'industrie du sciage à ce moment-là — il a souligné que les éléments importants de son programme reposaient sur le caractère non compétitif de l'industrie des pâtes et papiers et pour souligner ces facteurs, il disait: Le premier élément, c'est le coût de l'approvisionnement et le deuxième élément, c'est le coût de transport des produits finis. Si on analyse le premier élément plus en profondeur, le coût de l'approvisionnement, abattre un arbre sur l'île de Montréal ou l'abattre en Ungava, cela coûte le même prix. Le problème, c'est de le transporter de l'endroit où il est abattu vers l'usine de transformation. Quand le ministre dit que le coût de l'approvisionnement rend l'industrie des pâtes et papiers non compétitive, il aurait pu dire également l'industrie du sciage. Nous croyons qu'en permettant le dépôt, la tarification entre un transporteur et un requérant de services, cela pourrait permettre de rétablir un équilibre qui a été rompu par les décisions récentes de la Commission des transports.

Enfin, notre dernière constatation d'ordre général repose sur l'exclusion des produits forestiers,

des matières dites de vrac. Notre président, il y a un moment, soulignait effectivement que dans un mémoire antérieur, le 22 octobre 1974, déposé à cette date, nous soulignons l'importance de sortir en quelque sorte les matières forestières du domaine du vrac général. Nous sommes d'opinion qu'il n'y a aucune relation entre transporter de la neige, du gravier et du sable et transporter des arbres en longueur.

Sur certaines recommandations du rapport CEGIR, nous nous permettons d'apporter certaines recommandations. Concernant les pouvoirs de la commission au niveau de la réglementation, à la page 12 de notre mémoire, nous soulignons qu'il faut être prudent dans ce pouvoir que l'on veut donner. On dit: L'association croit que l'on doit prévoir à la recommandation no 4 du groupe CEGIR, quant au pouvoir de réglementation de la commission, que le législateur puisse désavouer certains règlements élaborés par la Commission des transports du Québec. Le gouvernement se doit de garder un droit de regard sur les activités réglementaires de la Commission des transports. Nous croyons que c'est fondamental. On ne peut pas laisser à la Commission des transports le pouvoir absolu. Il faut quand même que l'organisme élu qui est le gouvernement puisse quand même, à un moment donné, être capable de désavouer un règlement qui aurait eu des conséquences très néfastes au niveau d'un secteur industriel ou même d'une collectivité donnée.

Concernant enfin le recours au ministre, recommandé par le groupe CEGIR à la page 95 de son rapport, nous, à la page 14, disons ceci concernant cette recommandation: "En matière de fixation de taux et tarifs fixés par la Commission des transports, il y aurait lieu, dans certains cas, d'accorder au ministre ou au lieutenant-gouverneur en conseil un pouvoir de révision ou du moins d'instruction lorsqu'une décision de la commission heurte une politique gouvernementale déterminée ou, encore, bouleverse tout un secteur économique." Nous croyons, M. le Président — et nous nous adressons surtout au ministre des Transports — que la récente décision de la Commission des transports en 1979 heurte effectivement de façon très néfaste le secteur industriel forestier du Québec, tant les pâtes et papiers que l'industrie du sciage. Nous croyons qu'à ce moment-là le ministre ou encore le gouvernement devrait avoir un pouvoir d'intervention pour renverser une décision qui nuit considérablement à un secteur industriel. D'ailleurs, le même secteur industriel va aller s'adresser effectivement au ministre concerné pour demander une intervention. Pourquoi ne pas prévoir un mécanisme qui permettrait justement au ministre concerné des Transports d'apporter une révision, le cas échéant?

Globalement, M. le Président, sans vouloir aller dans toutes les recommandations de notre mémoire, nous disons que le rapport final CEGIR nous déçoit. Il nous déçoit parce que le problème du transport au Québec est très grave. On a mentionné l'intervention du ministère des Terres et Forêts dans le programme de relance de l'industrie

des pâtes et papiers, relance qu'il a subrogée au fait que le coût de l'approvisionnement et du transport des produits finis était prohibitif dans l'industrie forestière.

Récemment, le ministre des Terres et Forêts demandait à l'industrie du sciage de Québec d'aller couper un peu plus au nord. Nous reprenons un peu les paroles du ministre en disant: Le facteur qui nous prive d'aller chercher un approvisionnement plus au nord et de développer davantage l'industrie forestière du Québec, c'est précisément le coût du transport, le coût du transport de l'arbre abattu en forêt vers l'usine. C'est donc une préoccupation constante du ministre des Terres et Forêts, ce coût du transport.

Nous croyons qu'en analysant les structures de la Commission des transports il est de prime importance de se pencher sur l'incidence économique des décisions de la Commission des transports. Le rapport CEGIR l'a effleurée; on dirait qu'il a voulu l'éviter. Nous croyons que cette commission devrait davantage se pencher sur l'incidence économique des décisions que rend ladite Commission des transports. Merci.

Le Président (M. Gagnon): Merci. M. le ministre.

M. Lessard: Je vous remercie, M. Létourneau. D'abord, je dois souligner ceci: Dans le mandat que j'ai confié à CEGIR, en fait, je n'avais pas comme objectif de créer une enquête royale sur l'ensemble du transport au Québec. Peut-être que cet objectif serait valable parce que c'est exact qu'il y a des problèmes de transport au Québec, mais mon objectif est un peu plus limité. Aux États-Unis, il y a quelques années, on a créé, justement, un genre de commission royale, et en Ontario aussi, pour étudier l'ensemble du secteur du transport. Au Québec, mon objectif était beaucoup plus limité, à savoir d'analyser le rôle de la Commission des transports en relation avec les transporteurs et en relation aussi avec les conséquences économiques des décisions qui pouvaient être prises, les conséquences économiques que comportaient un certain nombre de décisions. On ne pouvait pas, non plus, élargir le mandat jusqu'à — à ce moment-là, on aurait formé une commission d'enquête — consulter tous les organismes qui ont une implication directe ou indirecte dans le secteur du transport.

Je trouve votre mémoire passablement négatif. Je comprends que vous vivez des problèmes particuliers dans le secteur du sciage au Québec, comme dans le secteur des pâtes et papiers, mais ces problèmes spécifiques ne sont pas dus, non plus, exclusivement au coût du transport. C'est exact que, dans le rapport du ministre des Terres et Forêts, on remarque que le coût du transport, en ce qui concerne les pâtes et papiers, en ce qui concerne l'industrie du sciage, est élevé au Québec, mais il faudrait souligner que ce n'est pas seulement dû aux transporteurs. On a déjà eu l'occasion d'étudier le livre vert du ministre des Terres et Forêts du temps, M. Kevin Drummond,

où on constatait qu'il y avait eu négligence aussi de la part des Industriels dans les pâtes et papiers comme dans l'industrie du sciage.

C'est certain qu'on a un problème de climat, aussi, qui fait que notre taux de reproduction du bois ne se fait pas aussi vite que dans le sud des États-Unis. Il faut en tenir compte et il faut avoir des politiques pour accélérer, justement, la reproduction de notre bois au Québec, particulièrement dans le secteur du sud du Québec. C'est pour cela, en fait, qu'il y a eu un mémoire pour améliorer la production du bois sur les terres privées au Québec et faire en sorte qu'on évite de plus en plus d'aller vers le nord et qu'on puisse avoir une banque de terrains au sud du Québec qui nous permette justement d'alimenter l'industrie du bois de sciage au Québec et l'industrie des pâtes et papiers.

Ceci ne doit pas se faire aux dépens d'une autre industrie qui aussi a le droit de vivre. On se lance actuellement dans un programme pour aider l'industrie des pâtes et papiers au Québec. Le gouvernement du Québec va y aller de subventions, mais il ne faudrait pas non plus, par exemple, faire en sorte — j'ai eu l'occasion de le vivre dans le secteur du vrac au Québec, de le constater, en tout cas — que l'entreprise des pâtes et papiers ou l'industrie du sciage négocie individuellement avec des gars qui sont déjà poignés à la gorge et revenir au 19^e siècle en ce qui concerne, par exemple, le transport.

Je suis bien d'accord pour avoir une certaine concurrence et laisser la loi du libre marché fonctionner, mais il reste qu'il y a du monde qui a le droit de vivre aussi. Je vous avoue que j'ai eu l'occasion de voir des cédules de versements de salaires à des camionneurs sur une base hebdomadaire ou sur une base mensuelle, je vous avoue que le pauvre gars n'avait même pas le moyen, à la fin du mois, de payer son camion. On est prêt à tenir compte de vos revendications en ce qui concerne les incidences économiques.

Il a pu y avoir des décisions de la Commission des transports. Évidemment, il y a une Commission des transports qui est là; il faut lui donner, je pense bien, des pouvoirs, il ne faut pas que cela soit exclusivement le gouvernement. On a évité, en 1972, et avant, quand on a créé la Régie des transports, d'en arriver constamment à faire en sorte que ce soit le ministre qui décide. Il faut que la Commission des transports ait une préoccupation économique, et que ce soit un organisme quasi judiciaire et en même temps un organisme qui entend les parties. La décision de la commission des transports s'est prise à la suite d'auditions publiques où vous avez eu l'occasion de vous faire entendre et où l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants et d'autres organismes ont eu l'occasion de se faire entendre. La commission doit normalement tenir compte des revendications et des doléances de chacun et ensuite prendre une décision. Ce serait exactement la même chose pour le gouvernement du Québec. Si c'est le lieutenant-gouverneur en conseil qui décide des taux et des tarifs, on devra

justement tenir compte du droit de vivre de chacun.

Je comprends qu'aujourd'hui, par exemple, les syndicats fatiguent du monde, parce que ce serait peut-être mieux si on négociait comme au XVIII^e siècle, individuellement avec chacune des personnes, mais il reste que dans une société civilisée, on ne peut pas non plus accepter cela. Si le coût du transport est élevé au Québec, il ne faut pas non plus en arriver à étouffer les gens qui travaillent dans le secteur du transport. Vous avez le droit de faire de la location, on l'a souligné tout à l'heure. La location est un secteur permis et lorsque vous faites du transport pour compte propre, vous avez le droit de faire de la location. Donc, vous avez le droit de concurrencer justement l'industrie du camionnage au Québec, de concurrencer le transporteur de vrac. On sait que dans le secteur de la forêt, il y a des problèmes assez spécifiques, par exemple, lorsque vous louez le camion et engagez l'individu pour conduire le camion. Là il y a des problèmes spécifiques qui se posent pour le camionneur.

Je suis bien prêt à tenir compte de vos revendications, mais revenir à la loi du libre marché en ce qui concerne les tarifs, je serais bien prêt peut-être à le considérer, mais lorsque le secteur du camionnage en vrac en particulier sera bien structuré et pourra négocier d'égal à égal avec vous autres. Quand cela négocie individuellement et quand des compagnies de transport, des compagnies de pâtes et papiers et de sciage refusent systématiquement, par exemple, de négocier avec des postes d'affectation qui ont été constitués par le gouvernement du Québec, je doute de votre bonne volonté. Vous pouvez nous charger et vous pouvez charger les transporteurs, mais il faudrait aussi démontrer une bonne volonté vis-à-vis des transporteurs qui, eux aussi peut-être, seraient prêts à considérer sur une base de contrats de un an ou de deux ans, des prix peut-être qui seraient inférieurs au prix de la commission.

De toute façon, vous avez le droit de faire valoir vos revendications devant la Commission des transports. Je ne suis pas prêt à retourner à un système où le gars sera littéralement étouffé lorsqu'il y aura négociation individuelle au niveau de chacun.

Vous affirmez qu'il y a eu équilibre rompu par la Commission des transports. S'il y a eu équilibre rompu c'est que le législateur a dû intervenir parce que l'équilibre, peut-être qu'il y a eu une exagération d'un côté. Il faudrait le considérer. Quand le législateur intervient, bien souvent, par l'intermédiaire de régies, pour faire fixer des taux, c'est parce qu'il y a eu abus quelque part. C'est certain que j'aimerais bien cela laisser le libre marché, mais en autant que le libre marché prévaut, par exemple, sur la concurrence parfaite selon la loi de King, je ne l'ai pas vu encore bien bien au niveau des pâtes et papiers comme au niveau de l'industrie de sciage. Le gars, il faut qu'il vive, et à la fin du mois, il faut qu'il paie. On est bien prêt, comme gouvernement, à prendre en

considération le problème de l'industrie du sciage au Québec et des pâtes et papiers, mais cependant on ne le prendra pas en considération en étouffant un autre secteur qui a le droit de vivre aussi.

(17 heures)

M. le Président, j'aurais aimé avoir des remarques plus positives sur le rapport CEGIR. On va tenir compte de votre mémoire, mais je vous avoue que je n'ai pas de question spécifique, sinon que, si on revient au libre jeu du marché, on va créer une guerre de prix dans le secteur. Ce sera au profit de l'industrie du sciage du Québec qui a aussi le droit de vivre et qui a le droit de faire valoir ses revendications, mais aux dépens des petits camionneurs qui sont quelquefois étouffés, dans certaines régions, parce qu'ils ne sont pas capables de négocier.

En ce qui concerne les recommandations 17 et 18 du rapport CEGIR, enquêtes sur plaintes de la Commission des transports, vous suggérez que le plaignant devrait nécessairement être un transporteur. Il me semble que, si vous n'avez pas été entendu comme requérant de services, peut-être que le consommateur qui n'est pas ici aujourd'hui aurait dû être entendu, parce qu'il me semble que le consommateur a le droit de faire des plaintes concernant des coûts abusifs dans le secteur du transport.

Je vous remercie beaucoup, on va tenir compte de vos revendications. Mais, comme je l'ai souligné, on a déjà eu une commission parlementaire pour étudier le problème des pâtes et papiers, on y a donné suite par l'élaboration d'une politique de pâtes et papiers au Québec. Vous avez eu l'occasion et j'ai eu l'occasion de prendre connaissance des mémoires de différentes industries du sciage, de différentes industries de pâtes et papiers à ce sujet, concernant le coût du transport, on est prêt à le considérer très sérieusement. Mais on n'est pas prêt non plus à étouffer un autre secteur qui a le droit de vivre.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, j'imagine que tous ceux qui sont intervenants à cette table ne peuvent avoir la même version et la même appréciation du rapport CEGIR. Il appartient à chacun d'avoir des commentaires favorables, moins favorables ou défavorables. De toute façon, c'était une constatation qu'à la lecture des mémoires, j'avais également faite sur l'étude qu'a faite le groupe CEGIR. Probablement qu'on ne pouvait pas consulter l'ensemble des consommateurs ou des contribuables qui sont toujours les derniers visés chaque fois qu'une réglementation est changée ou qu'une loi est modifiée. Il ressort quand même que, dans des secteurs comme celui dont on parle actuellement, qui représente, quand on pense au secteur du sciage et des pâtes et papiers, probablement une industrie qui fait effectuer 75% à 85% de tout le transport en vrac au Québec actuellement, elle aurait mérité que de tels groupes puis-

sent au moins émettre certaines opinions sur les incidences qu'apportent des modifications aussi importantes que celles mentionnées tantôt sur les taux de transport, étant donné que c'est un des éléments de la viabilité de certaines industries.

M. le Président, première question que je voudrais poser... Avant de poser cette question, je comprends que, contrairement à l'ANCAI qui défendait ses positions et qui voulait que la Commission des transports continue à fixer des tarifs, on dit dans votre mémoire que ce ne sont surtout pas des tarifs minimaux, principalement avec l'augmentation des tarifs qui paraissent maximaux. Je comprends qu'en 1972, comme aujourd'hui, vous demandez que la libre concurrence des forces joue. Je ne pourrais pas vous accuser de vouloir que ceux qui ont à transporter contre rémunération ne vivent pas d'une telle activité.

Ce que je voudrais vous demander, au départ, c'est si on pourrait m'informer sur l'ensemble des millions de tonnes qui sont transportées dans l'industrie du sciage. Quel est, en fait, le pourcentage que l'industrie transporte par ses propres forces, ses propres camions et quelle est le pourcentage confié, contre rémunération, à des transporteurs en vrac?

M. Létourneau: La proportion transportée par des camionneurs qui sont des employés des usines est d'environ 25% à 30%. Le reste est transporté...

M. Mailloux: 25% ou 30%.

M. Létourneau: 30%, c'est le maximum.

M. Mailloux: 30% seraient transportés par des véhicules appartenant aux différents...

M. Létourneau: Aux différentes usines, aux différents propriétaires.

M. Mailloux: ... requérants de services dans le sciage et 70% à 75% seraient transportés par des transporteurs contre rémunération.

M. Létourneau: Oui.

M. Mailloux: Est-ce que votre corporation a fait des calculs et, d'après vos calculs, entre un type de transport et votre propre transport, quels sont les différences qui sont constatées?

M. Létourneau: Nous avons effectivement, M. Mailloux, constaté une certaine différence. Notre intervention, aujourd'hui, quant à la possibilité de déposer une tarification entre un transporteur et un requérant de services, c'est que la différence est nettement favorable à ce que l'entreprise privée utilise sa propre flotte de camions.

D'ailleurs, nous avons dans plusieurs régions des transporteurs qui sont prêts à signer des contrats avec les entreprises de sciage ou les usines de sciage et ce, à des taux inférieurs à ceux fixés par la commission. Ils sont prêts à le faire et une

région complète a offert de signer un contrat global avec l'industrie du sciage, à des tarifs qui seraient inférieurs aux minimums définis par la commission.

M. Mailloux: Je ne m'attendais pas forcément à une autre réponse, à savoir que les véhicules des compagnies transportaient à de meilleures conditions, sauf que, dans mon esprit, il est peut-être un peu difficile pour un politicien, que ce soit le ministre ou d'autres, d'accepter radicalement comme une vérité ex cathedra les coûts que vous pourriez nous avancer, étant donné que la compagnie peut quand même y joindre certains autres éléments qui font forcément que c'est un peu différent du coût qui nous serait donné par un transporteur public.

De toute façon, il y a quand même des exemples qui ont permis de constater que des compagnies — il y a ici un représentant d'une de celles-là, aujourd'hui, la Donohue, qui, auparavant, transportait l'ensemble de ses matières premières par ses propres véhicules — négocient aujourd'hui des contrats avec l'ANCAI, qui est ici. Probablement que ça coûte un peu plus cher, mais il semblerait que les deux parties y trouvent leur compte quand même et de façon assez valable.

Je n'ai jamais été un de ceux qui voulaient radicalement la mort de l'un ou de l'autre; probablement que j'ai posé des gestes que l'industrie du sciage n'aimait pas, pour permettre aux autres de vivre d'une activité qui était le transport; je disais: Le transport n'appartient pas aux compagnies papetières, ça n'appartient pas aux compagnies de sciage, ça appartient forcément à ceux qui vivent principalement du transport, mais on a quand même trouvé des moyens de vivre et les deux y ont trouvé leur profit.

Je pense que, depuis les cinq ou six dernières années, vous avez constaté, dans les pâtes et papiers comme dans le sciage, qu'il y a eu amélioration à l'endroit des transporteurs en vrac contre rémunération, et il y a eu addition d'une partie des transports qui s'est faite par ces moyens, alors que les deux y ont trouvé leur profit. Cela n'a quand même mis personne dans un véritable embarras.

L'autre question que je voudrais vous poser est la suivante: Est-ce que vous me diriez, comparativement à une province comme la Colombie-Britannique, dans le même secteur que le vôtre, si les coûts de transport sont tellement plus favorables à l'entreprise privée qu'ici même dans le Québec?

M. Létourneau: M. Mailloux, pour avoir été souvent en Colombie-Britannique, je dois vous dire que la différence de transport est énorme, parce que les moyens ne sont pas les mêmes. Là, on coupe souvent sur des pentes, les billots sont plus gros, on se sert du flottage et il y a également ce qu'on appelle la nouvelle méthode du "hauling", pour descendre les arbres avec des grues. A ce moment, il n'est pas possible d'établir une comparaison objective entre le coût du transport en Colombie-Britannique et le coût du transport ici, au Québec.

M. Mailloux: En raison de la qualité du bois d'une province à l'autre, en raison des climats et en raison de quantité de facteurs, c'est difficile...

M. Létourneau: Oui, et on n'y a pas les mêmes conclusions de terrain, l'accessibilité de la forêt n'est pas la même.

M. Mailloux: Cela devient difficile?

M. Létourneau: Oui.

M. Mailloux: Est-ce que, par contre, l'industrie du sciage du Québec, avec le marché qu'elle possède, réussit quand même, aux taux qu'a fixés la Commission des transports, à trouver son profit sur l'ensemble des usines de bois de sciage?

M. Létourneau: L'industrie du bois de sciage, on le sait, est fonction de cycles économiques très changeants et qui se font souvent très rapidement. Nous ne nous cachons présentement que l'industrie du sciage connaît une période prospère. Tout le monde sait que les prix du bois, présentement, sur les marchés, sont très élevés, mais il faut dire aussi que ce qui a amené révolution de l'industrie du sciage, c'est nettement le développement de marchés du côté américain.

Alors qu'il y a moins de quatre ans, seulement 20% de la production du bois de sciage exportée vers les Etats-Unis, au premier trimestre de 1979, 62% du bois québécois s'en est allé vers les Etats-Unis aussi loin que Houston, Jacksonville en Floride, etc. C'est une diversification de marché qui nécessairement a amené une évolution considérable de la production de sciage dans le Québec. Dans le préambule de notre mémoire, nous soulignons, d'ailleurs, que dans l'espace de sept ans la production de bois de sciage au Québec a doublé. Elle est maintenant à 3 300 000 000 de p.m.p. de bois de sciage. Cette année, en 1979, si le rythme se maintenait, on devrait atteindre 3 800 000 000.

M. Mailloux: Une partie importante des coûts du bois de sciage vient de la livraison qui n'est pas faite dans le transport en vrac, elle est faite plutôt par le transport général, je pense, quand il est bois fini. J'imagine que vous endossez certaines recommandations à savoir qu'il y a des taux déposés, il y a négociation entre les parties. J'imagine que vous favorisez cette procédure.

M. Létourneau: Oui. Effectivement, pour les taux du transport du produit fini, nous avons une analyse hebdomadaire qui nous permet de bien quantifier les augmentations ou encore les coûts de transport. Présentement, parce que c'est surtout le marché de Montréal qui absorbe la presque totalité de la production du bois de sciage sur le marché québécois, le coût moyen de transport entre, par exemple, Val d'Or-Montréal, Lac-Saint-Jean-Montréal, la Gaspésie-Montréal, c'est \$14 et la distance est quand même considérable. La distance moyenne de l'usine de sciage à la forêt est environ 64 milles présentement, lorsqu'on calcule les distances moyennes, si on fait la relation entre

le coût de transport de l'arbre en longueur vers l'usine de sciage, par rapport à un transport de produit fini vers un marché aussi loin que Montréal, on en arrive parfois que c'est le double et demi pour une quantité égale. Le coût est le double et demi. On se demande, lorsqu'on fait l'analyse de notre coût de production, du coût de l'approvisionnement à l'usine, aux 1000 pieds, — cela devient assez technique présentement — si cela prend deux cunits aux 1000 pieds et si cela coûte \$14 les 1000 pieds à partir du Lac-Saint-Jean pour se rendre à Montréal on est à 64 milles de l'usine en forêt, et qu'on transporte deux cunits de bois vers une usine de sciage, on en arrive à un ratio à peu près de 2 ou 2,5 selon l'accessibilité du terrain et les conditions; mais pour le transport on arrive à peu près à 2, 2,5.

Le Président (M. Bordeleau): D'autres questions? Oui, M. le ministre.

M. Lessard: Dans l'industrie du bois de sciage, comment sont payés les camionneurs? Est-ce que c'est sur le bois réel transporté ou sur le bois mesuré et accepté par la compagnie?

M. Létourneau: Quant au mesurage de bois, c'est le ministère des Terres et Forêts; c'est la mesure faite par le ministère des Terres et Forêts lorsqu'ils sont payés à la mesure, c'est celui sanctionné par le ministère des Terres et Forêts. Ce n'est pas l'industriel de sciage qui peut définir la mesure. C'est approuvé par le ministère des Terres et Forêts.

Maintenant, lorsque c'est à la tonne, par exemple, parce qu'il y en a plusieurs qui le font à la tonne, maintenant, ils ont leurs propres balances, c'est payé à la tonne-mille et vous avez également beaucoup d'autres systèmes au cunit, par exemple. Il y en a qui transportent au cunit. Il y en a qui transportent à la charge. On va figurer une charge approximative et on va dire: Si tu as 20 cunits d'épinette, cela pèse tant, donc, le poids est équivalent. En fait, on part de la densité de la matière ligneuse transportée pour la traduire en un poids. Dans le domaine forestier, il y a plusieurs méthodes qui sont utilisées. Celle en fait qui sied le mieux, soit aux transporteurs, soit aux requérants de services. En général, cela va surtout avec le transporteur. C'est le transporteur qui peut dire: Moi, au cunit, cela fait mon affaire. Un autre va dire: Moi, je préfère que ce soit au poids ou même à la corde. Il y en a qui vont le faire à la corde de huit pieds.

M. Lessard: Selon le transporteur, en fait, vous pouvez avoir à l'intérieur d'une même entreprise plusieurs façons de paiements?

M. Létourneau: Ah oui, certainement. Je pense que les gens qui sont ici vont confirmer que ce n'est pas une contrainte majeure d'avoir des transporteurs qui peuvent utiliser des facteurs différents pour la charge ou le coût du transport. Ce n'est pas un élément, une contrainte majeure.
(17 h 15)

M. Lessard: Merci, monsieur.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Charlevoix, une autre question?

M. Mailloux: Est-ce qu'il vous arrive d'être en concurrence avec l'Ontario sur les marchés américains? Si oui, est-ce que vous arrivez à concurrencer de façon normale?

M. Létourneau: Nous sommes en concurrence directe avec l'Ontario sur les marchés américains. Je dois dire que présentement nous sommes très satisfaits, parce qu'effectivement, notre marché augmente considérablement aux États-Unis. On est plus près du marché de Boston que Toronto peut l'être, mais il ne faut pas oublier qu'il y a 20% du bois québécois qui va sur le marché de Toronto. Il y a 20% de notre bois qui s'en va directement sur le marché de Toronto et Toronto sert un peu comme ville d'éclatement vers les États-Unis et même vers d'autres régions du Canada.

M. Mailloux: Est-ce qu'il y a de l'exportation du Québec et de l'Ontario vers des pays européens? Cela se produit, je pense, dans certains cas, oui?

M. Létourneau: Oui, il s'en fait de l'exportation "overseas".

M. Mailloux: Est-ce que vous êtes en concurrence aussi valable avec l'Ontario vers l'extérieur?

M. Létourneau: Présentement, nous sommes à étudier une structure qui nous permettrait peut-être d'être aussi concurrentiels.

M. Mailloux: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Pas d'autres questions de la part d'autres membres de la commission? Alors, je remercie l'Association des manufacturiers de bois de sciage d'être venue devant la commission pour présenter son mémoire.

Je n'ai pas d'indication précise, mais ce qui est prévu pour le suivant, c'est le Système de location d'autos et camions Autohost du Québec. Est-ce que les gens sont dans la salle? Il semble que oui. Alors, si vous voulez vous approcher et vous présenter.

Système de location d'autos et camions Autohost du Québec

M. Fitzback (Jean-Paul): Bonjour, M. le Président, M. le ministre, messieurs les députés, mon nom est Jean-Paul Fitzback et à ma droite, c'est Joseph Lehoux, le président de notre compagnie. Nous ne sommes pas une association; nous sommes propriétaires d'une compagnie privée de location d'automobiles. Contrairement à ce que nous avons entendu ce matin, nous donnons des services directement ou plus directement au public en général.

Le service que nous offrons dans le domaine du transport s'adresse beaucoup plus au public, comme je le disais, contrairement à ce que nous avons entendu. Nous sommes une compagnie purement québécoise qui opère sur un plan national, en opérant une franchise d'un système canadien, Autohost.

Notre compagnie, qui est détentrice d'un permis depuis maintenant deux ans, se nomme Autoservicar ou 81-850 Canada Limitée. Nos services sont exploités sur un plan national. C'est parce que nous oeuvrons dans les principaux aéroports du Québec. Une expérience que nous avons vécue il y a deux ans peut illustrer notre commentaire de la première page de notre mémoire.

Une possibilité d'acquiescer un comptoir dans les aéroports de Dorval, de Mirabel et de Québec s'offrait à nous, mais pour commencer, nous devions procéder par l'obtention d'une franchise du système canadien qui détenait ses comptoirs.

Nous avions une occasion de faire de la concurrence, une nouvelle compagnie pouvait se présenter dans les aéroports où c'était détenu par des multinationales depuis déjà longtemps.

Or, nous avons demandé un permis de la Commission des transports aux alentours du 24 juin 1977 et l'avons obtenu au début de juillet. Par la suite, il a été contesté par des compagnies qui n'étaient même pas au dossier au début de toute l'histoire au complet.

Une décision contraire a été rendue par la commission, à cause de sa réglementation et non aux personnes qui l'ont rendue, et on suspendait notre permis. Nous avons même reçu une lettre du directeur du Bureau des véhicules automobiles, M. Ghislain Laflamme, disant de voir à retourner nos plaques.

Après une longue discussion et une explication de notre procureur, nous avons réussi à continuer de fonctionner. Par la suite, un an plus tard, notre permis était confirmé par un permis permanent. Tout cela pour dire que la réglementation qui existe à la Commission des transports dans la location d'automobiles est beaucoup trop rigoureuse et donne lieu à de longues procédures qui sont très coûteuses pour des compagnies québécoises qui débutent dans ce domaine comme nous.

Si j'ai fait mon mémoire autour de la preuve de nécessité, c'est parce que je crois que cette preuve est au milieu des discussions que nous avons continuellement à la Commission des transports. De plus, cette preuve sert à entretenir, à nourrir des chicanes entre les compagnies de location qui présentent souvent des oppositions qui ne sont aucunement justifiées et qui sont faites seulement dans un but de vengeance ou pour retarder le requérant. La commission les accepte quand même sans les examiner afin d'en déterminer le bien-fondé.

En ce qui a trait à la preuve de nécessité elle-même, on nous demande de démontrer un besoin d'automobiles de location qui se ferait sentir dans une région spécifique. Pour sa part, l'opposante doit démontrer qu'elle peut très bien suffire à la

demande seule. Je peux vous dire en connaissance de cause que ce n'est pas facile de trouver des clients non satisfaits, soit à cause d'un mauvais service ou parce qu'il n'y avait pas de voiture disponible au moment où le client en avait besoin, qui soient prêts à venir à la commission pour le dire. Encore faut-il avoir le moyen de les trouver, ces clients mécontents. Pour celui qui n'est pas dans le commerce, c'est à peu près impossible à réaliser. Concernant l'opposante, elle viendra vous dire qu'elle a toujours de 30% à 40% de son parc automobile disponible et, lorsque vous lui prouverez qu'à une date bien spécifique vous avez essayé d'avoir une automobile chez elle et qu'elle n'en avait aucune, elle vous répondra que cela arrive de temps à autre, mais que c'est probablement seulement quelques jours dans l'année que cela arrive et que c'est justement cette journée-là que nous avons appelé.

Après deux ans d'existence, nous totalisons 1100 véhicules enregistrés au Québec, répartis dans 20 bureaux, créant directement 90 emplois. Si nous sommes rendus à cette étape, c'est dû seulement à notre ténacité. Je pense que la preuve de nécessité est clairement établie à ce point-ci.

Un autre fait qu'on rencontre tous les jours: Nous avons une personne sur la route qui vend des franchises et, chaque fois qu'elle se présente dans une des petites villes du Québec pour demander à un marchand d'automobiles s'il désire faire partie de notre réseau, il nous répondra immédiatement qu'il ne peut pas supporter les coûts ou que le problème d'obtenir un permis est trop compliqué. Je pense que cela nuit considérablement aux petites entreprises qui pourraient peut-être devenir quelque chose de bien important à l'échelle du Québec. Je ne pense pas que la commission puisse décider concernant la preuve de nécessité. Je crois que cela nuit au public en général parce que le public en général pourrait avoir un meilleur choix des compagnies de location et, par le fait même, un meilleur tarif, une meilleure concurrence en laissant ce marché complètement libre. C'est pourquoi nous demandons une déréglementation concernant la location d'automobiles à court terme et de camions, de petits camions. Je voudrais bien spécifier ici de petits camions.

On parle aussi des tarifs. Concernant les tarifs, je crois que le locateur ne devrait être soumis à aucune sorte de contrainte. La concurrence devrait être ouverte complètement. Cela aurait pour but d'intéresser beaucoup plus les gens vers la location.

D'autant plus que le gouvernement favorise ce système en demandant des soumissions pour les voitures dont il a besoin lui-même par son service des achats. J'ai déjà vu, dans un certain cas, que le service des achats avait demandé une soumission et payé le locateur plus cher parce que ce dernier avait soumis des prix plus bas que les tarifs autorisés par la commission.

Concernant les délais à la Commission des transports, ce qui, je pense, est pas mal le plus important, la publication devrait être faite dans les journaux, peut-être deux ou trois journaux qui

sont livrés tous les matins, comme dans les cas de permis spéciaux, par les requérants, et les décisions devraient être publiées dans les mêmes journaux une fois par semaine par la Commission des transports. Je pense que cela pourrait éviter beaucoup de délais, et je ne crois pas que cela pourrait coûter plus cher. Je pense que le requérant serait prêt à payer les parutions dans les journaux pour éviter de perdre du temps avec la demande de son permis.

Le changement que M. le ministre préconise devrait être fait en fonction de nous distinguer clairement du reste du transport pour que nous ne soyons plus au milieu des chicanes qui existent entre différentes associations. Nous ne louons pas de camions de grande envergure, nous nous limitons à ce qu'on appelle des vanes, des fourgons, jusqu'à 20 pieds, et je ne crois pas que cela intéresse l'industrie du transport. Nous louons nos camions surtout à des personnes privées, à des particuliers qui ont besoin de faire de petits déménagements, et je ne pense pas qu'on devrait être administré de la même façon.

Les modifications des règlements, je pense — on parle beaucoup de cela, ce matin — pourraient être faites par un conseil, et les meilleurs représentants pour ce conseil pourraient provenir de la commission. Depuis déjà six ou sept ans, vous avez des commissaires qui ont été nommés et ils sont peut-être les plus au courant de tous les problèmes dans le transport en général. Chacun de ces commissaires pourrait être appelé de temps à autre à siéger à un conseil qui pourrait décider de changements de règlements. Tout ce conseil pourrait être patronné par un membre de votre ministère.

Quelques petits changements devraient être apportés au niveau du ministère concernant la location de minibus. La Commission des transports émet des permis pour la location de minibus de douze à quinze passagers. Par contre, le ministère des Transports, par son Bureau des véhicules automobiles, ne permet pas aux Québécois de conduire ces autobus. Nous allons recevoir un client, qui vient de l'Etat de New-York ou de l'Ontario, à l'aéroport, il doit être en mesure de louer ce camion. Nous ne pouvons pas le louer aux Québécois parce que la plupart des Québécois ont un permis de classe 2 et que cela prend absolument une classe 1 pour conduire un autobus.

Je ne crois pas que ces autobus devraient être considérés comme des autobus de grande capacité qui transportent le public en général. Ces autobus sont loués parce que certains groupes sont trop nombreux pour une station-wagon ou une voiture semblable, alors ils demandent un de ces minibus. Je crois que ce changement devrait être apporté au niveau du ministère.

(17 h 30)

Pour finir, j'aimerais apporter une petite note concernant les Z que nous avons sur nos plaques, à court terme. Je crois que — ma remarque peut être considérée comme insignifiante — si le bureau des assurances du Québec s'est basé seulement sur le fait qu'on a deux Z à nos plaques puis

qu'on a facturé le double du tarif, alors le ministère des Transports devrait nous retirer un Z immédiatement et nous laisser seulement avec un, parce qu'on épargnerait beaucoup d'argent; présentement on paie exactement le double de ce qu'un Z peut payer. Je pense que n'importe quel individu du Québec, aujourd'hui, qui peut conduire ou qui est appelé à conduire nos automobiles, est qualifié de la même façon par votre Bureau des assurances du Québec avec son permis de conduire.

Je remercie les membres de la commission de m'avoir écouté. Je m'excuse, je n'ai pas tellement l'habitude de présenter ce genre de mémoire. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci beaucoup. M. le ministre, vos commentaires.

M. Lessard: D'abord sur votre dernière remarque, M. Fitzback, vous m'indiquez que deux Z c'est à court terme.

M. Fitzback: Oui.

M. Lessard: Et un Z c'est à long terme.

M. Fitzback: C'est bien cela.

M. Lessard: Vous m'indiquez que pour deux Z, vous payez le double d'immatriculation d'un Z?

M. Fitzback: C'est exact. Nous payons \$170 d'assurance et un Z, quand on enregistre une auto à long terme nous coûte \$85. Je pense que c'est sûrement... je ne sais pas s'ils se sont basés seulement sur cela, mais je crois bien que le Bureau des assurances du Québec va nous dire qu'il y a plus de risques d'accidents parce que nous avons plus de chauffeurs qui passent sur la même automobile. Par contre, tous ces chauffeurs sont qualifiés de la même façon par lui en leur remettant leur permis de conduire. Je ne vois pas pourquoi on paie le double, on est pénalisé grandement à ce sujet.

M. Lessard: Deuxième chose concernant les chauffeurs d'autobus. Il est exact que pour chauffer un autobus vous devez être classé dans la classe 1 à l'intérieur de laquelle il y a trois catégories. Catégorie 1, c'est embrayage non automatique; catégorie 2, avec embrayage automatique; catégorie 3, autobus de 25 passagers et moins.

On a de sérieux problèmes actuellement dans le secteur du transport concernant les accidents. J'avoue que l'on n'est pas nécessairement compétent, lorsqu'on a passé un examen pour conduire selon la classe 2, par exemple, pour conduire un véhicule de quinze passagers. Je ne sais pas, mais j'ai énormément de réserves. Vous savez que la location d'un véhicule de quinze passagers, cela devient du transport pas mal. Un individu va s'organiser au Québec, il va se louer un véhicule de quinze passagers et il va faire de la concurrence au transport public, aux transporteurs publics.

M. Fitzback: Si M. le ministre me le permet, une voiture qui peut contenir douze ou quinze passagers, a presque le même empattement qu'une station-wagon ou ce genre de véhicule. C'est un véhicule aussi très facile à conduire; c'est un camion léger qui est automatique et c'est une voiture en fait. Il est très en demande dans notre genre de commerce dans les aéroports, un peu partout, différentes associations ici au Québec, des clubs de baseball, des jeunes, des groupes comme cela. On ne peut pas le faire parce que les gens, ce n'est pas expliqué derrière votre permis de conduire que vous avez la catégorie 1, 2 ou 3; c'est bien spécifié que la classe 1 peut chauffer n'importe quel véhicule et que la classe 2 peut chauffer n'importe quel véhicule excepté les autobus.

J'ai regardé un permis de conduire de l'Etat de New York qui est à côté de nous...

M. Lessard: Mais pourquoi si on permet...

M. Fitzback: ... et c'est spécifié que pour un autobus de quinze passagers et plus, au verso du permis de conduire de l'Etat de New York, comme au verso du nôtre, il y a des classes; c'est spécifié: tout véhicule sauf autobus de quinze passagers et plus. Ce qui veut dire que pour quinze passagers et moins il est considéré comme étant capable de le conduire. Je pense que c'est une pénalité pour les Québécois; on peut le louer à n'importe quel individu qui arrive dans un aéroport et on ne peut pas le louer aux Québécois qui voudraient s'en servir parce qu'ils patronnent un club de baseball ou un club de hockey qui doivent se déplacer d'une ville à l'autre avec les gens. On refuse de lui louer parce qu'il n'a pas le bon permis.

M. Lessard: M. Fitzback, pensez-vous à tout ce qui arriverait sur la tête du ministre des Transports, par exemple, si ceci était permis et que, tout à coup, un accident comme celui de Sainte-Rosalie arrivait et des jeunes s'y tuaient, la réaction ne serait pas tellement positive, j'ai l'impression, de la part des media d'information et de la population?

M. Fitzback: Peut-être qu'il y aurait une différence à faire entre les classes 1 et 2, la classe 2 pourrait le faire et la classe 3 ne pourrait pas le faire. Peut-être qu'on pourrait exiger certaines choses, mais pas aussi compliquées que pour celui qui doit conduire un autobus de 40 à 50 passagers, transmission manuelle et tout.

M. Lessard: Ce n'est pas aussi compliqué pour quelqu'un qui veut passer un examen pour conduire un autobus, il y a trois catégories, les classes 1-1, 1-2 et 1-3.

M. Fitzback: Je vous l'ai soumis, M. le ministre.

M. Lessard: D'accord, j'en prends note.

Vous avez subi, d'après ce que j'ai pu entendre, une expérience difficile au niveau de la Commission des transports concernant l'obtention d'un permis et les délais ont été assez longs. En retour, il semble que vous recommandiez, dans le secteur de la location, des réglementations à peu près générales; est-ce que ça voudrait dire qu'il n'y aurait pas nécessité de prouver le besoin? Et, à ce moment-là, est-ce que ça voudrait dire que les demandes d'obtention d'un permis de location devraient être automatiques, en disant que le fait que la personne veuille investir tant de milliers de dollars à telle place lui donne nécessairement le droit à ce permis, même s'il n'y avait pas de permis?

M. Fitzback: Je pense qu'il devrait exister un permis émis par la même Commission des transports, mais beaucoup plus au niveau administratif, s'assurer que la personne a le financement nécessaire, s'assurer que la personne est solvable, qu'elle a une compagnie solvable. Il reste un fait: la meilleure personne pour analyser s'il y a un besoin ou non est toujours celle qui investit son argent. Cela ne revient pas nécessairement à la commission de décider s'il y a un service, parce que la preuve qu'on doit présenter à la Commission des transports n'est pas tellement bonne, d'après moi. Nous, on doit prouver qu'il y a un besoin et l'opposant doit prouver le contraire.

La commission reste toujours au même niveau, au milieu d'une bataille entre l'opposant et le requérant. C'est surtout à ce niveau; si vous avez deux compagnies de location au même coin de rue, il va y avoir une meilleure concurrence et celle qui va offrir le meilleur service, qui va être plus adéquate pour administrer sa "business" sera celle qui va vivre. Vous allez avoir une plus grande "exposure", une plus grande... excusez le mot anglais. Vous allez diriger plus de personnes vers la location, parce qu'il y aura plus de compagnies de location.

Si on regarde un élément ici au Québec, surtout dans les grandes villes comme Montréal, vous avez le "fast food", tout le monde est dirigé vers ça, parce que vous avez beaucoup de compagnies qui sont dans le "fast food", vous avez McDonald, Kentucky, plusieurs autres compagnies qui sont toutes sur le même coin de rue et qui vivent très bien, tout simplement parce qu'elles ont incité les gens à aller vers le "fast food".

Si on avait plus de compagnies de location, on inciterait peut-être plus une grande partie des gens à prendre une voiture de location à court terme pour faire un voyage au lieu d'un autre mode de transport.

M. Lessard: Pensez-vous que le secteur du taxi qui investit aussi de l'argent va avoir les mêmes remarques ou les mêmes considérations? C'est certain que dans le secteur du taxi, il va y avoir des réactions différentes et dans d'autres secteurs aussi. Il faut établir un équilibre entre

l'ensemble de l'industrie du transport au Québec. Le danger que je vois là-dedans, je peux me tromper, mais je vous demande de me l'expliquer, vous dites: On veut revenir à l'émission d'un permis, enregistrement à la Commission des transports, mais la question des dépôts et la question des prix, il appartient à la compagnie de location de déterminer quels sont les prix qu'elle demandera aux locataires?

M. Fitzback: Oui, c'est bien ça.

M. Lessard: D'accord. D'un autre côté, vous dites: Fixation des prix, non pas par la Commission des transports, mais par le locateur. Deuxièmement, vous dites: Diminuer considérablement les procédures administratives ou judiciaires ou juridiques pour obtenir l'émission d'un permis.

'Vous avez affirmé, au début, que vous êtes une petite compagnie canadienne-française, etc. Est-ce qu'on n'arriverait pas au danger suivant: que nos petites compagnies — parce qu'il n'y a rien qui empêche les grandes compagnies de location, pour s'emparer d'un marché national, si vous voulez, de dire: Nous, pendant une période X, nous sommes prêtes à baisser les prix et à désigner des coûts inférieurs aux coûts fixes réels, mon compétiteur va disparaître et après nous nous reprendrons — disparaissent tout simplement et que la concurrence disparaisse par la suite? Là, ce serait au désavantage du client par la suite.

M. Fitzback: Je dois vous dire, M. le ministre — ce n'est pas parce qu'on agit de cette façon — que la meilleure façon d'administrer la location, aujourd'hui, c'est un système de franchise, parce que le propriétaire peut administrer sa compagnie lui-même. Il est près des problèmes, il peut corriger un problème du jour au lendemain, contrairement à une compagnie qui fonctionne sur une base multinationale et qui n'a qu'un gérant ici qui n'a aucun pouvoir de décision. La compagnie qui fonctionne sur un plan multinational n'est nullement un danger pour une compagnie comme la nôtre sur le plan compétitif.

On a vu, cet hiver, à Montréal, pendant une période d'au moins deux mois, deux compagnies multinationales qui se sont débattues à un cent par jour pour la première journée et qui sont restées ainsi deux mois. Elles ont loué leurs voitures à un cent pour la première journée, minimum deux jours, tarif normal la deuxième journée. Nous n'avons pas changé nos tarifs et ça n'a absolument rien changé à notre commerce parce qu'elles louaient leurs voitures le lundi matin et nous, on les louait le mardi matin, parce que le mardi matin, il n'y avait plus aucune voiture, elles les avaient toutes sorties le lundi à un cent. Nous, on les sortait toutes le mardi matin au tarif normal; alors, il n'y avait aucun problème de compétition à ce moment. Elles ont continué à se chicaner pendant deux mois. La Commission des transports ne pouvait pas intervenir. Peut-être n'était-elle pas au courant, mais peut-être n'avait-

elle pas les règlements nécessaires pour pouvoir intervenir. Je pense que ça ne changerait absolument rien de laisser le marché complètement libre. A ce moment, ça ne rend pas nécessairement les locataires du Québec toujours illégaux avec leurs tarifs. Quand vous avez un grand parc automobile et que vous décidez de faire un spécial de fin de semaine, vous ne pouvez pas attendre deux mois, 30 jours, etc., pour le faire. Vous devez le faire immédiatement, parce que, si vous avez 30% ou 40% de votre parc automobile qui demeurent dans la cour, vous ne pourrez pas continuer votre commerce longtemps. Alors, vous êtes obligés de réagir immédiatement et d'intéresser le marché à venir chercher vos véhicules, quitte à ce que ce soit pour couvrir vos coûts de fonctionnement pendant cette fin de semaine.

M. Lessard: Mais le danger, c'est justement qu'une grosse compagnie peut fonctionner assez longtemps avec des coupures comme celles que vous nous indiquez, mais il peut arriver qu'une petite compagnie ne puisse pas le faire aussi longtemps et, là, c'est la faillite.

De toute façon, ce que je remarque quand même, c'est qu'on constate, justement à la suite de ces auditions, qu'il n'est pas facile de concilier les intérêts de chacun.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Y a-t-il d'autres députés qui ont des interventions à faire?

M. Mailloux: M. le Président, je pense que mon collègue de Richmond, mes autres collègues et moi-même avons pris note des recommandations du rapport qui vient de nous être donné. Nous les gardons pour référence future. Si je ne pose pas de questions, ce n'est pas parce que certaines questions ne pourront pas être avancées par chacune de nos formations politiques, ce serait pour permettre, si M. le Président le permet et les membres de la commission, à la dernière association de se faire entendre pour que nous n'ayons pas à revenir en soirée.

Le Président (M. Bordeleau): S'il y a consentement des membres de la commission et si les personnes sont déjà présentes, on pourrait procéder.

Une Voix: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie beaucoup la compagnie Système de location autos et camions Autohost du Québec d'être venus présenter leur mémoire.

M. Fitzback: Merci, M. le Président.
(17 h 45)

Le Président (M. Bordeleau): J'appelle donc immédiatement l'Association des propriétaires de navires Inc. et opérateurs de bateaux-pilotes. Si vous voulez prendre place. Est-ce que le porte-parole peut nous présenter ses adjoints?

**Association des propriétaires de navires Inc.
et opérateurs de bateaux-pilotes**

M. Vaillancourt (Guy): Mon nom est Guy Vaillancourt. Je suis procureur de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent pour les fins de ce mémoire. Si vous me permettez, je vais présenter les gens. Immédiatement à ma gauche, vous avez M. Raymond Boissonneault, le président de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent Inc., de même que M. Roger Raymond, le trésorier de la même association. À ma droite, M. Antoine Chabot, comptable et aussi administrateur d'une des entreprises qui exploite un service de bateaux-pilotes.

M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission parlementaire, la Commission des transports du Québec et les membres de la commission, l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent est sans doute très heureuse d'avoir l'occasion de se présenter devant vous pour vous faire valoir ses commentaires. L'association est vieille de déjà près de 43 années; succinctement, elle comprend une trentaine de membres actifs qui exploitent environ une cinquantaine de navires, principalement à l'intérieur des limites territoriales du Québec. Évidemment, le mémoire de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent ne peut se prononcer particulièrement sur le domaine du transport maritime tel qu'il a été vu par le CEGIR puisqu'il n'y a pas, malheureusement, un seul iota dans le rapport CEGIR qui traite du transport maritime. Mais si on a fait état, il y a quelques instants, de ce défaut à l'égard des consommateurs ou des requérants de services de transport, il nous apparaît que c'est déplorable, pour utiliser un terme pas trop cruel, que l'association n'ait pas pu bénéficier de l'étude d'une firme spécialisée telle que CEGIR sur un transport qui, pourtant, est fort complexe.

Néanmoins, à cause de cette absence d'une annexe, pour utiliser le terme du rapport CEGIR, qui porterait sur le transport maritime, nous pouvons nous en remettre quand même à une discussion sur les principes généraux qui se dégagent de ce rapport. Les reproches qui sont énumérés dans le rapport CEGIR, à la page 13, et notamment l'affirmation que la Commission des transports n'est pas expéditive, qu'elle a un caractère trop judiciaire, ne traite pas suffisamment des aspects économiques qui, évidemment, sont fort sérieux.

On a traité également de la lourdeur de la procédure, la quantité de transport illégal, l'existence, malheureusement, de jugements contradictoires, tout cela constitue des jugements sévères. C'est la position de l'association; cependant, il ne faut pas en tenir nécessairement rigueur aux membres de la Commission des transports du Québec; tout cela découle d'un cadre législatif dans lequel doit oeuvrer une commission. Ce cadre, en plus d'être extrêmement rigide, comme l'a bien cerné le rap-

port CEGIR, doit s'exercer dans le contexte d'une réglementation qui est loin d'être d'une clarté semblable à celle de l'eau limpide. Les avocats se perdent eux-mêmes dans l'interprétation des règlements. Il ne faut pas se surprendre que le résultat, à la suite de l'expérience connue avec l'actuelle Commission des transports, ait été jugé d'une manière négative.

Il faut mentionner également, honnêtement, que la loi prévoyait qu'un plan de systèmes de transport devait être implanté par le ministre des Transports et, à ma connaissance, en tout cas dans le secteur maritime, il n'y a pas un tel plan et ce, depuis l'adoption de la loi.

Un conseil consultatif devait également jouer un rôle qui, à ma connaissance, encore une fois, du moins si on se limite au transport maritime, n'a été joué d'aucune manière. Bien qu'on ait prévu dans la loi des divisions administratives, ce qui aurait pu suggérer un certain pouvoir de régulation à la commission — j'utilise le terme du rapport CEGIR — les fonctions et pouvoirs de la commission ont été on ne peut plus restreints. La Loi des transports fixe un cadre à la commission qu'elle n'a pas le pouvoir de dépasser. On lui a donné le pouvoir d'émettre des permis, mais encore fallait-il que ces permis aient eux-mêmes été définis par règlement, voire les conditions de l'exercice d'un service de transport, pour lequel un permis pourrait être nécessaire, doivent aussi être réglementées.

La loi elle-même a été amendée à plusieurs occasions, en 1973, en 1974 et finalement en 1975. La loi crée des ambiguïtés d'ordre juridique qui n'ont pas, à ma connaissance, encore eu de développement. Je pense à l'obligation, par exemple, relativement à l'article 39, lorsqu'il y a un transfert. Quelle est l'attitude des détenteurs de permis de transport? Doivent-ils nécessairement, pour la validité de la transaction, faire sanctionner le transfert du permis?

Le Président (M. Bordeleau): Pourriez-vous vous approcher plus près du micro pour permettre une meilleure audition?

M. Vaillancourt (Guy): C'est bien, je m'excuse. Comme je le disais, il y a quelques instants, la loi elle-même, en 1972, qui a été amendée à plusieurs occasions, n'est pas tellement claire elle-même. Elle allait, dans plusieurs endroits, créer des difficultés d'interprétation qui sont encore non résolues. Les règlements qui devaient également être adoptés, du moins dans le domaine des transports maritimes, depuis 1972, sont encore inexistants. Avec tout cela, l'Association des propriétaires de navires appuie entièrement la conclusion du rapport CEGIR. On a créé un organisme de régulation qui ne fait pas de régulation au sens strict du terme, ceci étant fait par le lieutenant-gouverneur en conseil et le ministère. La commission joue un rôle dans le processus, mais ce n'est pas celui de régulateur. Je cite le rapport CEGIR, aux pages 25 et 26. J'ajoute, en effet, vous allez voir, qu'il prohibait de jouer ce rôle. C'est donc dans la loi et les

règlements que CEGIR a vu la source des maux et l'association est fort d'accord.

A la page 6 de notre mémoire, nous avons résumé ce qui nous a semblé être une philosophie à quatre volets qui se dégage du rapport CEGIR. Premièrement, la régulation doit se faire par la commission des transports elle-même et ces règlements doivent être approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil. En principe, il doit y avoir peu de règlements. L'association est d'accord avec une telle philosophie.

Deuxièmement, comme corollaire à cette prémisses, le rapport CEGIR préconise que la commission doit jouir d'une discrétion, et je cite la page 30 du rapport CEGIR. "Par ailleurs, moins on réglemente, plus on doit recourir à la discrétion où l'intérêt public est apprécié dans chaque cas — dans l'optique où la régulation est le principe de base — et à un organisme autonome. Nous pensons que la régulation économique requiert la discrétion."

En principe, l'association est d'accord à laisser à un organisme spécialisé dans le transport une certaine latitude, mais, néanmoins, l'association doit rappeler que la Loi des transports est une loi d'ordre public qui régit un secteur d'activités commerciales.

En soi, cela constitue une restriction à la liberté du commerce. Chaque entrepreneur dans le transport maritime exploite un commerce qui est régi par la loi. A la rigueur, on peut empêcher les citoyens de continuer à faire fonctionner un commerce, le forcer à supprimer ou à étendre ses services et, enfin, on peut même l'empêcher de commencer une nouvelle aventure commerciale. La discrétion, dans de telles circonstances, doit être exercée d'une manière quasi judiciaire. Il n'est pas clair du rapport CEGIR si vraiment ce qu'on préconise, c'est un organisme administratif ou un tribunal quasi judiciaire. L'association a noté que la recommandation 27 a pour but d'enlever l'obligation de nommer des juges à la commission. Seul le président ou un des vice-présidents doit avoir une formation juridique, tel que le veut la recommandation no 29. Par ailleurs, le rapport CEGIR, à la recommandation no 47, permet à la commission de nommer des commissaires-enquêteurs ayant le pouvoir de recueillir les témoignages d'un commissaire reçoit et qui doivent soumettre un rapport à la commission. Sera-t-il permis à un transporteur de connaître le contenu du rapport fait par les commissaires-enquêteurs à la commission? Sera-t-il permis à un transporteur de vouloir contester la véracité ou l'exactitude des témoignages tels que recueillis par les commissaires enquêteurs? Jusqu'à quel point le transporteur aura-t-il vraiment eu l'impression qu'on l'a véritablement entendu? La règle audi alteram partem, qui est un principe de justice naturelle, aura-t-elle son application suivant les recommandations du rapport CEGIR? Ce principe fondamental du droit à être entendu ne devrait en aucune manière être brimé. S'il y a de l'intérêt public dans le processus de régulation des transports, il y a également les droits et libertés de chaque entrepreneur et transporteur.

De l'avis de l'association, si une discrétion doit être exercée, elle doit l'être uniquement d'une manière quasi judiciaire. La recommandation 48 prévoit également que les parties pourront fournir des dépositions écrites de leurs témoins lorsque la commission est d'avis qu'une telle procédure contribuerait à améliorer l'audition sans imposer de fardeau injuste aux parties. Quelle sera la valeur d'une telle déposition écrite avec laquelle un transporteur ne peut pas être d'accord? Comment savoir si le témoignage écrit est complet? Comment savoir s'il est vrai? Comment la commission pourra-t-elle apprécier les témoignages écrits contradictoires sans le bénéfice du contre-interrogatoire? Un seul membre, au surcroît, de la commission pourra décider des droits et libertés du commerce. L'association craint que l'exercice du pouvoir discrétionnaire qu'on veut bien reconnaître risque d'être exercé dans le cas de procédures qui ne constitueraient pas la meilleure garantie d'une saine administration des droits et libertés du commerce du transport. Le rapport CEGIR a prévu le processus de révision à la Cour d'appel, mais seulement sur des questions de droit. Il est à se demander, dans l'exercice proposé de la discrétion, comment la Cour d'appel pourrait disposer des questions de droit.

C'est un principe de droit qu'un tribunal d'appel n'intervient pas lorsqu'un tribunal inférieur a exercé un pouvoir discrétionnaire, à moins que cette discrétion n'ait été exercée d'une manière purement arbitraire et que la décision est si injustifiable, qu'elle constitue une injustice. Il importe donc de faire montre d'une certaine prudence quant à l'exercice de la discrétion par le commissaire. Le rapport CEGIR recommande certes que la commission puisse se doter d'un personnel compétent, mais cela n'est pas suffisant.

Cela n'empêche pas nécessairement que certaines causes ne puissent pas être décidées par un seul membre de la commission, surtout lorsqu'il n'y a pas d'opposition; on n'a pas d'objection à cela, en principe. Lorsqu'il y a de l'opposition, l'opposition de l'Association des propriétaires, le processus quasi judiciaire devrait être pleinement exercé. Cela implique nécessairement les juges à la commission.

Troisièmement, la philosophie du rapport CEGIR est à l'effet que la commission puisse exercer d'autres modes d'intervention que l'audition des parties, tels la conciliation, l'arbitrage, la persuasion et la négociation. En principe, c'est acceptable, mais que signifie la persuasion dans le cas où un intéressé aurait cru, dans son intérêt, de s'opposer à une demande de permis de transport? Que serait l'effet d'une persuasion d'un tel commissaire-enquêteur qui croit que l'opposition n'a pas sa raison d'être alors que l'opposition est de bonne foi? Il est à craindre que des justiciables subissent des pressions telles qu'ils sacrifient certains de leurs droits et libertés suite à des pressions indues de fonctionnaires jouissant des pouvoirs d'un commissaire-enquêteur. Encore là, une certaine prudence s'impose. On ne doit par aucun moyen empêcher le public de se faire entendre.

Le rapport CEGIR recommande qu'aucun recours au ministre ou au lieutenant-gouverneur en conseil ne soit institué; c'est la recommandation 23. L'association est pleinement d'accord à ce sujet. Le pouvoir conféré par l'article 39a tel que modifié de la loi au ministre de soustraire certaines affaires de la juridiction de la commission apparaît un grave accroc à la démocratie. Certes, ce pouvoir d'intervention du ministre est limité au changement de contrôle des corporations détenant des permis ou des cessions de systèmes de transport. Bien qu'il ne s'agisse pas là, à proprement parler, de l'intervention de l'exécutif dans le judiciaire, tout au moins, il y va de l'intervention de l'exécutif dans le quasi-judiciaire. L'association croit que ce genre d'intervention doit disparaître.

La quatrième prémisses à la philosophie du rapport CEGIR est qu'il incombe au législateur d'affirmer les énoncés de politique générale en matière de transport. L'association est d'accord. C'est dans la loi que nous devons trouver les principes que nous empruntons des provinces de "common law", de "public necessity and convenience". La politique se doit d'être davantage définie et plus particulièrement dans le domaine du transport maritime au Québec.

Le transport maritime pose en soi une complexe question de droit constitutionnel. La Cour suprême du Canada, à quelques reprises, a décidé que le transport de passagers et de marchandises par eau à l'intérieur des limites d'une seule province est de la compétence exclusive de chaque législature. Les affaires *Three Rivers Boatman Inc.* qui, soit dit en passant, est un intervenant devant cette commission, versus Le Conseil canadien des relations ouvrières et autre, ainsi qu'*Agence maritime Inc.*, également représentée devant la commission, versus Le Conseil canadien des relations ouvrières ont définitivement tranché la question. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'il existe dans le transport maritime au Québec une situation tout à fait particulière. En effet, de multiples compagnies à caractère fédéral, dans le sens que leurs activités principales s'étendent au-delà d'une seule province, se permettent également de faire du transport intraprovincial, c'est-à-dire à l'intérieur des limites de la province.

À plusieurs occasions, l'association a formulé des griefs, des plaintes au ministre des Transports et dressé des mémoires soulevant un problème capital. Le transporteur maritime dit à caractère fédéral fait souvent également du transport strictement intraprovincial. À plusieurs égards, on a porté des plaintes, mais finalement il n'y a pas eu de suites. Qui n'a pas vu ces navires à caractère fédéral sillonner sur le Saint-Laurent. Je pense à ceux de la *Federal Commerce & Navigation Limited*, *Hall Corporation*, *Canada Steamship Lines Limited*, *Upper Lake Shipping Limited*, pour ne nommer que celles-là. Pourtant, à plusieurs occasions, l'association a pu constater que les navires appartenant ou gérés par ces dites entreprises à caractère fédéral transportaient de la marchandise d'un port à l'intérieur des limites de la province à un autre port du Québec. Le transport du fer de

Port-Cartier ou Sept-Iles, si vous préférez, à contrecœur se fait en marge de la Loi des transports du Québec et cela, même pour le compte de SIDBEC. Le transport du fer et titane de Hâvre-Saint-Pierre à Sorel pour le compte de la QIT, Québec Iranium and Titanium, de même.

On pourrait même donner des exemples où des sociétés de la couronne provinciale du Québec ont accordé des contrats de transport à certaines de ces compagnies à caractère fédéral toujours dans les limites de la province de Québec. Une de ces compagnies dites à caractère fédéral, la *Chimo Shipping Limited*, a fait une demande de permis à la Commission des transports du Québec. Une décision de la commission fut rendue qui est si lourde de conséquences que l'association croit à propos de l'annexer au présent mémoire. J'entends lourd de conséquences seulement parce qu'elle était erronée. Le juge décida que, puisque 80% des activités de *Chimo Shipping Limited* se faisaient à l'extérieur des limites de la province, la compagnie pouvait transporter des marchandises à l'intérieur des limites de la province de Québec sans qu'elle ne soit astreinte à la compétence des lois du Québec. C'est a contrario l'application du principe de l'*Agence maritime Inc.*, décidé par la Cour suprême du Canada.

(18 heures)

Pour l'association qui groupe fondamentalement des caboteurs dont les activités sont axées sur le transport maritime au Québec, il s'agit là d'un poids, deux mesures. Que ces compagnies à caractère fédéral ou des compagnies étrangères viennent charger à bord de leurs navires des marchandises au Québec et les acheminer à l'extérieur du Québec, ou qu'elles viennent livrer au Québec des marchandises à l'extérieur, cela est indiscutablement incontestable. Mais que les caboteurs québécois aient leur liberté de commerce assujettie au pouvoir de contrôle conféré sous l'empire des lois des transports du Québec pour faire du transport au Québec, alors que des entreprises financièrement puissantes s'adonnent souvent au transport le plus lucratif de marchandises à l'intérieur des limites de la province de Québec sans être astreintes à cette même contrainte à la liberté de commerce, cela, les membres de l'association ne l'ont jamais accepté. Il est impératif que l'Assemblée nationale du Québec se penche sur ce problème. Après tout, n'y va-t-il pas du transport des richesses naturelles du Québec à l'intérieur du Québec? Une saine politique des transports au Québec ne devrait-elle pas favoriser le transport de telles richesses naturelles par des compagnies assujetties au droit de regard et de contrôle d'une Commission des transports du Québec?

Dans le contexte constitutionnel du Canada, il y a place, de l'avis de l'association, pour une saine concertation entre les deux niveaux de gouvernement. Une telle concertation existe dans le transport par camions puisque les entreprises à caractère extra-provincial de camionnage doivent obtenir de chacune des commissions de transport

provinciales un permis de cette dernière et ce, en vertu d'une loi fédérale, la Loi fédérale sur les véhicules à moteur. Ne devrait-il pas en être ainsi dans le domaine du transport maritime?

Le rapport CEGIR ne définit pas les énoncés de politique souhaitables. Le rapport mentionne, cependant, que, dans le processus de régulation, on doit considérer les éléments sociaux et économiques. L'association souhaiterait que cela soit considéré dans les énoncés de politique du gouvernement. En effet, comme le signale le rapport CEGIR, il n'y a pas de cohérence entre les différents modes de transport et cela, l'association l'a vécu de fait.

Dès ses origines et avec l'avènement croissant du camionnage, le transport maritime sur le Saint-Laurent s'est vu nettement défavorisé parce qu'il n'était pas aidé financièrement comme pourtant l'était l'industrie du camionnage, du moins à l'est de Lévis. Également, l'industrie du transport maritime au Québec dut, par la suite, subir la concurrence du chemin de fer et encore là, il n'y avait aucune philosophie globale des transports qui tiendrait compte des effets d'un secteur d'activité sur l'autre. Encore tout récemment, l'industrie du transport maritime au Québec devait faire les frais d'un traversier-rail qui permettait l'acheminement de marchandises de la Côte-Nord à la Côte-Sud. Certains membres de l'association ont fait une lutte vigoureuse tant devant la Commission des transports du Québec que devant les tribunaux de droit commun pour démontrer l'effet néfaste sur le volume de marchandise transportée que leur causerait l'arrivée du traversier-rail. Néanmoins, ce nouveau service est maintenant implanté. Il va sans dire que les membres de l'association en sont fortement affectés. L'industrie du transport maritime au Québec a été l'enfant pauvre des deux paliers de gouvernement.

Il est donc souhaitable que, dans le processus de régulation, voire même au stade des énoncés de politique, il soit rappelé que tout transport, par quelque mode de transport que ce soit, doit être vu dans son ensemble. Il est important, et c'est le vœu de l'association, que la firme CEGIR ou toute autre firme aussi compétente se penche sérieusement sur le transport maritime au Québec prioritairement.

Ordonnance sur le transport de passagers et de marchandises par eau, l'ordonnance 3-N. Voilà sept ans que la Loi des transports a été sanctionnée...

Le Président (M. Bordeleau): Excusez-moi, M. Vaillancourt, seulement une seconde. J'aurais un petit détail technique parce que, selon le règlement, on devrait arrêter à 18 heures. Alors, je voudrais demander aux membres de cette commission s'il y a consentement pour qu'on continue? D'accord? Alors, on peut continuer.

M. Vaillancourt (Guy): Je vais essayer d'être le plus bref possible. Sur l'ordonnance 3-N, actuellement, c'est en révision au sein du ministère des Transports. On a eu, effectivement, l'occasion de

présenter à M. Vincent, sous-ministre des Transports, un mémoire que nous avons pris la liberté de déposer et qui illustre fort bien une difficulté résultant de la vétusté de l'ordonnance 3-N. C'est plus particulièrement le mémoire des opérateurs de bateau-pilotes. Je vais y revenir dans quelques instants. Une chose est certaine, c'est que cette ordonnance 3-N est complètement périmée, elle est complètement dépassée. Elle tient compte de notions de transport maritime alors que cela se faisait il y a trente ans entre Québec et Montréal.

Elle impose, par exemple, suivant l'article 29 de cette même ordonnance 3-N, l'obligation, pour un transporteur et détenteur d'un permis de classe 2, c'est-à-dire de transport de marchandises générales, l'obligation d'avoir des entrepôts à Québec et à Montréal. Tout cela reflète le système d'antan, ou j'utiliserais l'expression anglaise de "liners" ou cette ligne de navigation qu'on avait, mais c'est complètement dépassé, ça n'existe plus.

Il y a, découlant de l'ordonnance 3-N, beaucoup de difficulté d'interprétation, à savoir: Est-il nécessaire d'avoir un permis pour les fins de transport particulier, oui ou non? Dans le mémoire de l'association, on fait état des services d'excursions touristiques. Puisque l'association comprend également ce genre d'opérateurs de transport maritime, il est à se demander, à la lumière des décisions récentes, les tribunaux, aussi bien que la Commission des transports du Québec, ce que vaut le permis délivré sous l'autorité de l'ancienne Loi de la Régie des transports.

Vous avez également devant vous un mémoire qui peut paraître volumineux et peut-être décourageant à lire, c'est le mémoire des opérateurs de bateaux-pilotes, qui est actuellement entre les mains du ministère des Transports. Il est déposé devant la commission pour illustrer les difficultés qui résultent d'un défaut de législation appropriée dans le secteur.

Bien sûr, dans le contexte de la Loi des transports du Québec, l'absence de réglementation a pour effet de rétablir la règle de la libre concurrence ou du marché sans aucune réglementation. Ces opérateurs sont tous munis de navires qui n'ont qu'une seule fonction qui consiste au transbordement de pilotes. Ils font face cependant à l'obligation de contracter avec un organisme de caractère fédéral qui s'appelle l'Administration de pilotage des Laurentides. Cette administration a, à plusieurs occasions, fait valoir — ce, même devant la Commission des transports du Québec — que tout le transport de transbordement de pilotes n'était pas un transport qui tombait sous la compétence des lois du Québec. Évidemment, nous nous sommes opposés, nous sommes intervenus devant la commission des transports pour soutenir la thèse inverse, notamment en disant à la Commission des transports pour soutenir la thèse inverse, notamment en disant à la commission des transports qu'elle n'avait peut-être pas la compétence pour se prononcer sur une question constitutionnelle et, finalement, la commission a fixé les tarifs, puisque c'était à l'occasion d'une fixation générale de tarifs que cette administration de pilotage était intervenue.

Au niveau du ministère des Transports provincial, que ce soit le ministère d'antan — en 1975 on a eu certainement une collaboration pour faire valoir, auprès des autorités fédérales et rétablir que c'était un domaine de compétence strictement provinciale — ou du gouvernement actuel, dont nous avons également la coopération, je crois que c'est un secteur d'activité qui mérite d'être protégé, et, tant et aussi longtemps que l'ordonnance 3-N sera dans sa forme actuelle, tant et aussi longtemps que la commission des transports elle-même pourrait éventuellement décider qu'il n'est pas besoin d'un permis pour faire ce genre de service de transport, nous arrivons à une situation où le fédéral lui-même a occupé le champ législatif. Il a adopté, dans la Loi sur le pilotage, les dispositions relatives aux tarifs et, en conséquence, si, effectivement, aucun permis n'est nécessaire pour donner le service — nous attendons une décision de la commission à cet effet — il en résulterait que les opérateurs de bateaux-pilotes, d'une part, feraient face à une situation où ils n'ont aucune protection de la part du gouvernement du Québec et, d'autre part, le gouvernement du Québec ferait défaut d'occuper son champ législatif. C'est un problème urgent qu'on doit pallier dans les plus brefs délais et notre mémoire, j'en suis convaincu... D'ailleurs, à la suite de son dépôt auprès de votre sous-ministre, M. Vincent, on a à nouveau pris contact avec nous et je suis convaincu que tout cela est parti sur une bonne voie en vue de nouvelles réglementations.

Substantiellement, M. le Président, M. le ministre et les membres de la commission, c'est ce que l'association avait à dire. Il y a un appui au mémoire de l'Association des propriétaires de navires par le Groupe maritime de Québec. C'est un groupe qui comprend environ 200 membres de la région et qui oeuvre dans toutes les sphères d'activité du transport maritime. Il va sans dire que ces gens appuient sans limite le mémoire de l'Association des propriétaires de navires.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, M. Vaillancourt. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: M. Vaillancourt ainsi que les membres de l'association, avec qui d'ailleurs j'ai eu des contacts nombreux, d'abord, je tiens à vous remercier du mémoire que vous avez présenté et des lacunes que vous avez soulignées en ce qui concerne le transport maritime. Je ne nierai aucunement le fait que le gouvernement du Québec est très en retard en ce qui concerne une véritable politique maritime au Québec pour aider les caboteurs. Il est certain que nous nous penchons actuellement sur ce problème. Nous espérons être capables de régler, de moderniser l'ordonnance 3-N, mais surtout nous espérons être capables, dans les plus brefs délais, d'en arriver avec une politique maritime satisfaisante au Québec. Il faut souligner, le faire brièvement, que ce n'était pas facile, que ce n'est pas facile d'en arriver à une politique maritime au Québec et vous le soulignez vous-mêmes lorsque vous parlez des problèmes consti-

tutionnels. Le domaine maritime, c'est un peu comme le secteur aérien. Comme le secteur aérien est un secteur qui a été occupé par le fédéral, puisque toute la question militaire relevait justement du fédéral.

Dans le secteur maritime, on a fait un peu la même chose, c'est que le champ était occupé. Le champ des compétences étant occupé par le gouvernement fédéral, les compétences sont allées vers le gouvernement fédéral.

Nous sommes actuellement à structurer une direction maritime et à rapatrier, un peu comme dans le secteur aérien, certaines compétences qui sont québécoises, qui sont intéressées à travailler chez nous, mais qui ne trouvaient pas place chez nous.

Ce n'est pas facile, je vous l'avoue, de trouver le personnel requis pour en arriver à l'élaboration d'une politique maritime au Québec, d'autant plus que c'est un secteur très complexe, et un secteur où nous vivons des problèmes constitutionnels très sérieux.

Vous avez rappelé la décision de Chimo Shipping, qui ne nous a pas aidés, puisqu'il faudrait aller en Cour suprême. Mais il y avait eu, il y a quelques mois, la décision concernant la câblo-distribution et, d'après toutes les informations ou les consultations que j'ai pu avoir — d'autant plus que ça devenait une question sub judice — toutes les informations qu'on aurait pu avoir, c'est qu'il serait extrêmement difficile de gagner telle ou telle cause devant la Cour suprême.

On a eu des discussions à ce sujet entre l'association et vous-mêmes. Mais il ne faut pas blâmer, cependant, la Commission des transports du Québec, comme telle, ainsi que la firme CEGIR, du fait que le secteur maritime a été très peu touché dans le rapport comme tel et aussi, au niveau de la commission. Ce qui manque, ce qu'il faut regretter le plus sérieusement, je pense bien, et j'en accepte le blâme, c'est d'abord que le gouvernement du Québec, comme tel, et je ne veux pas parler de ce qu'il y avait antérieurement, avait tellement d'autres secteurs à couvrir que le secteur maritime a été laissé un peu pour compte. C'est exact et le fédéral a pris et occupé le terrain.

Notre réglementation est très pauvre à ce sujet. Nous espérons être capables — on ne peut pas tout bâtir, on ne peut pas tout faire en même temps — d'élaborer une politique maritime qui favorise nos transporteurs et qui forcera en même temps — vous avez raison de le souligner — certaines compagnies d'Etat qui ont donné des contrats à des compagnies de transport maritime qui ne respectaient même pas le minimum de la Loi des transports du Québec, à avoir un permis de la Commission des transports, au moins à l'intérieur des limites du Québec.

Il est certain qu'il va falloir avoir des décisions bien rapidement à ce sujet. Il va falloir que la collaboration de tous les ministères et des autres organismes des compagnies d'Etat qui sont quand même sous l'autorité du gouvernement, que cette collaboration nous soit acquise et que les objectifs qui seront fixés par une politique maritime soient

respectés aussi par les compagnies d'Etat. Cependant, je voudrais terminer, parce que c'est certain que je vais prendre note de l'ensemble de votre rapport. Dans l'élaboration d'une politique, en même temps, nous pourrions préciser à la Commission des transports cette politique et la Commission des transports pourra prendre des décisions en relation avec la politique qui sera établie.

Vous revenez à la charge concernant la liaison maritime ferroviaire entre la Côte-Nord et la rive sud. Je dois souligner que je suis prêt à faire les efforts nécessaires en collaboration avec vous pour élaborer une politique maritime au Québec et essayer de sauver ce qui nous reste de caboteurs québécois. On l'a fait pour le nord. En fait, on a pris place dans le nord. Avant cela, c'était occupé par le fédéral. On y a pris place. On a constitué l'amorce de la Société de navigation maritime en collaboration avec vous et il semble que cela peut débloquent sérieusement d'ici quelque temps; mais cependant, il faut souligner ceci. Je comprends que le fait qu'il n'y avait pas de lien routier ou ferroviaire entre la Côte-Nord et le continent nord-américain favorisait les transporteurs, de même que lorsqu'il n'y avait pas de route entre Baie-Comeau et Sept-Iles et Havre-Saint-Pierre, cela favorisait, je comprends bien, les transporteurs québécois. Mais je ne pense pas qu'il faille priver des citoyens qui ont droit aussi à des services, à des routes, à un lien ferroviaire avec le continent nord-américain pour favoriser un secteur d'activité économique important.

(18 h 15)

Il aurait été artificiel, à mon sens, de maintenir le cabotage au Québec en privant certaines parties de la population de services essentiels auxquels elle avait droit. Je ne pense pas que ce soit vers cette direction que nous devons élaborer une politique, non pas en fermant des avenues à des populations qui ont besoin aussi de services, mais essayer justement, en collaboration avec les compagnies d'Etat et le gouvernement du Québec, comme on tente de le faire actuellement dans le secteur aérien, de favoriser nos caboteurs du Québec.

Quant à moi, j'ai essayé, peut-être moins vite que j'aurais espéré, de travailler en collaboration avec vous autres et je suis prêt à continuer de collaborer. Lorsque nous aurons une politique maritime au Québec, la commission des transports pourra prendre des décisions en relation avec cette politique.

Cependant — je termine sur cela — c'est exact que le gouvernement fédéral a accepté de déléguer ses pouvoirs, les pouvoirs qui avaient été reconnus par la Cour suprême, a accepté de déléguer l'administration du transport terrestre et même le transport terrestre interprovincial aux gouvernements provinciaux, mais c'est strictement une tolérance, actuellement. Ce ne sera pas aussi facile — on pensera à la décision de Chimo Shipping — dans le secteur maritime comme ce ne sera pas aussi facile dans le secteur aérien. Il y a deux niveaux de gouvernement et le gouvernement fédéral, à un moment donné, est jaloux de ses

prérogatives en ce qui concerne le transport maritime. Le Québec devra naviguer à travers tout cela — c'est le cas de le dire — pour essayer d'élaborer une politique qui favorise ses caboteurs québécois.

Je vous remercie beaucoup. Soyez convaincus que vous avez toute ma collaboration. Quant à nous, on fait tous les efforts nécessaires pour structurer la direction maritime, parce qu'on lui en demande beaucoup de ce temps-ci, avoir le personnel compétent et nécessaire requis pour pouvoir répondre à toutes les demandes que nous avons actuellement et, en même temps, on tente d'élaborer une politique générale qui pourra permettre le développement du cabotage au Québec, parce qu'on a le fleuve Saint-Laurent et il faut s'en préoccuper.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, en raison de l'heure, mes remarques seront assez brèves. Si le ministre des Transports a cru bon, tantôt, de faire son mea culpa sur les difficultés que rencontrent les transporteurs maritimes de même que sur l'absence de législation appropriée, j'imagine que, comme ex-caboteur moi-même, je vais être obligé de faire mon mea culpa à deux mains. Tantôt, le ministre des Transports nous disait quel effort il a fait, depuis qu'il est titulaire du ministère, pour tenter de faire en sorte qu'un transport qui est quand même un des plus importants du Québec, qui a été négligé par l'ensemble des gouvernements... Le ministre actuel doit constater, comme je l'ai constaté pendant les trois années où j'ai été titulaire du ministère, que pour arriver à des conclusions et changer radicalement la philosophie des hommes politiques, cela prend quand même plus que deux ou trois ans avant que cette philosophie puisse être changée et que chacun prenne bien conscience de l'importance d'un secteur aussi négligé que celui des caboteurs du Saint-Laurent.

M. Vaillancourt, tantôt, a parlé forcément comme avocat et j'avais lu attentivement le premier mémoire. Je m'excuse de n'avoir pas encore pris connaissance de celui des pilotes du Saint-Laurent pour les bateaux qui ont à conduire les pilotes vers les navires qui viennent de l'extérieur, ce que je ferai en soirée, d'ailleurs.

M. Vaillancourt nous disait, en faisant la lecture du document, l'imprécision qui découlait de la Loi des transports et des amendements qui y ont été apportés par la suite. Je dois confesser que ce n'est pas la seule loi qui est ambiguë dans l'ensemble des lois québécoises, puisqu'étant en Chambre depuis près d'une vingtaine d'années, même dans les derniers mois, j'ai vu des lois qui ont été modifiées dans plus de 60% de leurs articles après la présentation et qui, dans les années subséquentes, l'ont été encore. Je pense que c'est un domaine assez complexe et qu'au fur et à mesure qu'on avance on est obligé de faire les modifications qui s'imposent et souvent sans la préparation qu'une telle modification devrait exiger.

Vous avez mentionné également, en référence, certaines décisions où l'exécutif — je me suis senti visé à ce moment — est entré presque si ce n'est pas dans le judiciaire dans le quasi judiciaire, quand, sous le conseil de mes conseillers juridiques, j'ai décidé de soustraire la transaction de certains intérêts québécois à des intérêts étrangers.

Je pense que le seul privilège que j'avais, étant donné que la loi n'était pas claire à ce sujet-là et que le gouvernement ne voulait pas que la commission entérine un tel transfert d'intérêts québécois, c'était de soustraire; ce que j'ai dû faire. Mais je ne pense pas que, si c'est considéré comme une intervention dans le quasi judiciaire ou dans le judiciaire, cela a été fait de mauvaise foi; c'était pour refléter l'intention gouvernementale que ces intérêts ne puissent pas être transférés à des gens qui étaient des étrangers au Québec et je ne sache pas que, par la suite, d'autres interventions qui pourraient être qualifiées de même nature aient été faites par moi ou par celui qui m'a succédé.

M. le Président, M. Vaillancourt, au départ, en des termes polis, a fait référence à l'oubli qu'avait fait la firme CEGIR de ne pas inventorier un domaine aussi parent pauvre qu'est le secteur maritime qui est un des secteurs importants sur lequel les Québécois devront se pencher avec plus d'attention.

Peut-être, M. le Président, que ça me permettrait de faire une suggestion au ministre. Il y a quand même une évolution, depuis les toutes dernières années, sur l'importance du transport maritime dans le Québec, sur une industrie, qui, dans le passé — dont j'ai fait partie heureusement un certain temps — a fait vivre de nombreux Québécois et qui, de jour en jour, a diminué dans les toutes dernières années. Si un tel oubli a été fait involontairement de la part de la firme CEGIR, ce serait peut-être le moment que des experts maritimes, dans le domaine spécifique du transport maritime, se penchent, dans les prochains mois, sur l'ensemble du problème et qu'une commission spéciale fasse l'inventaire de toutes les implications qu'on rencontre dans le transport maritime entre les deux ordres de gouvernement sur les problèmes économiques ou sur l'ensemble des intérêts économiques en cause.

Je constate, comme le ministre actuel, qu'il y a des sociétés d'Etat qui font transporter annuellement des millions de tonnes à des intérêts étrangers à la province. C'est une anomalie qui devrait être corrigée depuis un certain temps et qui ne l'est pas encore, mais qui, forcément, le sera, je l'espère.

On a parlé tantôt, également, du geste qui a été posé entre les deux rives du Saint-Laurent, quand il m'a fallu décider de la possibilité qu'un bateau-rail soit implanté entre les deux rives du Saint-Laurent. Je pense que, à ce moment, c'était quand même une volonté gouvernementale qui avait été exprimée, qui avait été bien expliquée dans tout le Québec et où l'Office de planification s'était prononcé. Je ne sache pas que, à ce

moment, pas plus le Parti québécois que le Parti libéral ou autres, on ait été en discordance, puisque tout le monde était d'accord pour que les deux rives du Saint-Laurent soient reliées. Je confesse par contre que, au moment où nous posions ce geste, étant moi-même député du comté de Charlevoix, je voyais le groupe Desgagné, qui est un des groupes importants parmi ceux que vous représentez, être durement frappé dans le transport de matières premières, telles que l'aluminium, de Baie Comeau vers la Malbaie. Mais je ne sache pas que, comme député de Charlevoix et, en même temps, titulaire des Transports, j'avais le droit, en protégeant mes électeurs et mes commettants, de me soustraire aux obligations que le gouvernement invoquait, à savoir: relier les deux rives du Saint-Laurent pour la meilleure économie des deux rives. Je pense que mon collègue des Transports aujourd'hui comme moi-même dans le temps étions d'accord pour que ce geste fût posé.

Nous espérions, par contre, que ce geste soit contrebalancé par l'expérience qui était déjà en cours aux Iles-de-la-Madeleine. Nous croyons que le gouvernement actuel a poursuivi avantageusement cette expérience et que, un jour ou l'autre, le tonnage qui fut perdu alors sera peut-être, en contrepartie, remis à ceux qui méritent réellement qu'il soit fait, de matières premières dont le Québec a besoin.

Comme il est déjà très tard, M. le Président, je voudrais assurer M. Vaillancourt et ceux qui l'accompagnent que l'Opposition officielle — et je sais que M. Brochu, le député de Richmond, en fera autant — nous ferons l'impossible pour faire étudier attentivement tout le mémoire qui est soumis de même que l'annexe quant aux bateaux-pilotes et, pour référence future, aidés de conseillers juridiques et de gens qui sont spécialistes en transport maritime, nous tâcherons d'épauler l'action gouvernementale si elle va dans le sens des promesses qu'a faites le ministre des Transports actuel, pour que les Québécois participent davantage à un transport qui devrait leur appartenir autant qu'aux gens de l'Ontario qui le font depuis de nombreuses années avec nos richesses naturelles. J'accuse, je m'accuse moi-même des omissions que nous avons faites. Je ne pense pas qu'elles soient volontaires. Je sais par contre que tous mes anciens collaborateurs en ont fait les frais. Je termine en disant mon espoir que le secteur maritime sera privilégié par le gouvernement actuel comme par les gouvernements qui lui succéderont, en espérant que les injustices qui lui ont été faites seront corrigées dans un avenir immédiat.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Charlevoix. D'autres interventions?

M. Boissonneault (Raymond): M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): M. Boissonneault.

M. Boissonneault: ... je voudrais peut-être ajouter deux ou trois petites observations très courtes d'ordre mineur. Je suis très heureux de voir que tout le monde fait son mea culpa, mais je réalise que c'est nous autres qui faisons la pénitence tout le temps, par exemple. Je voulais mettre...

M. Lessard: Je pensais que vous alliez faire le vôtre aussi. Vous avez été longtemps une industrie artisanale. Je ne parle pas de groupes particuliers, mais il fallait aussi se moderniser un peu de votre côté et faire les efforts nécessaires. D'accord?

M. Boissonneault: Parfaitement.

M. Lessard: D'accord.

M. Boissonneault: M. le ministre, je voulais aussi mettre en garde les membres de la commission — j'apprécie beaucoup le travail qui se fait — mais il y a réellement, dans le domaine maritime — et ce ne sont pas des histoires à dormir debout — il y a réellement une urgence extraordinaire. Depuis deux ans, le nombre des propriétaires de bateaux, cela n'existe à peu près plus. Il reste... Si vous voulez réellement faire quelque chose pour le maritime québécois, il est déjà tard; ce n'est pas tout à fait mort, mais dépêchez-vous. C'est très urgent. Heureusement, il y a des solutions de rechange. Il y a des modes de transport qui peuvent être transformés. Il y a encore de la place pour des transporteurs québécois avec l'esprit d'initiative, mais on a besoin que ce soit encadré, on a besoin que ce soit réglementé et on a besoin de vous, et cela presse. Quant à moi, merci. On a le plus beau fleuve. On a 1200 milles de voie navigable qu'on n'exploite à peu près pas pour nous autres, effectivement.

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

M. Lessard: Sur cela, M. Boissonneault, je voudrais dire que je suis bien d'accord qu'il faut, de la part du gouvernement, l'élaboration d'une politique maritime et de l'encadrement. Cependant, je suis obligé de fonctionner dans le système qui prévaut actuellement. Même si je fais des lois qui sont contestées, à un moment donné, par les transporteurs jusqu'en Cour suprême, je vous dis que je n'irai pas loin dans le champ maritime.

Cependant, on s'est donné tous ensemble un premier instrument. On a ouvert le Nord du Québec et on y a demandé des soumissions. Vous avez un instrument qui s'appelle la Société de navigation maritime. Le gouvernement du Québec en est actionnaire à 25% et, en fait, différents transporteurs en sont également actionnaires à 25%.

Ce que je voudrais souligner, c'est qu'il ne faudrait pas, justement, que SONAMAR devienne

exclusivement une entreprise qui prendrait exclusivement des contrats qui ne pourraient pas être pris par le groupe Desgagnés, par le groupe Agence maritime ou un autre. Il faudra quand même que vous ayez une préoccupation commune et que vous négociiez ouvertement, qu'on arrête, à un moment donné, de fonctionner individuellement et qu'on pense collectivement, si on veut former une véritable société au niveau des caboteurs.

Cela fait assez longtemps que j'ai mis SONAMAR sur la table et que le gouvernement du Québec a annoncé ses intentions. Là, c'est à vous de faire vos preuves. D'accord, il y a eu des négociations et il y a quelque chose qui s'en vient, mais vous avez aussi un effort à faire, le gouvernement du Québec ne peut pas tout faire. On vit dans un régime constitutionnel qui nous crée bien des problèmes, au point de vue maritime comme dans d'autres secteurs, mais, au point de vue maritime, on doit vivre avec ce régime aussi longtemps qu'on n'aura pas décidé d'y mettre fin. En fait, ce sera une décision de l'ensemble du peuple québécois, mais on devra vivre avec ce système aussi longtemps qu'on en fera partie.

Cependant, je comprends que vous êtes peut-être en train de mourir à petit feu, mais votre mea culpa, il faudra aussi que vous le fassiez, et il faudra que vous preniez conscience que ce n'est pas exclusivement dans la situation artisanale qu'on peut véritablement développer une compagnie maritime québécoise au Québec. Si vous êtes regroupés à l'intérieur de SONAMAR, si vous laissez à SONAMAR seulement le petit pain qui tombe de la table, vous ne ferez pas une société bien forte. Il faudra que vous vous entendiez, que vous arrêtiez de vous jouer dans le dos et que vous participiez, de bonne foi aux efforts faits à l'intérieur de SONAMAR, quitte à ce que vous puissiez vivre, à un moment donné, sous forme de société privée par la suite.

M. Boissonneault: Si vous remarquez bien, SONAMAR n'a pas présenté de mémoire à la commission des transports. SONAMAR est très bien portante, très heureuse. Cela va bien. Ici, c'est l'Association des propriétaires de navires, des propriétaires de bateaux-pilotes.

M. Lessard: D'accord. Mais vous êtes membres aussi de la Société de navigation maritime. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie beaucoup l'Association des propriétaires de navires et opérateurs de bateaux-pilotes d'être venue présenter son mémoire.

La commission ajourne maintenant ses travaux à demain, dix heures.

Fin de la séance à 18 h 32

A N N E X E A

**Mémoire de l'Association des locateurs de camions et de remorques du Québec Inc.
à la commission parlementaire sur le rapport CEGIR**

A: Monsieur le ministre
Monsieur le chef de l'Opposition officielle
Monsieur le président
Messieurs les membres de la commission parlementaire

Introduction

Nous représentons l'Association des Locateurs de Camions et de Remorques du Québec. L'Association regroupe actuellement les compagnies de location suivantes:

Avis Transport of Canada Ltée
La Compagnie de Location Ryder Canada Ltée
Location Snyder Incorporée (HERTZ)
Location de Remorques Caravan Ltée
Location de Remorques Keystone Ltée
Five Wheels Truck Rental (Québec) Ltée
R & R Leasing Incorporée
Location Monkland Incorporée
Location de Camions XTRA Limitée
Transport International Pool (Québec) Ltd.

La sphère d'activités de ces dix compagnies s'étend à tout le Canada et aux États-Unis. Plus particulièrement au Québec, elles offrent en location, à court et à long terme, environ quatre mille (4000) véhicules et ont investi à cette fin au-delà de \$70 000 000. Les membres de l'Association effectuent approximativement 60% des locations commerciales au Québec. Il faut souligner, par ailleurs, que ces entreprises s'intéressent exclusivement à la location de véhicules de commerce et qu'une erreur sérieuse s'est glissée dans la description de l'Association à la page 30 de l'annexe 5 du rapport CEGIR en ce qu'aucune des entreprises ci-haut mentionnées n'a d'intérêt direct ou indirect dans la location de chauffeurs de camions ("driver pool") ou dans une compagnie de transport, faussant ainsi leur statut.

En accord avec l'esprit même du rapport CEGIR, l'Association agréée la majeure partie des modifications proposées. Nous considérons que ceux qui ont présidé à l'élaboration de ce rapport ont fait montre de connaissances assez approfondies de la plupart des secteurs d'activités que recouvrent le domaine du transport, particulièrement des problèmes que soulève la Commission des Transports du Québec. En font foi les solutions formulées dans le but de leur apporter un correctif.

Nous reconnaissons également, que l'objectif principal du rapport CEGIR est d'énoncer les problèmes posés par le fonctionnement de la CTQ et non d'analyser la réglementation actuelle régissant, entre autre, les activités de l'industrie de la location de véhicules de commerce.

Il se dégage toutefois de l'annexe 5 du rapport (location), certaines conceptions erronées relatives à la location de véhicules de commerce que nous voulons souligner brièvement. L'annexe 5 sur la location ne constitue en fait qu'une bonne ébauche de la situation réelle qui prévaut dans ce secteur et il ne faut pas perdre de vue, comme le rappelle la note explicative de l'annexe du rapport CEGIR, que la substance de cette partie du rapport ne représente qu'une cueillette d'opinions présentées dans le but de fournir aux lecteurs profanes qui n'ont qu'une connaissance limitée de chacun des secteurs concernés, un aperçu général afin de les sensibiliser aux contraintes à l'intérieur desquelles ces entreprises doivent opérer.

En raison du fait que nous considérons que la location de véhicules ne constitue pas du transport au sens propre du terme et ne saurait, en conséquence, être située sous l'égide de cette activité dont traite principalement le rapport CEGIR nous limiterons nos commentaires à la seule section relative à la location. Nos observations n'auront, du reste, de pertinence qu'à l'égard de la recommandation principale du rapport CEGIR, soit celle de revenir à un système similaire à celui de l'ancienne Régie des Transports où la Commission serait investie du pouvoir d'établir sa propre réglementation.

Les fausses conceptions relatives à l'industrie de la location découlant du rapport comportent principalement deux volets:

1. L'identification de la location de véhicules de commerce comme étant un mode de transport.
2. La relation entre la location et le transport illégal.

Nous espérons que les commentaires soumis dans le présent mémoire seront reçus dans un but constructif.

1 — La location de véhicules n'est pas, en soi, une forme de transport

L'annexe 5 du rapport CEGIR qualifie au départ la location comme un mode de transport. L'étude subséquente que fait ce rapport et un examen plus approfondi révèlent que, de fait, tel que notre Association a toujours prétendu que la location de véhicules, qu'elle soit faite à long ou à court terme, n'est pas, en soi, une forme de transport. Il s'agit essentiellement de fournir à un transporteur, qu'il soit transporteur privé ou public (détenteur de permis de camionnage), l'outil au moyen duquel il pourra effectuer du transport. A ce titre, la location de véhicules n'est pas différente de la vente du même véhicule. L'évolution des marchés de location à travers toute l'Amérique du Nord, de même qu'au Québec, au cours des dernières années, révèle que l'industrie de location de camions et de remorques, est devenue un instrument essentiel à la disposition du transporteur public (détenteur de permis effectuant du transport pour le compte d'autrui moyennant rémunération) et du transporteur privé (les entreprises transportant leurs propres produits pour leurs propres fins).

Il est intéressant de noter à ce sujet, que quatre-vingt pourcent (80%) des camions loués par les membres de l'Association le sont à des compagnies qui effectuent leur propre transport de leurs propres marchandises, alors qu'environ soixante-quinze pourcent (75%) des remorques sont louées aux rouliers publics. Autres caractéristiques importantes, la grande majorité des locations de camions sont à long terme alors qu'au moins soixante pourcent (60%) des locations de remorques sont à court terme.

Tel que constaté par le rapport CEGIR, une transformation profonde de services de location de véhicules a eu lieu au cours des cinq (5) dernières années. Auparavant, il y avait peu de compagnies de location spécialisées dans la location de camions et de remorques. Les compagnies qui détenaient alors des permis étaient orientées surtout vers la location de leur équipement au public en général. Aujourd'hui, la situation est complètement transformée, non seulement au Québec, mais dans toute l'Amérique du Nord. Les services ne sont pas considérés comme une forme de commerce ou transport public. Au contraire, les services de location sont devenus une source d'approvisionnement essentielle au transporteur public et privé.

Cette évolution n'est pas confinée à la seule province de Québec comme nous l'avons déjà souligné; elle se manifeste partout au Canada et aux Etats-Unis, de même que dans notre province, en dépit d'une réglementation de nature à l'entraver, du moins jusqu'à l'entrée en vigueur de l'arrêté en conseil 4476-77 le 1er avril 1978.

Une telle réglementation périmée existait auparavant au Canada et aux Etats-Unis. Celle-ci fut mise de côté parce que fondée sur une conception de concurrence entre rouliers publics et services de location, conception dont la fausseté fut mise en relief lorsque les compagnies de location devinrent un fournisseur des rouliers publics. Ces réglementations ont été supprimées et aujourd'hui, les rouliers publics et compagnies de location font affaire entre eux sans être assujetties à la plupart des réglementations qui existaient alors.

Tenant compte de ces considérations d'ordre général, le fait qu'une compagnie de location n'ait aucune des caractéristiques d'une compagnie de transport et n'effectue pas de transport de marchandises ni de passagers pour une rémunération déterminable ou déterminée et que par ailleurs, l'industrie de la location n'ait aucune des caractéristiques qui ont permis traditionnellement de classer des compagnies de transport comme des services publics, il nous semble évident qu'il faut éviter de confondre cette industrie avec celle du transporteur public et de réglementer l'une selon les principes de l'autre, ce qui pourrait avoir des effets néfastes sur le développement de cette industrie.

Contrairement aux services offerts par une compagnie de transport, le locateur de véhicules n'offre pas un produit prédéterminé à un prix défini d'avance. La compagnie de location n'offre pas simplement à ses clients un véhicule en location. Au contraire, il s'agit généralement d'une location qui couvre à la fois le véhicule et son entretien avec une variété d'équipement et de services qui sont conçus pour chaque cas d'espèce, de manière à tenir compte de la compétition du manufacturier de véhicules et du fournisseur de services analogues. Une grande variété de services est offerte à un locataire lors d'une location de véhicule.

En définitive, les membres de l'Association sont tout au plus des fournisseurs d'équipements en compétition avec les vendeurs de véhicules et les compagnies de finance. En conséquence, à l'appui de cette affirmation, règle générale, l'utilisateur de véhicules ne recourt pas à la location en raison du fait du désir de ne pas recourir aux rouliers publics.

Les contraintes imposées aux rouliers publics ou privés en ce qui concerne la flexibilité des horaires et des itinéraires, l'existence de réseaux de distribution complexe, le coût du transport par rail et par route, la nécessité de maintenir un certain roulement de fond et l'utilisation de méthodes modernes de gestion, poussent de plus en plus l'entreprise privée vers l'achat de leur propre flotte de véhicules.

Il est important de considérer que lorsque la compagnie privée se retrouve devant l'alternative soit de recourir à la location, soit de devenir propriétaire de sa propre flotte, elle a déjà décidé d'effectuer le transport elle-même. L'alternative qui s'offre à la compagnie privée n'est pas tant de choisir entre le roulier public et le locateur mais plutôt entre le fournisseur d'équipement, l'institution financière et le locateur.

D'un côté, le rapport fait erreur en considérant la location de véhicules commerciaux comme un mode alternatif de transport. D'autre part, il reconnaît clairement que le locateur de véhicules est un

fournisseur d'équipement qui offre sûrement un mode de financement plus approprié aux réalités de la pratique contemporaine des affaires. Ces compétiteurs immédiats sont le fournisseur d'équipement et les autres locateurs.

1. Nous excluons de cette étude toute forme de location à long terme qui, de notre avis, ne correspond pas à une forme alternative de transport, mais constitue plutôt une forme de financement (crédit-bail) Annexe 5 — rapport CEGIR
2. On peut considérer que les concurrents les plus immédiats des locateurs de véhicules à long terme sont les vendeurs de ces mêmes véhicules. Annexe — rapport CEGIR, page 25.
3. Pour les locateurs de véhicules commerciaux à court terme, la principale concurrence se situe au niveau des autres locateurs. Annexe 5 — rapport CEGIR, page 26.

Par contre, le rapport soutient à maintes reprises que la location est un mode alternatif de transport. Une étude plus approfondie du rapport nous mène à la conclusion que les seules circonstances dans lesquelles il est considéré que la location de véhicules peut constituer un mode alternatif de transport se fonde uniquement sur deux assertions erronées, lesquelles s'énoncent ainsi:

1. Que la location entre en concurrence directe avec le transporteur public lorsque l'expéditeur y a recours dans le cas de chargement, pleine charge ou complet ("T.L.") ("full truck load") lequel constitue les voyages les plus payants pour le roulier public.
 - Voir rapport CEGIR, annexe 2, page 24.
 - Voir rapport CEGIR, annexe 5, pages 25, 28, 29.
2. Que le transport illégal se définissant comme étant un transport pour rémunération sans permis, parce qu'effectué à l'occasion par l'utilisateur d'un véhicule loué fait que la location constitue en soi une forme alternative de transport.

Nous traiterons d'abord dans la présente partie de la première assertion et la deuxième, relative aux transports publics opérés de façon illégale étant de beaucoup la plus complexe, fera l'objet de la deuxième partie du présent mémoire.

Outre le transport illégal constituant du transport public sans permis, le rapport CEGIR traite la location de véhicules de commerce comme un mode alternatif de transport dans le cas de l'expéditeur de marchandises ayant recours à la location pour des expéditions complètes et lourdes ("voyages T.L."), ou ("full truck load"). A la page 24 de l'Annexe 2 ainsi qu'à maintes reprises à l'Annexe 5, on affirme, dans le but de démontrer une concurrence entre le roulier public et la location, que celle-ci ne porte préjudice à celui-là que dans le seul cas d'expédition de voyages complets et lourds.

Nous voudrions souligner que cette prémisse est basée sur une fausse conception. En règle générale, une étude des taux des rouliers publics, sans l'ombre d'un doute, démontrera que le pseudo "voyage payant" est communément connu sous le terme de "L.T.L." et non un "T.L.". L'Association voudrait soumettre pour étude ultérieure, des informations statistiques au soutien de cette affirmation.

Qu'il suffise de dire pour les fins de la présente, que dans l'industrie du transport, un voyage plein ("T.L.") est généralement considéré comme un "truck load of merchandise in excess of 20 000 lbs." ou en d'autres termes "au-delà de 20 000 lbs. de marchandise par expédition". Les rouliers publics tirent, et de loin, une plus grande marge de profit avec les expéditions "L.T.L.". Le taux au cent livres de cargaison est plus élevé pour l'expédition "L.T.L." que pour l'expédition "T.L."

De plus, la nature de la marchandise qui compose normalement l'expédition "L.T.L." permet au roulier public de maximiser ses revenus en termes de volume par expédition déplacée dans son véhicule; c'est-à-dire que lors d'une expédition "T.L.", le roulier public ne peut faire un profit supérieur à celui de l'expédition "L.T.L." parce qu'il ne peut utiliser l'espace de son véhicule au maximum en raison de la pesanteur d'un voyage pleine charge ou lourd.

Nous soumettons respectueusement que l'Association démontrera qu'en général, le roulier public qui obtient surtout des expéditions "T.L." ("pleine charge"), engendre moins de profits parce que les taux pour un voyage "T.L." au cent livres sont de beaucoup inférieurs à ceux du voyage "L.T.L."

Par contre, un expéditeur de marchandises qui décide comme dans la majorité des cas d'effectuer pour lui-même le transport de sa propre marchandise doit s'assurer que lors d'une expédition "T.L.", son véhicule sera utilisé à pleine capacité durant tout le voyage, c'est-à-dire de son point de départ à sa destination et de celle-ci à son retour à son port d'attache. Par conséquent, dans de telles circonstances, les expéditeurs de marchandises ("transporteurs privés") qui auront recours au service du transporteur public sont très peu nombreux.

Nous démontrerons également qu'il n'est pas profitable au transporteur privé pour une expédition "L.T.L." de recourir à la location de véhicules au lieu du transporteur public, puisque dans ce dernier cas, il paie un prix pré-établi pour un véhicule complet non utilisé à pleine capacité.

Nous soumettons en conséquence que de conclure que la location constitue un mode alternatif de transport en raison d'expéditions "T.L." est une assertion erronée et non fondée.

En conclusion, tel qu'exposé en introduction du présent mémoire, nous soumettons qu'il est bien établi que le service de location n'est pas en soi une forme de transport, même si la loi définit un locateur de véhicule comme un transporteur, il n'est un secret pour personne que cette disposition fut insérée

dans la loi afin de permettre au ministère d'exercer un contrôle à l'égard des transports illégaux effectués au moyen de véhicules loués.

Ces observations nous mènent à la deuxième assertion erronée que contient le rapport et que nous énonçons plus haut, soit:

- Que le transport illégal parce qu'effectué à l'occasion par l'utilisateur de véhicules loués fait que la location constitue en soi une forme alternative de transport.

Chapitre II

Le transport illégal et la location

L'Association qui soumet le présent mémoire a participé en collaboration avec un comité ad hoc du ministère du Transport à une étude portant sur l'élaboration de la nouvelle réglementation de l'arrêté en conseil 4476-77 entrée en vigueur le premier avril 1978. Tel qu'il appert de cette nouvelle réglementation concernant la location de véhicules commerciaux, camions, tracteurs et remorques, de même qu'à la lumière des travaux effectués dans le cadre de l'étude du comité ad hoc qui a précédé l'adoption de l'arrêté en conseil présentement en vigueur, les considérants suivants semblent bien établis:

- A. En soi, la location de véhicules à long ou à court terme n'est pas une forme de transport de marchandises et ne doit pas le devenir;
- B. Les entreprises de location de camions et de remorques sont et doivent demeurer des fournisseurs d'équipement dont les transporteurs publics et privés se servent pour transporter leurs marchandises;
- C. L'entreprise offrant en location des services de chauffeurs est également, cette fois un fournisseur de services utilisés par le transporteur public ou privé pour effectuer du transport de marchandises;
- D. Le transport privé, sans permis, est une activité légale et légitime, essentielle à l'industrie privée;
- E. Aucun transport public ne doit être effectué par un transporteur qui n'est pas détenteur de permis requis par la loi.

À la lumière de ces considérantes, il faut donc prendre pour acquis que toute réglementation visant à régir le transport public et légal par opposition à celle visant à enrayer le transport illégal ne doit pas, et, ce, dans l'intérêt public, porter atteinte aux activités légitimes et nécessaires décrites dans les paragraphes précédents.

Le rapport CEGIR (annexe 5, page 5 et page 29) relativement à la location exposait une perception du problème du transport illégal qui nous semble erronée. Le rapport laisse entendre que l'industrie de location de véhicules de commerce entre en compétition directe avec le transport public de marchandises en ce que les véhicules loués sont souvent utilisés par des personnes, firmes ou corporations pour contourner la réglementation du transport routier de marchandises. C'est-à-dire que des utilisateurs de véhicules loués peuvent effectuer du transport pour rémunération, illégalement, sans obtenir des permis de la Commission des transports. Elle conclut, à la page 29, que par conséquent, le ministère des Transports veut encadrer davantage cette activité économique à cause des illégalités commises sous le couvert des permis de location et, d'autre part, que l'importance accrue de la location soulève des contestations de la part de certains camionneurs.

Il est vrai qu'à l'occasion de certaines locations, l'utilisateur (qu'il soit identifié à l'entreprise privée, de transporteur privé, de camionneur public) du véhicule peut s'en servir pour effectuer du transport public illégalement. Il demeure toutefois que c'est l'utilisateur de l'instrument de travail (ici le véhicule loué) qui effectue le transport illégalement. Nous soumettons que nous ne devons pas faire marche arrière en concluant ou confondant la location ou l'industrie de location elle-même avec celle du transport à cause de l'utilisation parfois illégale et marginale qu'en fait le locateur d'un véhicule.

Il est évident, en effet, que la location de véhicules, qu'elle soit faite à long ou à court terme, n'est pas en soi, tel que ci-haut exposé, une forme de transport. Il s'agit essentiellement de fournir à un transporteur, qu'il soit privé ou public, un moyen pour effectuer du transport. À ce titre, il n'est pas différent du vendeur du même véhicule en ce que tous deux fournissent, l'un par location, l'autre par aliénation, un outil.

L'Association qui depuis au moins quatre ans a participé au comité ad hoc du ministère des Transports pour élaborer le nouveau règlement sur la location (arrêté en conseil 4476-77 du 15 février 1978) est entièrement d'accord avec la conclusion que tire le rapport CEGIR quant à l'effet et le but de toute réglementation de l'industrie de la location. Or, en d'autres termes, la nouvelle réglementation que le rapport CEGIR déclare être à la satisfaction des utilisateurs, transporteurs privés et publics, sauf quelques exceptions, vise le contrôle des modes illégaux de transport, tout en permettant à l'industrie de la location de continuer son rôle essentiel de fournisseurs d'équipement.

En fait, ce n'est pas tellement l'interprétation du règlement sur la location qui est un obstacle à la diminution du transport illégal. Même si certaines failles reliées à l'interprétation de la législation sont présentes dans le nouveau règlement, nous croyons que ce sont surtout les mécanismes de contrôle de cette nouvelle réglementation qui permettront de diminuer le transport illégal. (Rapport CEGIR, annexe 5, page 17).

En effet, nous prenons pour acquis que l'objectif principal poursuivi par le gouvernement dans la réglementation du transport et des services de location de véhicules s'emploie en premier lieu à rechercher le bien public et à satisfaire les besoins fondamentaux du public dans le transport de marchandises, que ce soit par camions ou remorques louées ou non.

Un autre aspect de la question qui se dégage du rapport CEGIR, et même des prémisses posées par ce rapport, est que le transport privé, par opposition au transport public, c'est-à-dire le transport de sa propre marchandise, doit, de toute nécessité, être protégé et autorisé en toutes circonstances. Les considérants suivants nous apparaissent à cet effet appropriés:

1. La location de camions et de remorques ne constitue pas en soi une forme de transport;
2. Le transport privé, pour son propre compte, de sa propre marchandise, est un instrument essentiel à l'industrie québécoise et doit être préservé;
3. Le transport pour le compte d'autrui moyennant rémunération (le transport public) camouflé en transport privé, est une forme de transport public illégale qu'il faut contrôler et empêcher;
4. L'utilisation légitime par des transporteurs, qu'ils soient détenteurs de permis ou qu'ils soient transporteurs privés, de véhicules loués, doit être assurée en tout état de cause.

L'Association est d'accord pour que persiste l'exigence d'un permis de location à court terme, tel que prévu par la réglementation existante et qu'il est nécessaire d'exiger de permis uniquement dans le but d'exercer un contrôle efficace sur certaines formes de transport illégal, utilisant des véhicules loués. Par contre, si l'émission de pareil permis comporte la nécessité de fixer des tarifs ou de traiter l'industrie de la location tout comme si elle constituait du transport en soi, l'Association considère que pareil permis n'est pas souhaitable. Autant il est souhaitable de trouver des solutions applicables pour empêcher les illégalités, autant il est contraire à l'intérêt public de traiter la location comme une forme de transport et de la concevoir comme telle dans la loi des transports ou tout règlement adopté soit par la commission à l'avenir, ou par le lieutenant-gouverneur en conseil. Il faudrait donc, à notre avis, faire en sorte que l'exigence d'un permis et les moyens de contrôle dans tout règlement ou dans la loi elle-même, soit accompagnée d'une exclusion claire des pouvoirs de la Commission des transports du Québec, quant à la tarification de l'industrie de la location et quant aux autres dispositions législatives qui concernent les utilités publiques, tel que les transporteurs régis actuellement par la loi.

Une des recommandations principales du rapport CEGIR qui se trouve à la page 164 du rapport final, est à l'effet de donner à la commission des transports un pouvoir général et des pouvoirs discrétionnaires quant à la réglementation à être adoptée. Le rapport conclut cependant, que cela n'exclue pas la possibilité de réglementer certains secteurs, si l'on juge qu'une telle réglementation puisse être plus efficace que la mise en oeuvre des commissaires, en d'autres termes, si l'on juge que l'intérêt public puisse être défini à l'avance en raison de la simplicité du secteur concerné. Le rapport conclut alors à une refonte dans le sens du modèle ci-haut exposé.

Pour ce motif, nous croyons que l'industrie de location ne constituant pas du transport comme tel et n'étant pas réglementée dans aucune autre juridiction en Amérique du Nord devrait faire l'objet d'une exception, tel que nous le mentionnions plus haut.

Dans la mesure où ces principes sont appliqués, dans le but d'empêcher les formes illégales de transport public et non pas dans le but de réglementer l'industrie de la location qui n'est pas une forme de transport, l'Association est substantiellement en accord avec les principes énoncés au rapport.

Nous proposerons en temps et lieu, de reprendre les suggestions, quant au moyen de contrôler efficacement le transport illégal déjà soumis au ministère. L'objet que nous recherchons est de déterminer les activités du transport illégal effectué au moyen d'un véhicule loué. Les conséquences de ce transport illégal, quant à la validité des contrats de location et à la validité des actes des personnes impliquées dans cette location, s'imposeront d'elles-mêmes. Nous suggérons qu'il faut s'attacher à définir de façon beaucoup plus précise, ce que le ministère conçoit comme étant et constituant du transport illégal pour être en mesure de réglementer précisément et seulement le transport illégal et non pas l'industrie de la location.

Nous soumettons respectueusement que le transport illégal est toujours et sans exception, effectué par l'utilisateur du véhicule loué et il apparaît donc qu'une extrême urgence et importance à l'Association et à ses membres que votre commission se rende compte qu'il n'est pas suffisant de conclure à l'illégalité de la location, par le seul fait que le transporteur (utilisateur illégal) ait loué pour commettre son illégalité, un véhicule d'une compagnie de location.

Nous prétendons que le nombre de cas où une entreprise de location légitime (dont c'est la principale occupation) est impliquée dans le transport illégal est très limité et que la majorité des illégalités commises à date, n'ont pas eu besoin ni de la complicité, ni de la connaissance du locateur du véhicule pour être commises. L'objet de l'arrêté en conseil 4476-77, qui d'après le rapport CEGIR semble à la satisfaction de tous les secteurs de l'industrie impliquée, sauf à quelques exceptions près, est donc de rechercher un remède pour empêcher les illégalités plutôt que de contrôler la location en soi.

En somme, l'Association soumet respectueusement qu'il se dégage du rapport CEGIR une fausse conception, qui a pour effet direct ou indirect, d'assimiler les services de location à des services de transport, sous le prétexte que des véhicules de commerce sont utilisés par certains locateurs pour faire du transport illégal.

Conclusion

— Tel qu'exposé dans l'introduction, l'Association des locateurs de camions et de remorques du Québec, est en accord avec l'esprit même du rapport CEGIR et l'Association agréée la majeure partie des modifications proposées. L'annexe 5 du rapport qui traite de l'industrie de la location ne constitue toutefois, et ne demeure qu'une bonne ébauche fondée sur une cueillette d'opinions présentées par les divers secteurs de l'industrie de transport.

— Toutefois, nous avons tenté de corriger deux fausses conceptions qui se dégageaient du rapport:

- A. Le fait que l'industrie de la location permet aux transporteurs privés et publics de se procurer des véhicules ne signifie pas que la location est un mode de transport en soi;
- B. Le seul fait que le transporteur illégal ait loué, pour commettre son illégalité, un véhicule d'une compagnie de location, n'est pas suffisant pour conclure à l'illégalité de la location, ni pour qualifier la location de véhicules de commerce comme un mode de transport.

— La location de véhicules de commerce, n'étant pas du transport en soi, et n'étant pas considérée comme du transport où que soit en Amérique du Nord, elle ne devra pas être définie comme telle dans quelque législation ou réglementation éventuelle. Toute réglementation ou législation qui aura pour but ou pour effet direct ou indirect d'assimiler les services de location de véhicules de commerce à des services de transport, aura pour effet éventuel de détruire cette industrie au plus grand détriment du public et sans profit pour qui que ce soit.

— Si en conformité avec une des recommandations principales du rapport CEGIR, l'élaboration des règlements éventuels est confiée à l'entière responsabilité et discrétion de la Commission des transports du Québec, nous soumettons respectueusement, que de par sa nature même, l'industrie de la location devrait constituer un de ces cas d'exception, dont il est fait mention à la page 164 du rapport principal.

— Si toutefois l'élaboration des règlements en matière de location de véhicules de commerce devient l'entière responsabilité de la Commission des transports du Québec, nous soumettons que l'industrie de la location devrait être représentée parmi les membres permanents de la commission.

— Toute réglementation ou législation qui cherche à contrôler le transport illégal effectué avec des véhicules loués, ne doit jamais perdre de vue que la location de véhicules n'est pas une forme de transport et qu'il faut s'attacher à contrôler le transport illégal, ou l'utilisateur du véhicule, plutôt que la location en soi. Dans cette perspective, si d'une part le ministère recherche le moyen de contrôler le transport illégal, d'autre part, l'Association et chacun de ses membres prétendent qu'il faut éviter d'affubler l'industrie de la location, de caractères qui ne lui sont pas propres et qui appartiennent, ou que l'on identifie plutôt à l'industrie du transport.

— Il faut reconnaître que l'industrie de la location de véhicules constitue une activité et une industrie légitime pour laquelle on doit créer un cadre réglementaire, tenant compte de la nécessité d'un tel service, tant pour la stabilité de l'industrie du transport public au Québec que pour le développement du commerce et de l'industrie québécoise et, ce, dans l'intérêt public. Le développement même de l'industrie repose sur les facteurs normaux, relevant de la saine concurrence, laquelle ne devrait pas, nous soumettons, être mise en danger de façon à affecter la stabilité économique de ce secteur. Il faut enfin se rappeler, que de concevoir la location comme une utilité publique, sera donc éminemment préjudiciable aux compagnies de location de cette province et leur enlèvera toute possibilité de faire face à la compétition des manufacturiers de véhicules et de compagnies de finance, ainsi que des locateurs opérant en dehors de la province de Québec.

Le tout respectueusement soumis,

Montréal, ce 12 juillet 1979.

(S) Gagnon, Lafleur & Associés

L'Association des locateurs de camions
et de remorques du Québec Inc.

ANNEXE B

**Mémoire de l'Association des locateurs de véhicules du Québec
présenté à la commission parlementaire sur le rapport CEGIR
(Etude de la commission des transports)**

Introduction

Dans le but de répondre à l'avis publié dans la Gazette officielle du Québec no 28, 6 juin 1976, invitant les personnes ou groupes à se faire entendre à la commission permanente des transports sur le rapport CEGIR (étude de la commission des transports), l'Association des locateurs de véhicules du Québec (A.L.V.Q.) soumet le présent mémoire.

A.L.V.Q. est une corporation à but non lucratif incorporée depuis le 16 novembre 1977 et qui regroupe plus de trente-cinq (35) membres. Les compagnies membres de l'A.L.V.Q. sont des petites et moyennes entreprises qui représentent environ trente pour-cent (30%) de la location de véhicules de commerce, soit des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques dans la province de Québec.

Tous ses membres détiennent des permis de la Commission des transports du Québec autorisant la location de véhicules de commerce, soit des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques, à court et à long terme.

L'évolution des marchés de location au Québec, au cours des dernières années, a poussé les entreprises de location à se regrouper pour permettre aux membres d'évoluer dans les meilleures conditions possibles.

Depuis sa formation, l'A.L.V.Q. a permis à ses membres d'être mieux renseignés sur les développements technologiques, législatifs et autres. Ainsi, elle a convoqué un mini-congrès de ses membres, le 28 juin 1979, pour étudier les recommandations faites par le rapport CEGIR. Ce congrès a permis à l'A.L.V.Q. de pressentir le poulx d'un grand nombre de ses membres et d'évaluer le degré de satisfaction devant le rapport CEGIR sur la commission des transports.

Dans le but de dégager les principales conclusions de ce congrès et après avoir fait un bref résumé de l'accueil du rapport, nous allons, dans un premier temps, réviser la section qui concerne le plus l'A.L.V.Q., soit l'annexe sur la location. De cette annexe nous soulignerons les points qui devraient être retenus et, finalement, nous commenterons certaines conclusions générales qui peuvent affecter plus directement notre association.

1. Perception du rapport CEGIR

Tout rapport proposant des changements d'une institution, aussi critiquée soit-elle mais que l'on connaît depuis plusieurs années, entraîne inévitablement une réaction de crainte au premier abord. L'A.L.V.Q. était consciente de la nécessité d'un changement au niveau de la commission et ne peut que secondar l'effort déployé pour la préparation d'un tel rapport. Toutefois, même si l'A.L.V.Q. est d'accord avec le principe et approuve certaines des recommandations du rapport CEGIR, elle se doit, comme organisme représentatif d'un milieu, d'apporter et de résumer les critiques, remarques et commentaires qui se sont dégagés lors de la consultation faite auprès de ses membres à son congrès de juin 1979.

A cette réunion, il a été décidé de restreindre l'étude aux aspects concernant plus directement l'A.L.V.Q., ainsi l'annexe sur la location a retenu l'attention.

2. Location**2.1 Perception par les membres:**

Il est certain que cette section qui tente de résumer la situation de la location des véhicules au Québec se devait d'entraîner des commentaires contradictoires. Les sources utilisées par le rapport CEGIR étant diverses et de milieux différents ne pouvaient que refléter des conceptions différentes sur la location. L'A.L.V.Q. étant mêlée au milieu de la location a retenu certains items qu'elle considérait importants de commenter. Ainsi la définition de la location, la satisfaction des agents utilisateurs et la notion du transport illégal seront brièvement commentées.

2.2 Définition:

Nous croyons que l'annexe sur la location du rapport CEGIR débute sur une mauvaise définition de la location. A la page I de cette annexe, on peut lire:

"La location en tant que mode de financement et mode de transport..."

D'aucune façon la location n'est un mode de transport. La loi, les règlements (AC 4476-77) et l'usage courant l'indiquent clairement. La location de véhicules offre aux utilisateurs une gamme parfois

élaborée de produits qui serviront au transport, mais les locateurs ne font pas du transport. Cette nuance nous paraît essentielle et peut engendrer des conclusions complètement différentes sur la location. Il nous semble qu'en introduisant la notion de mode de transport, on suggère en même temps l'idée de concurrence, ce qui est faux à notre avis. La location qui est, tel que mentionné au rapport CEGIR, en plein essor particulièrement au cours des cinq (5) dernières années, est un complément au mode de transport traditionnel. La location constitue un mode de financement adéquat pour de nombreux agents créant une alternative acceptable dans notre économie concurrentielle.

Il est donc essentiel de retenir cette divergence au niveau de la définition de la location pour comprendre les commentaires sur l'annexe sur la location.

2.3 Satisfaction des utilisateurs:

Nous devons immédiatement relever dans le rapport la satisfaction générale qui semble se dégager parmi les utilisateurs de la location. On peut lire à la page 2 de l'annexe sur la location du rapport CEGIR:

"Il semble que les utilisateurs des services de location soient très satisfaits des services et des coûts de location tant pour les véhicules de promenade que pour les véhicules de commerce".

Egalement, en parlant de la réglementation qui régit la location (pp. 14, 15 et 16 de l'annexe), le rapport mentionne d'une façon générale que la plupart des agents utilisateurs sont satisfaits. En fait, seuls certains transporteurs publics qui n'ont aucun lien avec les entreprises de transport seraient insatisfaits de la réglementation de la location.

Cette satisfaction, presque générale, est pour nous un aspect plus que positif et nous comprenons difficilement le climat négatif qui se dégage de l'annexe sur la location.

Location = transport illégal?

Il semble que l'on dégage dans l'annexe sur la location cet esprit de "location égale transport illégal" et nous le déplorons. A plusieurs endroits dans cette annexe, on retrouve cette affirmation qui nous semble gratuite et qui met en doute la légalité de la location, ainsi:

Page 17 "Il paraît évident qu'il sera difficile de changer la pratique actuelle, qui consiste à louer à 3 ou 4 clients le même camion pour effectuer un service de transport..."

Page 26 "Pour certaines firmes locales, le caractère illégal de leurs opérations peut les rendre très florissantes..."

Pages 27 "Tant que les manufacturiers québécois, principaux clients des services de transport, devront
et 28 entrer en compétition avec les marchés ontariens et américains et que les coûts des transporteurs publics seront élevés, ils utiliseront la location sous forme légale ou illégale..."

Sans vouloir prétendre qu'il n'y a aucune illégalité qui se commette, nous persistons à croire que le tout est considérablement exagéré. Les illégalités se commettent dans le domaine de la location comme partout ailleurs. La réglementation a permis à la Commission des transports d'améliorer un certain contrôle et les différents agents représentatifs du milieu de la location ont toujours fourni leur collaboration.

Nous croyons que la fausse idée qui se dégage de la location provient du manque de communication et de la fausse conception que l'on se fait de la location. Il faut faire disparaître le concept que la location constitue un moyen détourné de faire du transport illégal. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la location est un mode de financement qui s'effectue de différentes façons et qui permet l'usage par les utilisateurs d'un plus grand choix dans les véhicules de transport.

Location = Concurrence aux transporteurs publics

Cette idée qui se dégage de l'annexe sur la location dans le rapport CEGIR nous semble également erronée. Comme toute nouvelle méthode, la location a pu déplaire à plusieurs et faire craindre aux transporteurs publics à une concurrence déloyale et inégale. Mais, plus le temps passe, cette crainte se dissipe. La location, contrairement à ce qui est souligné dans le rapport, n'entre pas en concurrence avec les transporteurs publics mais devient plutôt un complément. Ainsi, pour corroborer ces dires, nous nous permettons de relever dans l'annexe sur la location certaines inexactitudes aux pages 26 et 28 où l'on dit, à tort, que la location crée une concurrence au transport public pour les expéditions qui sont très payantes (pleines charges). Cette affirmation est donc sans fondement et erronée à notre avis. Nous croyons, au contraire, que la location constitue, dans cet exemple, un complément beaucoup plus rentable pour les transporteurs publics et les expéditeurs.

Donc, l'idée de concurrence "illégal" de la location doit disparaître. Nous croyons que la location demeure un mode de financement qui complète les modes de transport traditionnels.

3. Utilisation du rapport

Après avoir fait un bref tour de l'annexe sur la location, nous avons, dans un deuxième temps lors de notre congrès, considéré l'ensemble du rapport CEGIR et ses conclusions comme un document de

travail et nous avons tenté de relever les problèmes qui nous touchaient plus précisément et d'en faire une critique constructive, relevant les éléments qui pouvaient nuire à l'évolution normale de nos entreprises.

3.1 Permis:

Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, l'A.L.V.Q. cherche à travailler en collaboration avec les autorités pour s'assurer que les membres puissent fonctionner dans le cadre de la loi et ses règlements. L'A.L.V.Q. est consciente de la nécessité qu'un contrôle soit assuré par un corps régulateur, soit la Commission des transports. Même si la location de véhicules de commerce, soit des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques, ne constitue pas en soi un mode de transport, étant un complément. Dans le but d'assurer une saine concurrence et un service adéquat au public, il est normal que la Commission des transports contrôle par l'émission de permis.

Toutefois, nous émettons des réserves si la Commission vient à posséder un pouvoir discrétionnaire accru. Nous ne croyons pas qu'il serait souhaitable de laisser une discrétion trop grande dans l'émission ou la suspension et la révocation de permis. Il y a lieu d'être prudent et de définir clairement les critères sur lesquels la Commission devra se baser pour considérer l'émission, la suspension et la révocation de permis.

Le contrôle de la Commission des transports, grâce aux permis, nous assure une certaine crédibilité et permettra, à plus ou moins brève échéance, de faire disparaître le faux concept que la location constitue du transport illégal. D'ailleurs, tous les regroupements de compagnies dans le domaine de la location de véhicules de commerce, soit des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques, ont pour but de s'assurer que le commerce de location se développe en harmonie avec les structures existantes.

3.2 Le dépôt des tarifs:

Le rapport CEGIR propose un retour en arrière en nous parlant de dépôt. Sans vouloir reprendre les controverses et sans retirer ce qui a déjà été avancé dans des mémoires à la Commission des transports sur la tarification, nous croyons que le dépôt des tarifs peut constituer une solution acceptable en autant que l'on reste à l'étape de dépôt. Nous croyons qu'un contrôle de la Commission des transports sur les tarifs ne serait pas souhaitable.

4. Nouvelles structures de la commission

Finalement, nous nous sommes penchés sur les diverses recommandations qui transformeraient la Commission des transports.

4.1 Aspect négatif:

Il nous a semblé que le rapport CEGIR voulait revenir en arrière et nous sommes loin d'être convaincus du bienfait de certaines propositions. Ainsi nous sommes réticents à endosser la proposition qui permettrait à la Commission des transports d'élaborer la réglementation reliée avec les politiques du gouvernement énoncées par le ministre. Nous sommes encore convaincus que le lieutenant-gouverneur en conseil est beaucoup mieux placé pour réglementer, ayant une perspective générale des problèmes. On veut également redonner à la Commission des transports des pouvoirs discrétionnaires. L'A.L.V.Q. a également des doutes sur la sagesse d'une telle décision. Un peu pour les mêmes raisons que mentionnées précédemment, nous croyons qu'il est difficile à une commission d'avoir une perspective générale de l'économie car il ne faut pas oublier que le transport a des influences directes sur différents secteurs de l'économie. Un trop grand pouvoir discrétionnaire pourrait, même involontairement, nous amener à une certaine stagnation dans certains domaines du transport.

Les recommandations pour redonner à la régie son pouvoir de surveillance et de contrôle avec un pouvoir général de régulation, devraient être considérées avec les mêmes réserves que nous avons émises pour le pouvoir discrétionnaire.

Finalement, nous avons aussi beaucoup de réserves sur les dimensions socio-économiques du rapport CEGIR. Non pas que ces recommandations soient mauvaises, bien au contraire. Mais l'A.L.V.Q. croit qu'elles risquent de demeurer sans suite ou très difficilement réalisables. En effet, nous doutons de la possibilité que la Commission des transports actuelle puisse changer tous les membres qui ne rempliraient pas les exigences de qualification et, de plus, nous sommes convaincus qu'une consultation efficace auprès des agents impliqués dans l'industrie du transport créerait une lourdeur certaine et une inefficacité générale du système.

4.2 Aspect positif:

Nous avons également relevé de nombreuses conclusions qui nous semblent très positives. Le rapport CEGIR semble se préoccuper de l'efficacité de la Commission en lui fournissant un personnel

plus compétent, un personnel plus adapté aux besoins de la commission. La déjudiciarisation de la commission peut également améliorer l'efficacité et la rapidité de l'étude des dossiers. L'A.L.V.Q. est favorable au maintien d'un minimum d'encadrement dans la procédure de la commission. Toutefois, nous nous permettons de souligner que le rapport CEGIR préconise un pouvoir discrétionnaire grandissant et la déjudiciarisation maximum, ce qui est, à notre avis, contradictoire et qui va à l'encontre des meilleurs intérêts des personnes intéressées.

Nous avons également approuvé certaines autres modifications dans notre étude sur l'annexe de la location, tels le dépôt des tarifs avec les réserves que nous avons exprimées et le contrôle exercé par la Commission des transports.

Donc, d'une part, le rapport CEGIR préconise un retour en arrière en créant une Commission des transports à l'image de l'ancienne Régie des transports. Nous sommes loin d'être convaincus du bienfait des recommandations qui nous entraînent dans cette direction. D'autre part, le rapport CEGIR cherche à faire des recommandations pour rendre la Commission des transports plus efficace et fonctionnelle et l'A.L.V.Q. ne peut que souscrire à cet effort.

Conclusion

Nous avons tenté de résumer les commentaires et critiques du rapport CEGIR qui furent émis par nos membres lors du congrès convoqué à cette fin.

Le rapport CEGIR sur la Commission des transports devenait un moyen de faire le point sur le commerce de la location face à la Commission des transports du Québec qui existe depuis maintenant plus de sept (7) ans et face à la réglementation sur la location qui est en force depuis plus d'un an. Mais il constituait une forme de menace comme tout élément qui préconise des changements.

L'A.L.V.Q. a donc tenté de soulever trois points qui nous semblaient plus importants. Dans l'annexe sur la location, il nous a semblé assez clair que l'on envisageait la location de véhicules de commerce, soit des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques, d'une mauvaise façon et qu'il y avait lieu de corriger les fausses impressions qui s'y dégageaient.

De plus, le rapport CEGIR conclut d'une façon radicale à l'abolition de la commission actuelle pour revenir à toute fin pratique à l'ancienne Régie des transports. Nous ne pouvons supporter un tel changement pour les raisons déjà mentionnées. Il nous semble plus logique d'apporter des modifications à une structure déjà existante que de recommencer avec une structure qui aurait beaucoup de faiblesses.

L'A.L.V.Q. est favorable à certaines modifications préconisées par le rapport CEGIR, mais nous croyons que la Commission des transports doit continuer à évoluer au même rythme que l'industrie des transports. Comme organisme régulateur, la Commission des transports doit être au diapason des nouveaux développements. Un retour à l'ancienne Régie des transports ne nous semble pas une solution et, même si l'on veut donner à cet ancien organisme un air de jeunesse avec des moyens de consultation, la réalité et les difficultés d'une trop grande réforme peuvent avoir des résultats négatifs.

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*