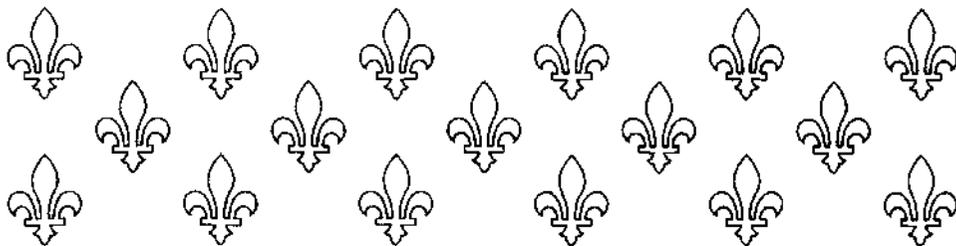


J.P.



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultations particulières afin d'examiner
l'opportunité de mettre en vigueur les
articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de
la loi 76 — Loi sur le camionnage

Étude détaillée du projet de loi 7 — Loi sur
l'organisation territoriale municipale (3)

Le mercredi 8 juin 1988 - No 30

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

René L.
13/10/88

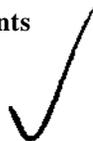


Table des matières

Consultations particulières afin d'examiner l'opportunité de mettre en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76 - Loi sur le camionnage	
Remarques préliminaires	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-1185
M. Jean Garon	CAE-1186
Association du camionnage du Québec inc.	CAE-1187
Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc.	CAE-1199
Association des manufacturiers canadiens (division Québec)	CAE-1206
Étude du projet de loi 7 - Loi sur l'organisation territoriale municipale (suite)	CAE-1211
Regroupement (suite)	
Proposition de modification du ministre (suite)	CAE-1211
Décret	CAE-1213
Report des procédures électorales	CAE-1215
Dispositions transitoires	CAE-1216
Annexion	
Application	CAE-1220
Règlement	CAE-1220
Consultation sur le règlement	CAE-1221
Proposition de modification du ministre	CAE-1229
Négociation d'un accord	CAE-1232
Décision ministérielle	CAE-1233
Dispositions transitoires	CAE-1234
Redressement des limites territoriales	
Application	CAE-1235
Redressement	CAE-1236

Autres Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. André Bourbeau
M. Francis Dufour
M. Gilles Baril
M. Rémy Poulin

- * M. Jean-Guy Guay, Association du camionnage du Québec inc.
- * M. Raymond Bréard, idem
- * M. Michel Drolet, ministère des Transports
- * M. Louis Fahndrich, Association du camionnage du Québec inc.
- * M. Pierre Miller, Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc.
- * Mme Louise Fecteau, Association des manufacturiers canadiens (division Québec)

- * Témoins Interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 8 juin 1988

**Consultations particulières afin d'examiner l'opportunité et mettre
en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76**

Étude détaillée du projet de loi 7

(Onze heures quarante-sept minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à des consultations particulières, afin d'examiner l'opportunité de mettre en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76, Loi sur le camionnage.

Est-ce que nous avons des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président. Nous n'avons aucun remplacement.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. Alors, permettez-moi de vous donner l'ordre du jour de nos travaux. Dans un premier temps, la première demi-heure sera consacrée aux remarques préliminaires de la part de M. le ministre et du critique officiel de l'Opposition suivis, avant la période de suspension pour le déjeuner, de l'Association du camionnage du Québec inc. La commission reprendra ses travaux de 15 heures à 16 heures pour entendre l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc. et finalement de 16 heures à 17 heures, l'Association des manufacturiers canadiens.

Sur ce, je reconnais M. le ministre pour les remarques préliminaires et vous avez maintenant quinze minutes à votre disposition, M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. On va tenter de faire ça le plus brièvement possible. C'est un sujet qui est très bien connu et qui a fait l'objet d'un certain nombre d'approbations. On se rappellera que la Loi sur le camionnage sanctionnée le 18 décembre 1987 par l'Assemblée nationale a été mise en vigueur le 13 janvier 1988 sur promulgation du gouvernement, à l'exception des dispositions concernant le test d'intérêt public avec inversion du fardeau de la preuve, en particulier les articles 10, 14, 15, 51 et 63.

Lors de l'étude article par article, on s'était engagé auprès de l'Opposition et des intervenants qu'on avait consultés à l'époque de manière particulière, à les réentendre avant qu'une décision finale puisse être prise par le gouvernement quant à la promulgation des articles qui sont restés en suspens.

Au Québec, compte tenu de la promulgation de la loi fédérale le 1er janvier 1988, la remise à plus tard de l'inversion du fardeau de la preuve a pour effet de créer deux régimes réglementaires différents en ce qui concerne la procédure de demande de permis, ce que la Loi sur le camionnage visait justement à éviter: le test d'intérêt public avec inversion du fardeau de la preuve pour les mouvements extraprovinciaux et le test de nécessité publique au statu quo pour les mouvements locaux intraprovinciaux, tout simplement pour se rappeler qu'on est dans cette situation. Tout cela devrait normalement alimenter les discussions qu'on aura d'ici la fin de l'avant-midi et cet après-midi.

Très brièvement, quelques petites notes sur ce qui se passe en Ontario, parce que je veux donner le plus d'information et le plus à jour possible pour éclairer nos lanternes. Il faut se rappeler que c'est un projet de loi qui est déposé depuis un certain temps, qu'il a eu à subir les foudres d'une élection générale, parce que la volonté du gouvernement minoritaire de M. Peterson de l'Ontario était de faire adopter le projet de loi et qu'au retour d'un parlement majoritaire, l'ordre des priorités était inversé.

Alors, ce que nos fonctionnaires ont pu obtenir des fonctionnaires de l'Ontario, à ce moment-ci, c'est que le projet de loi puisse passer en deuxième lecture le 13 juin. Donc, pour la première fois on a une date précise, le 13 juin, ce qui signifie le début de la semaine prochaine. Deuxièmement, le projet de loi sera probablement déferé en commission parlementaire avec audiences publiques au cours de l'été. Donc, ce n'est pas une approbation en totalité du projet de loi et une application immédiate, comme on aurait pu l'espérer, mais il y a possibilité que cela puisse l'être et aussi possibilité d'une commission parlementaire au cours de l'été. Troisièmement, si c'est le cas, le texte final du projet de loi pourrait être substantiellement différent de celui qui a été déposé en première lecture. On imagine que s'il y a une commission parlementaire, il y aura écoute des intervenants et il y aura peut-être des amendements. Peut-être. On peut présumer qu'il pourrait y avoir des amendements.

En ce qui concerne l'administration de la loi fédérale en Ontario, parce que c'est préoccupant aussi la situation est toujours, ce qu'on peut qualifier à tout le moins pour être poli, au ralenti notamment parce que le projet de loi ontarien n'a pas été adopté et mis en vigueur. Ceci a pour effet, premièrement, que la manière d'exercer la délégation du pouvoir fédéral en Ontario est mise en doute compte tenu de l'état de la législation ontarienne. Deuxièmement, peu

de demandes ont été publiées, 12 demandes sur 150 provenant des Québécois sur un total de 1400 demandes de toutes provenances. Troisièmement, les permis octroyés par l'OHTB jusqu'à présent, soit 23 transporteurs dont un Québécois pourraient être invalidés par la Divisional Court dans un jugement prévu d'ici à la fin de l'été.

Alors, au-delà de tout cela, je pense qu'on est réuni ici ce matin pour entendre les commentaires. En particulier, je sais que l'ACQ a eu un congrès et qu'ils ont eu à se prononcer. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de les rencontrer depuis pour tenter de faire le point. Ils nous feront valoir aujourd'hui l'argumentation pour soutenir la décision qui a été prise en congrès général. Nous avions déplacé la date de cette commission parlementaire pour laisser la chance à l'ACQ de tenir son congrès.

Juste en terminant, je voudrais déposer un tableau qui pourrait être utile à tout le monde, M. le Président et je voudrais peut-être en remettre une copie tout de suite à M. le député de Lévis.

Le Président (M. Saint-Roch): Le document est déposé, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On peut juste regarder les demandes de licences extraprovinciales Québec-Ontario. Alors, le nombre de demandes reçues: 1647 au Québec par rapport à 1400 en Ontario. Soumises au test d'intérêt public: 861 demandes dont aucune en Ontario et publiées, 811 dont aucune en Ontario. L'origine des demandeurs. Dans le cas du Québec, sur nos demandes, 71 % proviennent de résidents québécois alors qu'en Ontario, c'est 49 % de résidents québécois...

Une voix: ...ontariens...

M. Côté (Charlesbourg): ...ontariens, pardon, alors que dans le cas de demandes d'Ontariens au Québec, c'est 15 %, de Québécois en Ontario, c'est 11 % des demandes et des demandes provenant des États-Unis, donc des demandes des gens des États-Unis pour le Québec, c'est 6 % alors que les demandes des États-Unis en Ontario, c'est 29 %. Donc, pour à peu près le même nombre de demandes de permis, c'est 1600 par rapport à 1400. Quant aux demandes Intra-provinciales et locales publiées par la Commission des transports, à contrat ou pour des groupes de biens spécifiques, on se rend compte que pour le transport particulier, le total est de 243 et au Québec, 235 pour 614 clients nommés et étrangers 8 pour 12 clients nommés. Alors, c'était un peu pour illustrer l'état de la situation avant même d'entendre les gens que nous avons conviés aujourd'hui. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je pense bien que le ministre est pris dans une situation un peu difficile parce que... On avait un peu dit que l'Ontario prendrait son temps parce que l'Ontario, habituellement, ne fait pas cela seulement dans les transports, elle fait cela dans plusieurs secteurs. Je me rappelle, entre autres, pour l'avoir connu dans le temps, le système métrique, tout le monde devait marcher au même rythme et finalement, le Québec était au système métrique et l'Ontario n'avait pas bougé. On a réussi à obtenir du gouvernement fédéral que les deux systèmes fonctionnent en même temps. Dans ce cas-ci, on voit que l'Ontario n'a pas bougé trop vite. Le ministre avait une appréhension, principalement la crainte que le gouvernement fédéral veuille rapatrier les pouvoirs, ce qu'il avait exprimé à plusieurs reprises. J'ai l'impression que le gouvernement fédéral actuellement n'est pas en position pour rapatrier beaucoup de pouvoirs. Il doit penser bien plus aux élections qu'à n'importe quoi d'autre.

Par ailleurs, le fait d'avoir deux régimes juridiques, cela doit créer un problème épouvantable pour des gens qui se demandent comment tout cela va fonctionner, quelle va être la dynamique et surtout comment va se faire le fonctionnement et le fardeau de la preuve devant les tribunaux. Alors, comme nous l'avions demandé et je remercie le ministre d'avoir accepté... Le ministre nous a consultés ensuite pour le faire après l'assemblée générale de l'association et nous étions d'accord là-dessus également, parce que c'est aussi bien de consulter et de rencontrer des gens qui avaient déjà eu l'éclairage de leur assemblée générale, pour établir le consensus unanime ou bien pour montrer qu'il n'y avait pas de consensus unanime et qu'ils étaient dans une situation difficile.

Nous étions convaincus que la mise en vigueur de ces articles représente des conséquences importantes si on est les seuls au Québec et si l'Ontario ne l'applique pas. Évidemment, l'Île-du-Prince-Édouard ne dérangera pas fort. Mais c'est l'Ontario la province importante là-dedans en comparaison avec le Québec dans une perspective de libre-échange où les règles du jeu ne joueront pas nécessairement de la même façon. Parce qu'une dynamique nouvelle doit se mettre en place, les accords de libre-échange sont conclus, ce qu'on ne sait pas encore...

C'est pourquoi nous avons demandé au ministre d'entendre les parties pour bien établir s'il devait mettre ces articles en vigueur et dans quelles conditions pour que tout cela se fasse le plus possible dans l'harmonie. On se rappellera que, dans le temps, on pensait que la loi était... On n'était pas convaincu qu'il fallait adopter le projet de loi si rapidement avant Noël, justement parce qu'on se mettait un peu la tête sur la bûche en le faisant et qu'on aurait peut-être pu, comme le projet de loi avait été déposé, ne

pas l'adopter immédiatement mais attendre que l'Ontario fasse des pas, sachant que la session ouvrirait à la mi-mars et qu'on aurait le temps suffisant pour adopter ce projet de loi plus tard.

Mais ayant vu davantage les jeux se faire, le gouvernement ou le ministre a choisi d'adopter le projet de loi tout de suite pour laisser un certain nombre d'articles en vigueur et il a accepté le compromis qu'on lui avait fait, à ce moment-là, d'entendre les gens avant de mettre ces articles-là en vigueur, pour être bien sûr que tout le monde est sur la même longueur d'ondes. M. le Président, je ne veux pas parler plus longtemps pour permettre aux gens de nous dire ce qu'ils pensent.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je demanderai maintenant aux représentants de l'Association du camionnage du Québec inc. de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue au nom des membres de la commission à nos travaux. Je demanderai, dans un deuxième temps, au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les gens qui l'accompagnent pour le bénéfice des parlementaires.

Association du camionnage du Québec inc.

M. Guay (Jean-Guy): Bonjour, mon nom est Jean-Guy Guay, président de l'Association du camionnage du Québec inc.

M. le Président de la commission... Excusez, je vais présenter les gens qui m'accompagnent. Je suis nouveau comme président de l'association, même si j'ai une certaine expérience du passé. Je m'excuse. M. Raymond Bréard, vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec et M. Louis Fahndrich, vice-président des communications à l'Association du camionnage du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Guay. Vous avez vingt minutes pour déposer vos représentations.

M. Guay: C'est bien peu! M. le Président de la commission, M. le ministre, MM. les députés, MM. les membres de la commission, nous avons été convoqués afin d'examiner l'opportunité de mettre en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76. (12 heures)

Outre l'article 101 qui fait référence à des modifications techniques quant à la composition de la Commission des transports du Québec, il appert que l'essentiel demeure les articles 14 et 15 traitant du renversement du fardeau de la preuve pour le transport intraprovincial et local. Le transport extraprovincial est soumis à ces règles depuis le 1er janvier 1988 car il s'agit d'une conséquence de la loi fédérale. Cette loi fédérale est issue de la volonté de tous les

gouvernements du Canada, donc les provinces, qui ont signé un document à Vancouver, selon lequel tout le monde s'engageait à aller vers une déréglementation économique. C'était la volonté de tous les ministres des Transports. Cependant, un problème se pose. Certains gouvernements ne sont pas aussi rapides que les autres et certains autres n'ont pas la même volonté politique.

Le problème du Québec, et c'est le problème du ministre, est de savoir si l'Ontario ne procède pas à l'adoption d'une loi semblable, qu'est-ce que nous allons faire au Québec? C'est la question que vous nous avez posée et c'est la question que nous avons débattue lors de notre dernier congrès annuel au Manoir Richelieu. La résolution adoptée majoritairement par nos membres, comme vous avez pu la lire, se définit comme suit: Il est majoritairement résolu de demander au ministre des Transports du Québec de faire en sorte que les dispositions de la Loi sur le camionnage, chapitre 97, traitant du renversement du fardeau de la preuve en matière de transport intraprovincial et local, prennent effet immédiatement quant aux transporteurs québécois et, quant aux autres transporteurs, prennent effet au moment où le gouvernement de leur juridiction mettra en vigueur des dispositions semblables.

Cette résolution contient deux énoncés en somme. Le premier, c'est que notre association n'est pas contre la déréglementation économique du transport routier des marchandises au Québec. C'est un acquis pour vous et pour nous. Évidemment, au sein d'une association comme la nôtre, les positions concernant la déréglementation sont variables sur la manière et l'agenda d'application. Les plus petits transporteurs sont très favorables à une déréglementation qui leur permettrait d'augmenter leur chiffre d'affaires par l'obtention de nouvelles routes commerciales, généralement à l'intérieur du Québec. D'autre part, nos transporteurs de moyenne taille jaugent les occasions d'affaires mais ne savent pas mesurer les pertes potentielles d'une concurrence plus active. Ils demeurent inquiets quant au résultat. Quant à nos gros transporteurs, ils pensent qu'ils ne peuvent qu'être perdants. Il faut bien les comprendre. Certains d'entre eux viennent de faire des investissements majeurs par une série d'acquisitions et leur intérêt n'est pas de stimuler une concurrence plus active.

De toute façon, l'inquiétude face à une déréglementation économique est fort compréhensible étant donné qu'il s'agit d'une décision qui n'émane pas de notre industrie mais qui lui est imposée à la fois par la tendance de l'économie mondiale, les accords économiques comme ceux du GAPP, de la CEE et du libre-échange, et nos gouvernements. Partant de là, il est également compréhensible que l'inquiétude de nos membres se traduise par des réactions différentes, selon qu'ils sont petits, moyens ou gros.

Dans une industrie où la marge bénéficiaire moyenne n'est que de 2 %, chacun cherche avant

tout à assurer sa survie. Dans ces conditions, il est naturel que les moyens choisis par les uns et les autres puissent être différents. Dès lors, la mise en vigueur des articles en cause, de toute façon inéluctable et qui constitue le sujet de la présente consultation, n'est pas remise en question par nos membres, quant au fond. Quant à la forme, et c'est là le deuxième énoncé de notre résolution, c'est que l'on ne doit pas le faire avec des juridictions qui n'accordent pas les mêmes pouvoirs au Québec. Comme nous vivons près de l'Ontario, il s'agit là de la principale juridiction qui nous préoccupe. Nos membres veulent éviter une situation où les transporteurs québécois se verraient fermer la porte alors que le Québec ouvrirait la sienne.

Votre argumentaire, c'est-à-dire celui que vous avez livré lors du congrès, estime que la vitalité du Québec dans le transport routier fait que nous n'avons pas besoin d'attendre l'Ontario pour adopter des dispositions législatives, c'est-à-dire la mise en application des articles 14 et 15 de la loi 76.

Les chiffres que vous nous avez cités et que le président de la Commission des transports du Québec nous a fait la grâce de nous transmettre, démontrent que la majorité des demandes de permis de transport extraprovincial ou intraprovincial au Québec se fait par des Québécois.

En date du 22 avril, il y a eu dans l'extra 987 demandes de permis. De ce nombre, 747 ont été faites par des transporteurs du Québec, soit 75 %. Dans l'intra, c'est-à-dire le camionnage fait par des entreprises extraprovinciales mais à l'intérieur de la province, sur 418 demandes, 321 ont été faites par des transporteurs du Québec, soit 76 %. En Ontario, au 23 avril, 950 demandes de licences extraprovinciales avaient été formulées dont seulement 485 par des Ontariens, soit 51 %.

Ces chiffres démontrent que la majorité des demandes de permis de toutes sortes au Québec proviennent à 75 % des Québécois alors que seulement la moitié des demandes de permis de l'Ontario viennent de l'Ontario.

À ces chiffres, on est en droit de constater que le dynamisme des entreprises de transport du Québec, au Québec ou ailleurs, est supérieur aux autres. Sur cette considération, il apparaît évident qu'il est dans l'intérêt de l'industrie du camionnage du Québec de procéder à la mise en application des articles 14 et 15 et sans attendre le gouvernement de l'Ontario.

Bien plus, il est évident que si des entreprises américaines ou ontariennes voulaient s'établir solidement au Québec, elles n'attendraient pas l'ouverture des permis puisque ce n'est pas là la seule solution. Comme il existe aujourd'hui, l'achat de compagnies constitue une solution suffisamment rapide et accessible aux compagnies d'envergure. À cet égard, l'un de nos transporteurs du Québec, voire le plus gros transporteur du Québec, disait un jour lors d'un discours que l'un des "majors" américains pouvait

acheter le plus gros transporteur du Québec sans vider sa petite caisse.

Voilà donc la base de l'équation et, sur cette base, il apparaît logique de procéder à la déréglementation économique totale pour le Québec et de se donner une restructuration industrielle qui, à moyen terme, favorisera le Québec par rapport aux retardataires.

Cependant, nous connaissons tous la capacité de l'Ontario de pouvoir se donner une réglementation politique favorisant son industrie. C'est là la principale crainte des transporteurs du Québec et elle se justifie. Pourquoi la province de l'Ontario retarde-t-elle l'échéance de la déréglementation économique? Pourquoi la province de l'Ontario retarde-t-elle également l'échéance du traité sur le libre-échange?

On pourrait croire que la libéralisation de l'économie de l'Ontario se fera au détriment des Ontariens. Compte tenu de l'étroite implication de nos économies, nous devons nous interroger sur les conséquences d'être dans l'obligation de négocier un accord de libre-échange avec l'Ontario.

La position de notre association est claire. Nous sommes favorables à la déréglementation mais nous voulons assurément, et conformément à la philosophie qui a sous-tendu la loi fédérale, une plus grande intégration économique au Canada. Nous voulons absolument faire le chemin dans la réciprocité avec nos partenaires. Voilà les paramètres de notre position. Quant à notre question, lorsque vous avez pris l'engagement de tenir une commission parlementaire, c'était de savoir si nous passerions à l'action de la loi sans attendre l'Ontario. En termes clairs, il est dans l'ordre, M. le ministre, de procéder à la mise en application des articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76, sans attendre indûment le courage politique de l'Ontario. Cependant, il est bien clair que ces dispositions vont s'appliquer aux Québécois et à ceux qui leur accordent les mêmes privilèges, c'est-à-dire la base même d'un traitement équitable et non discriminatoire.

Dans cette perspective, si l'Ontario ne bouge pas, il ne pourra pas obtenir de permis de transport intraprovincial au Québec. Il est bien évident que ce que nous faisons valoir constitue une position politique dont nous ne mesurons pas toutes les dimensions techniques. Mais, chacun son travail et ses responsabilités. Nous vous laissons le soin de traduire en termes législatifs notre volonté. Voilà, M. le ministre, l'essentiel de notre position. Notre gouvernement doit être ferme et prendre tous les moyens possibles pour exiger que l'Ontario respecte sa signature et son engagement vis-à-vis des ministres des Transports des autres provinces. Cette situation perturbe tous les processus de la déréglementation au Canada et ceci est inadmissible.

Alors, étant donné que M. le Président m'a donné une vingtaine de minutes et que je n'ai pas écouté mon temps, j'ai des textes ici que je peux vous distribuer. J'aurais encore peut-être un

petit exposé de cinq à dix minutes à faire compte tenu de la dernière commission où j'ai pris connaissance qu'il y avait des inquiétudes de la part de M. Garon à savoir s'il va y avoir pénurie. Je ne sais pas si cela peut faire partie de la période de questions après mais je peux vous résumer cela en cinq minutes. Est-ce que vous me le permettez, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez toujours la parole, M. Guay.

M. Guay: Alors, toujours comme président de l'association, et je ne pense pas partir sous peu, et ayant oeuvré au conseil d'administration pendant huit ans, je dois vous dire que nous sommes très satisfaits du travail effectué par le ministère des Transports, la Régie de l'assurance automobile du Québec, les techniciens du ministère, ainsi que la surveillance routière sur nos routes. Tous ces organismes ont grandement collaboré à redresser et à rendre plus professionnelle l'industrie du transport au Québec. Nous avons déjà pu constater des changements majeurs dans le comportement de nos camionneurs. Ils sont devenus plus professionnels, structurés administrativement et ils se sont bien appliqués à respecter la mise en place des lois et règlements.

À la dernière commission, M. Garon mentionnait qu'il pourrait y avoir pénurie de transporteurs au Québec. Alors, nous disons oui si la mise en application des articles est retardée. Plus vite la mise en application sera faite nous aurons des transporteurs québécois qui se spécialiseront avant ceux de l'Ontario et nous aurons une bonne longueur d'avance sur eux.

Avec les chiffres que M. Rémillard a fournis à M. Garon, on peut constater que les transporteurs du Québec sont très actifs et que plusieurs petites et moyennes entreprises de transport sont avides de pouvoir agrandir leur entreprise. Des spécialistes dans le domaine du transport, comme conseillers, on a vu et on pu constater à la commission parlementaire, cela a été mentionné, les Boulay, les Rémillard et les Lalonde qui ont éclairé finalement le fédéral et sûrement d'autres provinces qui ont été des experts dans le domaine du transport. Comme M. Garon le disait à la dernière commission, cela fatigue les gens de l'Ontario, c'est sûr et, bien oui, parce que nous sommes des Québécois qui innovent, nous avons mieux pénétré le marché de l'Ontario et des Maritimes que ces derniers n'ont pénétré le marché du Québec. D'ailleurs, ils ont eu la préférence au Québec et ils ne l'ont jamais réussie. Ils ont tous des permis mais, étant donné que les Québécois étaient très actifs et que les manufacturiers préféraient l'expérience et la flexibilité des compagnies de transport du Québec, nous avons gardé nos marchés et élargi ceux-ci vers l'extérieur.

M. le ministre, nos efforts sont axés sur la sécurité, la formation et la mise en place de transporteurs qualifiés pour couvrir le territoire

du Québec. Nous avons plus de huit lois et douze règlements dans le domaine des transports. Nos membres, les transporteurs privés et ceux supposément illégaux auront à faire face à ces priorités et toute leur attention devra être une priorité dans le domaine de la formation de leur personnel. M. le ministre, nous avons une résolution, je ne la répéterai pas, je vous l'ai lue tout à l'heure et elle a été votée majoritairement au congrès de l'association, avec enthousiasme. Il s'agit donc pour vous de la rendre adulte. Elle en dit beaucoup. Elle démontre la volonté de nos membres d'être les premiers à desservir le territoire du Québec. Quant à la Commission des transports du Québec, nous vous demandons de lui fournir les règles nécessaires pour la rendre plus commerciale que judiciaire.

(12 h 15)

Il nous faut au Québec contrôler l'industrie du camionnage local et étranger, mais il ne faut pas revivre les années passées. En somme, que tout transporteur puisse demander les permis nécessaires sans peur d'un organisme gouvernemental, après qu'il a produit tous les documents nécessaires à un organisme compétent. Qu'il puisse rouler sur les routes et mettre tous ses efforts sur la sécurité routière et la formation de son personnel et aussi répondre efficacement aux besoins des expéditeurs. Faire en sorte que nous soyons les transporteurs professionnels afin que certains manufacturiers puissent aller jusqu'à nous confier leur flotte de camions.

M. le ministre ainsi que votre équipe et les organisations sous votre juridiction, nous tenons à vous remercier du travail magnifique que vous avez fait en si peu de temps. Jamais nous n'avons reçu autant de bons services que sous votre règne. Sans présumer de la tournure que prendra la commission parlementaire, nous, de l'industrie du transport du Québec, en somme l'industrie roulante au Québec, nous vous disons que vous pouvez compter sur nous et vous ne serez pas déçus des décisions que vous aurez prises ainsi, pour faire en sorte aussi que l'équipe des surveillants routiers puisse être formée et fonctionne le plus rapidement possible pour la surveillance des unités qui roulent sur des routes du Québec.

Je vous remercie beaucoup, messieurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Guay. Je vais maintenant reconnaître, dans un premier temps, M. le ministre pour 20 minutes, suivi par M. le critique de l'Opposition, le député de Lévis, pour 20 minutes. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je vais commencer par la fin, car c'était agréable à entendre, cette collaboration du ministère et de la Régie de l'assurance automobile, de ce que j'ai compris, un peu d'inquiétude de la Commission des transports, mais cette collaboration pour tenter finalement d'atteindre les mêmes

buts: qu'il y ait plus de Québécois sur les routes au niveau du Québec, plus de Québécois propriétaires qui s'occupent du transport, mieux formés, mieux informés et, dans la mesure du possible, plus respectueux des lois sur le plan du code, sur le plan de la sécurité routière.

Je vous retourne la pareille parce qu'effectivement - je ne sais pas comment c'était auparavant, parce que je n'étais pas du domaine du transport - depuis mon arrivée, il y a eu une collaboration très étroite avec tous les intervenants du monde du transport qui le voulaient, sur la même base d'échanges, de bonification de nos lois et de nos règlements, dans le but toujours de favoriser les transporteurs du Québec. C'est un peu dans ce sens, M. Crosbie nous obligeant, qu'on a eu avec votre prédécesseur à la présidence, Mme Pelletier, et M. Fahndrich se le rappellera très certainement, plusieurs rencontres où on a discuté, on s'est interrogés, on a craint, on s'est demandé comment on ferait pour éviter les pièges où effectivement la vague balayerait nos transporteurs du Québec.

Ce qu'on voulait toujours, c'était de prendre le temps de bien se préparer et d'avoir tous les instruments pour être capables de faire face à la musique. Mais la pression fédérale à l'époque, en particulier de M. Crosbie, lors des réunions fédérales-provinciales, était à l'effet qu'effectivement, si on ne procédait pas au 1er janvier 1988, lui, allait procéder. Il avait ses menaces. J'en ai parlé; cela ne donne rien de revenir là-dessus trop longuement. De telle sorte qu'on a adopté la loi et qu'on se rend compte aujourd'hui que ce serait bon si elle était appliquée dans sa globalité. Ce serait bon pour les transporteurs québécois, compte tenu de leur dynamisme actuel, de leur capacité d'envahir le marché et de transporter ce qu'il y a à transporter au Québec, en Ontario et même dans tout le Canada et aux États-Unis.

Pour attaquer le problème de front, sur l'extra, je pense qu'on peut difficilement ne rien faire; sur l'intra, la proposition est à l'effet qu'on devrait traiter les cas des demandes de permis du Québec et de dire que lorsque l'Ontario - parce que le problème est avec l'Ontario, il n'est pas avec les États-Unis, il n'est pas avec les autres provinces, mais spécifiquement avec l'Ontario - se sera comporté de façon telle et aura respecté sa parole et ses écrits, sur le plan législatif, on pourra, à ce moment-là, faire la même chose pour eux au niveau du Québec.

Cela suit exactement ma pensée. La seule question que je me posais - et c'est ce que j'ai demandé aux officiers du ministère - est-ce que sur le plan législatif, sur le plan judiciaire, je peux faire des choses comme celles-là sans risquer d'être poursuivi ou contesté? C'est la seule interrogation que j'ai à ce moment-ci. Les gens du ministère me disent que, dans la mesure où on aurait cette attitude et qu'on ferait cela, on risque d'être constesté, et cela ne tarderait pas trop longtemps non plus.

Alors, ce qu'on tente de faire et qu'on continuera de faire, c'est de trouver d'une manière très rapide, à la fin de la commission des moyens sur le plan administratif ou sur le plan réglementaire. Je n'écarte même pas la possibilité, avec l'accord de l'Opposition, de déposer rapidement un papillon ou un amendement, un texte législatif, pour protéger ou se donner le moyen de le faire sur le plan réglementaire.

On sait qu'au point de vue réglementaire, avec ce qu'on s'est imposé sur le plan de la publication et de la publication, cela prend six mois avant d'être capable de passer au travers du processus. Il y aurait peut-être des notions qu'on peut inclure sur le plan réglementaire et qui nous permettraient de dire à l'Ontario: Vous serez traités de la même manière que vous nous traitez. Je ne l'ai jamais caché, c'est une question de justice et d'équité. J'ai écrit à M. Fulton. Je n'ai pas la lettre, mais je vais la déposer cet après-midi. J'ai écrit à M. Benoît Bouchard pour le sensibiliser au problème. Si vous le voulez, je pourrai également déposer la lettre cet après-midi.

Dans ce sens, c'est de trouver la mécanique la plus rapide et la plus acceptable possible pour se protéger. Je pense que sur le fond, on est entièrement d'accord avec votre proposition. Il n'y a pas de problème. Il s'agit d'être capable de le faire sur le plan légal de façon que ce soit inattaquable. On me signifie, à force de fouiller ce matin, qu'il y aurait peut-être... En fin de compte, si on s'entendait avec l'Opposition, il y aurait peut-être moyen de déposer un papillon à l'Assemblée avec une notion de résidence qui nous permettrait d'atteindre le but que vous poursuivez, qui est raisonnable, soit l'équité, en attendant que l'Ontario accroche son wagon à la locomotive.

C'est un peu cela, la situation. Je pense qu'il n'y a pas à élaborer indéfiniment sur la capacité des Québécois de prendre la relève. Il n'y a personne de mieux placés que vous pour être capables de nous le dire. Cela m'apparaît clair. Au congrès de l'ACQ, j'y étais allé sous forme interrogatoire, en demandant: Ne pensez-vous pas que cela devrait être le temps? Vous nous donnez une réponse ce matin. Vous dites: Oui, c'est le temps, sauf qu'on ne veut pas se faire "fourrer" par l'Ontario qui se traîne les pieds.

Alors, c'est quoi le moyen qu'on a de protéger l'intra? Parce que l'intra, c'est de notre juridiction et c'est très clair. En tout cas, pour autant qu'on puisse arriver avec des mesures qui nous permettraient de le faire, je comprends qu'on serait totalement d'accord sur l'application de ces articles. C'est ce que je comprends.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: M. Guay.

M. Guay: Comme je vous le disais tout à l'heure, on vous fait confiance et c'est sûr qu'il

s'agirait, à un moment donné... On ne voudrait pas être les retardataires. J'ai énormément confiance en l'industrie québécoise. Je comprends que l'Ontario pénètre certains marchés, mais je crois que, s'il y avait la mise en application de ces articles, on serait les premiers. On est premiers dans bien des domaines, M. le ministre. Qu'il s'agisse du domaine financier... Nos institutions financières ont pénétré des marchés extraordinaires: Bombardier, les Desmarais, les Campeau. Quand cela va à New York, cela les inquiète. C'est sûr que les Québécois sur le marché de l'Ontario, dans les Maritimes et aux États-Unis, c'est inquiétant aussi, parce que depuis les quinze dernières années, on a progressé énormément. On a pénétré des marchés. On n'a pas besoin d'avoir peur d'être en avant.

Je ne reculerais pas en 1912 pour s'en aller à la guerre et être en avant; ils nous tiraient dessus peut-être. Je pense cependant qu'on n'a pas besoin d'avoir de remords à savoir: est-ce qu'on peut, est-ce qu'on ne peut pas? Je dis que, comme Québécois, comme compagnies québécoises, on peut.

M. Bréard (Raymond): Sur le plan de la compréhension, je pense que c'est cela, tout ce que le ministre a résumé. On s'entend là-dessus, sur le fond de la question. La forme, c'est ce qui va être humainement et techniquement possible de faire. En cela, on vous fait confiance.

Le Président (M. Saint-Roch): Continuez.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un point finalement. Je répondrai pour la Commission des transports tantôt, parce que c'est un élément que je n'ai pas soulevé. Mais je vais vous répondre en commençant à vous donner les orientations que cela peut prendre éventuellement. Il y a un seul problème qu'il nous reste à régler. On est d'accord sur le fond, on est d'accord sur la démarche de la déréglementation économique. On est d'accord sur le fond. Tout est fait. On est d'accord sur le fait qu'on devrait promulguer les articles le plus rapidement possible. Si l'Ontario se traîne les pieds ou continue de se les traîner, ce sera au détriment de ses propres transporteurs, alors que chez nous, on est prêt à prendre la relève. Ce qu'il faudrait, c'est de bien s'assurer que dans le transport intraprovincial, soit sur le plan administratif ou sur le plan législatif - quand je parle du plan législatif, c'est par la voie réglementaire ou par la voie de la loi - on trouve les moyens appropriés qui feront qu'on puisse protéger les Québécois. C'est une question d'équité, et c'est bien le message que vous nous livrez ce matin. On s'est bien entendus et on se comprend.

Quant à la Commission des transports du Québec, votre vœu est formulé. Il est clair qu'à compter du moment où tout cela est en vigueur ou qu'il y a une concurrence plus importante - on se l'est toujours dit, il y a une pression

énorme sur les transporteurs en termes de coûts, en tout cas, quant à moi, mon évaluation, c'est pour un certain temps et avec les amendements au Code de la route pour les éléments de la sécurité routière qu'on a adoptés et qui sont mis en vigueur graduellement, on protège les citoyens - il faut forcément, à peu près à tous les niveaux, continuer d'avoir une relation très intime et soutenue dans le cas de la formation. C'est ce que vous souhaitez maintenant, c'est-à-dire que l'on reconnaisse davantage l'importance de votre association sur le plan de la formation des gens qui sont de l'industrie et ce, à tous les niveaux. Je pense, à ce chapitre, que c'est très intéressant. Nous pourrions poursuivre ultérieurement les discussions et prendre des décisions.

Quant à l'inquiétude sur ce qui va se passer au niveau de la Commission des transports du Québec par rapport à cette loi, c'est clair, cela ne prend pas un devin pour comprendre que la Commission des transports du Québec va subir des modifications profondes. Ce n'est pas pour rien que l'on passait de 14 à 9 commissaires dans la loi. J'ai bien vu que vous avez souhaité ajouter l'article 101 en termes d'application. Ce n'est pas nécessairement tout le monde qui le souhaite, certains commissaires en particulier. Mais je comprends cela, j'aurai à m'accommoder d'une décision que je prendrai moi-même et que j'appliquerai. Mais dans la manière de procéder, la Commission des transports du Québec est radicalement changée. On se retrouve avec au-delà de 90 % des décisions qui ne sont que des gestes administratifs. Donc, votre vœu selon lequel la fonction judiciaire de la Commission des transports du Québec ne doit pas être celle du passé, c'est déjà une résultante dans les faits. Il y aura des ajustements à faire en cours de route, mais il est clair que demain matin, la Commission des transports du Québec n'aura plus le rôle qu'elle a eu dans le passé. Ce sera davantage un rôle administratif qu'elle aura à l'automne. Pas très tard à l'automne, il y aura des décisions très importantes à prendre sur ce que sera la Commission des transports du Québec et il faudra voir s'il n'y a pas certains éléments ou certaines parties de la commission qui pourraient être associés soit au ministère, soit à la régie, de sorte que ces gestes sur le plan administratif puissent se poser, réservant à la commission un rôle sûrement beaucoup plus restreint quant à la fonction judiciaire, qui sera elle-même très marginalisée dans le sens des activités actuelles. Je pense que cela va sûrement dans le sens que vous souhaitez.

Ce que je comprends, c'est qu'au lendemain de la commission, j'aurai à prendre des décisions. Je souhaite les prendre le plus rapidement possible, avec votre éclairage. On est d'accord qu'il faut les mettre en vigueur tout en ayant présent à l'esprit qu'il faut trouver des moyens légaux ou administratifs pour protéger les Québécois, tant et aussi longtemps que l'Ontario protégera son monde. C'est la conclusion que je

peux en tirer?

M. Bréard: Oui. Exact.

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: Il n'y a pas grand-chose à ajouter, M. le Président, sauf que je demanderais au ministre s'il y a des opinions juridiques concernant la possibilité d'adopter une disposition comme celle-là, qui crée deux régimes juridiques; un premier régime juridique pour les résidents du Québec et un deuxième pour les non résidents. J'ai déjà étudié cette question dans le domaine des terres agricoles et c'était compliqué. Je me demande si on l'a fait. Cela a toujours marché, mais il faut dire qu'en droit, une loi marche tant qu'elle n'est pas contestée, tant que les choses n'ont pas été...

M. Côté (Charlesbourg): ...devant les tribunaux...

M. Garon: ...devant les tribunaux ou modifiées par les tribunaux. Je me posais tout simplement la question à savoir s'il y avait des opinions juridiques à cet effet, si cela avait été analysé ou si on commence l'analyse actuellement.
(12 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela a été analysé parce que je l'ai demandé au contentieux du ministère. Je demanderais peut-être à Me Drolet de nous situer un peu les dangers, les écueils qui pourraient surgir dans ce cas-là, compte tenu du fait que j'ai dit en Chambre lundi soir au député de Lévis, qui pensait que je voulais devenir un avocat, que ce n'était pas ma prétention. Non, je ne peux pas répondre convenablement. Avec votre permission, je vais passer la parole à Me Drolet qui peut donner là-dessus le contexte sur le plan juridique.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître Me Drolet.

M. Drolet (Michel): Effectivement, en regard de la loi telle qu'on la connaît actuellement, on peut avoir des problèmes au niveau de la notion de discrimination entre le traitement qu'on donnerait à des résidents par rapport à celui qu'on pourrait donner à des gens qui nous viennent d'ailleurs, soit d'autres provinces canadiennes, soit des États-Unis.

Cependant, on peut peut-être introduire une notion législative où on va prévoir effectivement par accord un traitement équivalent que pourraient avoir les résidents ou les transporteurs québécois au lieu de résidence du transporteur étranger qui demande un permis au Québec. À ce

moment-là, il y a peut-être possibilité, en parlant de traitement équivalent et d'accord de réciprocité, sans parler nécessairement d'accord de réciprocité qui oblige la signature de l'accord avec tous les autres États ou avec toutes les autres provinces, mais de traitement équivalent, il y a peut-être possibilité justement d'introduire une notion comme celle-là législativement.

M. Garon: Dans la Loi sur la sécurité routière, je ne me rappelle plus les numéros d'articles qu'on a étudiés à l'automne, on avait vu mis une clause de réciprocité pour des ententes avec les États américains. Parce qu'il y avait 43 États américains au fond qui n'avaient rien fait concernant la déréglementation qui était faite au niveau fédéral et au niveau canadien, mais qui, au niveau des États, n'avait pas été modifiée. Alors, on avait ajouté une clause pour dire qu'il devrait y avoir réciprocité avec les États américains.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 94, mais ce n'est pas de même nature.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que sur le plan juridique, le pouvoir du Québec, en matière de sécurité routière, est clair. Donc, dans ce domaine-là, on s'était dit que la déréglementation économique pouvait amener des problèmes sur le plan de la sécurité routière. On n'y peut rien puisque le gouvernement fédéral, qui a juridiction dans le domaine des transports, a décidé de le faire. On va, quant à nous, renforcer les mesures de sécurité dans les domaines de nos champs de compétence, donc, sur le plan de la sécurité routière. C'est pour cela qu'on pouvait se permettre de signer des ententes avec les provinces voisines, avec les États américains, comme l'État de New York, ce qui a été fait au mois de janvier. Mais dans le cas de la réciprocité de cette manière, je pense qu'on n'a pas nécessairement ce qu'il faut. Et au besoin, Me Lalande de la régie est ici, c'est lui qui a négocié ces histoires sur le Code de la sécurité routière. On pourrait lui demander d'éclairer nos lanternes si on en avait besoin.

M. Garon: Je pense qu'il n'y a pas de problème sur la légalité de la disposition qui avait été mise dans la Loi sur la sécurité routière.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut cependant pas dire que, même si on en avait mis une dans la Loi sur le camionnage, on aurait été corrects.

M. Garon: Non, mais cela ne veut pas dire nécessairement d'adopter le même principe. Mais il est possible, même pour les avocats, de garder une disposition qui ne sera pas de même nature,

mais qui... Si vous dites que l'Ontario s'est engagé à l'adopter d'ici le 13 juin...

M. Côté (Charlesbourg): En deuxième lecture.

M. Garon: En deuxième lecture. Qu'est-ce qui a retardé l'Ontario jusqu'à maintenant? C'est le gouvernement qui taponne ou s'il y a de la résistance dans l'industrie?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a deux phénomènes. Je ne peux pas dire lequel est le plus important des deux. La première chose, c'est qu'au moment où cet engagement a été pris par le gouvernement de l'Ontario, c'était un gouvernement minoritaire, qui avait des principes sur le plan législatif. Il avait déposé un projet de loi, il voulait le faire adopter. Il y a eu en cours de route des élections générales qui ont changé l'ordre des priorités gouvernementales au moment d'arriver à la Législature. On nous a toujours dit que la volonté politique du gouvernement de l'Ontario était de faire adopter le projet de loi, mais que c'était maintenant devenu une question de priorités, qu'il y avait quelques priorités, peut-être deux ou trois, plus urgentes pour eux à faire adopter par la Législature. C'est le premier phénomène. Donc, au moins la bonne nouvelle, c'est que le projet de loi 13 va être abordé en deuxième lecture et il serait adopté.

L'autre, c'est l'Opposition de l'Association du camionnage de l'Ontario, qui est devenue un peu plus importante que ce qu'elle était au départ. Je me souviens que l'Association du camionnage du Canada était réticente au départ, mais a été gagnée à la cause de la déréglementation; donc, cela doit inclure les Ontariens aussi. C'est l'Association du camionnage du Québec, à un moment donné, qui tirait sur les cordeaux de l'Association canadienne pour tenter de dire: Écoutez, il y a peut-être des choses qu'on devrait savoir avant. Maintenant, ce serait l'Association du camionnage de l'Ontario qui aurait des réticences, ou certains transporteurs de l'Ontario peut-être un peu plus puissants qui font du lobbying. Il semble bien que la vertu qu'on avait avant peut être changée bien après. Par exemple, au Québec, ceux qui s'opposent le plus maintenant à des permis, ce sont ceux qui ont eu de la difficulté à en avoir et qui venaient de l'extérieur; maintenant qu'ils en ont, ils ne veulent plus en voir de l'extérieur. Il y a quelques cas comme ceux-là chez les transporteurs, mais ce n'est pas le lot. Il y a ces deux phénomènes en Ontario.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous avez dit lors de votre congrès que les petits sont favorables, les moyens sont inquiets et les gros sont contre.

M. Guay: Voici, M. Garon.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Bréard.

M. Bréard: Ils sont contre! On n'a pas dit qu'ils sont contre. On a dit qu'ils étaient plus inquiets que les autres. Ce n'est pas pareil. Eux, ils pensent qu'étant donné qu'ils dominent le marché, ils ne peuvent que perdre. Ils ne le savent pas vraiment, sauf que les petits sont sûrs qu'ils vont gagner. Les moyens disent: On peut gagner d'un côté et on peut perdre de l'autre. On ne sait pas quel est le gain net. Les gros disent: On n'est pas contre, mais ce n'est pas nous qui allons le demander. On n'est ni contre ni pour. En tout cas, cela n'améliorera certainement pas leur situation, selon leur opinion, sauf qu'ils n'ont pas d'arguments farouchement contre. Ils disent: Si c'est la règle du jeu, on va la jouer, mais ce n'est pas nous qui allons la demander.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay.

M. Guay: Pour revenir à la réponse de M. Bréard, les camionneurs, les gros du Québec, entre autres, il y en a un qui me demandait: C'est quoi un gros camionneur du Québec? Un gros camionneur, c'est quoi? Lui qui comptait à peu près 2000 ou 2500 unités se disait très petit par rapport à un transporteur des États-Unis. Alors, on pourrait à un moment donné interpréter sa réponse entre la petite et la moyenne. Mais, en somme, dans le cadre du congrès, il y avait des inquiétudes, mais ils étaient majoritairement en faveur de la résolution qui a été débattue pendant une demi-heure, où tout le monde pouvait parler. Finalement, on a voté majoritairement en faveur de l'adoption de cette résolution. La première résolution n'avait pas été retenue.

M. Garon:... laquelle? Est-ce que la résolution...

M. Fahndrich (Louis): L'esprit de la première était le même sauf qu'elle a été rédigée différemment parce que d'abord, au point de vue juridique, on ne mentionnait pas le transport local à l'intérieur de cela. C'est surtout cosmétique la modification. La preuve, c'est qu'elle n'a même pas été discutée. Elle a tout simplement été oubliée, et on en a présentée une autre.

M. Bréard: La première, c'était de ne pas passer à l'adoption des articles si l'Ontario ne bougeait pas. La deuxième a apporté la nuance qu'on va déréglementer pour le Québec, mais on va demander un accord de réciprocité avec l'Ontario. La première c'était: non, tant et aussi longtemps que l'Ontario ne bougera pas.

M. Garon: Est-ce que la résolution qui a été adoptée a été votée unanimement ou est-ce

qu'elle a été très partagée?

M. Bréard: Cela a été voté unanimement, mais par une décision partagée.

M. Garon: Pardon?

M. Bréard: Cela a été majoritairement adopté.

M. Garon: Majoritairement? 55-45 ou bien 85-15?

M. Bréard: Ah bien! C'est le vote secret. C'est à peu près une proportion de 60-40.

M. Garon: C'est assez partagé. Est-ce que les gens sont conscients que la Californie, avant tous les autres, a déréglé et qu'elle a recommencé à réglementer depuis quelques années?

M. Guay: Je pense qu'ils sont conscients de cela, M. Garon, mais on est dans une industrie. Il faut aller voir le fond du baril pour pouvoir mieux le soigner. Alors, c'est probablement ça que la Californie a fait. Il faut suivre la courbe.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Fahndrich.

M. Fahndrich: Dans le cas de la Californie, il y a quand même une différence. Le problème n'est pas le même parce que la Californie a déréglé, point. Nous avons quand même une déréglé assortie d'un Code de la sécurité routière et ça donne un état de fait totalement différent. Une des raisons pour lesquelles la Californie a réglementé à nouveau - par hasard, il y a deux ans, j'étais justement, avec d'autres fonctionnaires, du reste, à la Commission des services publics où l'on avait abordé cette question - c'était la croissance phénoménale des accidents. L'âge moyen des camions avait augmenté de deux ans pendant cette période, parce qu'ils avaient déréglé en 1978 - ils auraient déréglé plus tôt que nous - et il y avait justement alors la guerre des prix, la détérioration des véhicules, l'état de formation des chauffeurs. Enfin, tout cela s'était détérioré à une vitesse phénoménale. De plus, si ma mémoire est bonne, ils avaient environ 240 ou 250 corps de police qui surveillaient cela, chacun à leur façon, chacun empochant les bénéfices chez lui, avec un "highway patrol" qui était plus ou moins censé superviser l'ensemble. Or, il fallait remettre de l'ordre là-dedans, et eux aussi ont opté naturellement pour un code beaucoup plus sévère.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: Des gens m'abordent; je dirais même des camionneurs, mais aussi des épouses de

camionneurs qui m'ont abordé pour me dire qu'ils craignent la déréglementation qui fera en sorte que les gens devront travailler jour et nuit pour gagner leur vie. Ils ont une crainte considérable parce que tout ce que vous dites repose sur la foi que le Code de la sécurité routière sera appliqué. Il y a beaucoup de gens qui ne croient pas cela.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En règle générale, ceux qui disent cela sont les premiers qui ne le respectent pas.

M. Garon: Je ne suis pas capable de voir cela quand les gens me parlent, mais ils craignent que l'application de la Loi sur la sécurité routière soit moyenne, surtout concernant les heures. Tu dors huit heures et après tu travailles. Il y en a beaucoup qui n'ont pas une grande confiance que ce soit appliqué.

M. Fahndrich: Je ne le sais pas, j'ai des réserves de ce côté. En tout cas, l'Association du camionnage a déjà vendu plus de 30 000 carnets de bord jusqu'à maintenant, alors que leur introduction n'est que partielle. Des gens prennent cela au sérieux et je peux même dire qu'ils en ont peur. L'Association de camionnage prépare précisément maintenant toute une série de séminaires pour informer les camionneurs sur l'art et la manière de tenir ces "formula-book", et ce n'est pas facile non plus. C'est sûr que les camionneurs indépendants qui ont pris l'habitude de travailler des 12, 14, 15 et 16 heures trouveront cela difficile. C'est vrai, il va y avoir une très grosse adaptation. Il va y avoir sans doute une très grosse réticence du côté des expéditeurs, parce qu'inévitablement cela ne peut qu'augmenter les coûts de transport. Mais il reste quand même aussi le gouvernement, la police et les autorités pour veiller à ce que les lois qui sont adoptées soient appliquées. Mais cela, M. Guay l'a dit en terminant son texte, qu'on aimerait bien les voir. On n'est pas mécontents de la façon dont la police fonctionne maintenant, quoique... Néanmoins, on aimerait surtout pas que cela s'arrête là.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay avait demandé la parole. M. Guay.
(12 h 45)

M. Guay: M. Garon mentionnait les dames ou les autres transporteurs qui l'appelaient. Ces mêmes transporteurs, lorsqu'ils vont aux États-Unis, respectent la loi. S'ils ne la respectent pas, ils ne veulent plus les revoir aux États-Unis. C'est le même transporteur qui conduit des 1500 et 3000 heures. La formation ici au Québec devra être la même, puis ces gens devront être des détenteurs de permis et se structurer. Ce n'est pas en payant un chauffeur avec son

tracteur et sa remorque, disons 1 \$, 2 \$, 4 \$, ou 5 \$, qui va le rendre plus sécuritaire. Au contraire, le gars va faire encore plus de kilométrage qu'avant. On fait face à la sécurité. Alors, il devra se conformer. Si cela lui prend 1, 10 \$, il exigera 1, 10 \$; si cela lui prend 1, 25 \$, il exigera 1, 25 \$ et si cela lui prend 2 \$, il exigera 2 \$ pour se rendre sécuritaire sur la route, ne faire que 5 jours et demi par semaine et respecter 10 heures de conduite et 8 heures de repos. C'est sûr que cela ne sera pas facile, on est une industrie qui se réorganise avec la nouvelle législation et les nouveaux codes de sécurité et de formation. On ne peut pas passer à travers sans que cela dérange du monde, c'est sûr et certain. Mais, moi, je crois que ces gens-là auront à se réorganiser de la même manière, qu'il y ait un camion, dix ou cent, ils auront à s'organiser de la même manière qu'on s'organiserait nous autres mêmes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce qui m'inquiète dans toute l'affaire, c'est que vous êtes pour, pour des raisons contraires, et vous donnez des raisons contraires à l'Association des manufacturiers canadiens. L'Association des manufacturiers canadiens est pour parce qu'ils disent qu'une déréglementation va amener une plus grande concurrence, les gens vont couper les prix et cela va leur coûter meilleur marché pour le transport. M. Fahndrich dit que tout cela va marcher à la condition que le code soit respecté et que, dans le fond, cela va coûter plus cher, en termes de... Alors, moi, cela m'apparaît très contradictoire parce que les manufacturiers disent: Il faut qu'il y ait de la concurrence à la planche, de cette façon-là les prix vont baisser, et vous autres, vous dites: Heureusement, il y a le Code de la sécurité routière et son application va augmenter les coûts, ne les réduira pas. Mais je pense que, indépendamment des coûts, quand il y a une concurrence effrénée, celui qui est mal pris et qui a des paiements à faire ne s'occupe pas beaucoup des coûts, il s'occupe du paiement qu'il a à faire et il exige le prix qu'il peut.

M. Fahndrich: Il y aura, inévitablement, une concurrence très forte, c'est vrai, mais je doute qu'elle puisse être beaucoup plus effrénée et plus débridée qu'elle n'est actuellement, parce que dans le système soi-disant réglementaire, il n'y a pas un chat qui contrôle si vous avez des permis, tout le monde va n'importe où. Donc, cela ne peut pas être pire que la situation actuelle. Quant aux manufacturiers qui prétendent avoir des réductions de prix, bien ils n'ont pas mis leur montre à l'heure. Ils sont encore à l'ère de 1980 et ils espèrent avoir les mêmes effets avec une déréglementation canadienne que ceux obtenus aux États-Unis en 1980, alors que les prix étaient artificiellement gonflés de 30 % à

35 %, ce qui a provoqué, immédiatement après la déréglementation, des coupures de taux de cet ordre-là, 30 %, 35 % et 40 %. Croyez-vous qu'avec une industrie qui fait en moyenne 2 % de profit il y a moyen de couper des taux de 30 % chez nous ici, avec, en plus, des livres de bord et des horaires de travail réduits à respecter? Mais il faut être complètement parti pour arriver à croire des choses pareilles.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay.

M. Guay: Pour donner suite à M. Garon, quand il parle des expéditeurs, des manufacturiers, c'est sûr qu'il y en a qui vont voir leurs coûts de transport réduits, d'autres vont voir leurs coûts de transport augmentés. Ce sont ceux qui ne se seront pas organisés, qui n'auront pas de directeur de trafic, qui n'auront pas de réception ni d'expédition qui vont avantager le camionneur, ceux-là vont sûrement payer le gros prix, désormais, pour faire attendre un transporteur cinq à six heures avant d'effectuer un chargement ou un déchargement et se servir de sa remorque comme entrepôt. Ce manufacturier-là ou cet expéditeur-là va en être pénalisé, dorénavant. Mais le type qui est bien organisé, avec une bonne réception, six, sept, ou huit portes, un bon directeur de trafic qui ne fait pas attendre le transporteur, lui, il va bénéficier de coûts préférentiels, il va les demander. C'est sûr et certain qu'il va y avoir, à un moment donné, un ajustement de coûts.

M. Garon: Si on regarde le phénomène de la Californie, les gros ont mangé les moyens. Vous dites: Les petits sont pour, les moyens sont inquiets et les gros sont plutôt contre. Je regarde ce qui s'est passé en Californie, ce que j'ai lu c'est qu'on a dit qu'en Californie, les gros ont mangé les moyens. Ils étaient inquiets ce qui fait qu'ils sont partis. Ils ont dit: Quant à vivre inquiets comme cela, aussi bien vendre l'affaire aux gros. Donc, les moyens ont disparu et les petits ont augmenté, mais se sont fait une concurrence féroce. Et on remarque que, dans le domaine de l'aviation, où on vient d'assister à une déréglementation, les compagnies moyennes sont toutes disparues. Il ne reste, à toutes fins utiles, que deux compagnies dans le domaine de l'aviation au Canada - et aux États-Unis, il n'en reste pas beaucoup non plus - c'est-à-dire qu'il reste Inter-Canadien et Air-Canada et, ensuite, les compagnies moyennes sont disparues. Il ne reste que de petits transporteurs qui peuvent t'amener à la pêche ou des petites compagnies d'aviation qui font de petits transports ici et là. Ils doivent se faire une bonne concurrence. C'est ce qui s'est passé aussi aux États-Unis. Je ne vois pas comment cela pourrait être différent ici. Si les gens disent: On veut cela et on veut aller là-dedans, alors, de cette façon, libre à eux. Mais, les conséquences, à mon avis, et j'aimerais avoir votre opinion parce que c'est ce qui s'est

passé dans tous ces secteurs déréglementés, sont que les gros ont mangé les moyens et les petits ont augmenté, mais ce sont des petits qui se sont fait une guerre féroce et où il y a eu plus de concurrence chez les petits.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay.

M. Guay: Mais, les petits vivent actuellement aux États-Unis. Ils se sont développés et ils se sont spécialisés davantage. Le moyen qui a voulu disparaître... on a beaucoup de moyens au Québec qui sont disparus depuis quelques années. Ce n'était pas déréglementé et ils sont disparus.

Vous parlez d'avions, M. Garon. Aujourd'hui, la déréglementation de l'aviation va amener, à un moment donné, un réajustement concernant la grosseur des avions. Avant, on était rendus à 200, 300 et on a monté à 400 passagers, de sorte qu'avec des 300 et des 400, on ne partait pas, on attendait. On ne savait pas. On faisait un transfert à Montréal, à Toronto. Aujourd'hui, il y a des avions beaucoup plus pratiques, beaucoup plus ajustés à la demande. Il y a des avions de 100 passagers, 95 passagers ou de 20 passagers dans certaines régions. Cela part et les services vont être bons. C'est une question de réajustement.

Le Président (M. Saint-Roch): Monsieur...

M. Guay: Je ne vois pas pourquoi vous nous parlez de la Californie. C'est vrai que c'est un exemple, mais je pense qu'on est au Québec et qu'on devrait rester au Québec.

M. Garon: Dans plusieurs phénomènes, la Californie a devancé le reste de l'Amérique du Nord de 10 ans, 15 ans. Pourquoi? Je ne sais pas, mais il y a une mentalité là qui fait qu'on adopte des réformes rapidement et après cela, on revient sur les réformes. Dans beaucoup de domaines, la Californie a été innovatrice ou a innové, a fait les choses avant les autres, mais elle a reviré de bord avant les autres aussi. Alors...

M. Guay: Tout de même. Ils ont innové dans le vin et on boit encore du vin français.

M. Garon: Oui, mais aujourd'hui, dans les concours Internationaux, leurs vins gagnent plus de prix que les vins français parce qu'ils ont pris les meilleurs oenologues français, ils les ont amenés chez eux et ils leur ont dit: Faites-nous du vin.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Bréard.

M. Bréard: L'innovation n'est pas toujours la meilleure chose. Parfois, ils font des erreurs et nous, au Québec, on a peut-être l'avantage de prendre juste ce qui est bon, après une couple d'années d'expérimentation, en Californie. Je

pense qu'ils ont fait une déréglementation économique totale et même sans normes de sécurité. Ils reviennent avec des normes de sécurité qui font que nous, au Québec, on a adopté justement cette déréglementation économique, commerciale, mais avec une réglementation plus sécuritaire qui fait qu'il n'y a plus de permis discrétionnaire qui est donné à un transporteur, mais il y a une licence qui est donnée selon des obligations de compétence. Cela va assainir le climat.

Quand on parle d'inquiétudes, on aborde tout le problème de l'industrie. L'objet de la commission était les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101, mais quand on aborde tout le problème de l'industrie, je ne sais pas s'il y a des transporteurs qui ne sont pas inquiets de la situation actuelle même si elle se perpétuait dans l'avenir. Quand on a 2 % de marge de profit, je parle à des transporteurs, ils sont tous inquiets. Est-ce qu'ils vont survivre demain, déréglementation ou pas? Évidemment, l'inconnu cause encore plus d'inquiétudes parce qu'ils ne savent pas quels seront les résultats. Mais l'industrie du transport est dans une situation où, chaque jour, les gens essaient d'assurer leur survie. Quand on me dit: Oui, cela va baisser les prix, je suis content d'une chose, très content d'une chose. Comme économiste, vous savez que c'est le marché qui détermine les prix. Mais, les expéditeurs verront ce qu'est le marché. Ils vont payer le prix du marché. Ils vont payer le prix que cela va valoir. Il ne sera peut-être pas plus bas, mais cela va être le prix du marché et ils n'auront plus aucun argument pour venir plaider au gouvernement de déréglementer. Cela va être le "market's price". Ils sont habitués à cela, ils vont vivre avec. Il y a une chose qui peut arriver. Il peut y avoir une période de restructuration industrielle parce qu'il y en a qui vont partir, il y en a qui vont grossir. Il peut y avoir une guerre de prix, sauf que ceux qui vont s'engager dans une guerre de prix aujourd'hui, ils s'en vont vers la faillite. C'est clair. Il y en a qui vont être obligés de sortir de l'industrie. Il y en a qui vont consolider leur position, mais cela aura comme bénéfice qu'il va y avoir une industrie beaucoup plus compétente, beaucoup plus efficace qui va être gouvernée par les prix du marché. Il va falloir que cela en arrive là. On ne peut pas continuer à avoir une industrie qui fonctionne à 2 % de bénéfice net. Il n'y a personne qui va investir là-dedans. On pense que l'expérience, l'inquiétude des compagnies d'aviation que vous avez citées, quand on le vulgarise comme cela, c'est impressionnant. Mais, en 1982, il y avait huit compagnies qui contrôlaient 92 % du marché américain. Aujourd'hui, elles sont six. Les moyennes ont disparu parce que les grosses compagnies les ont restructurées en fonction des "hubs", mais cela a permis à une classe d'entrepreneurs - je n'ai pas les chiffres - assez considérable de se greffer au réseau des grosses compagnies. Comme Air Dolbeau, Dolbeau à

Montréal, pour Air Canada ce n'est pas très rentable. Il va le laisser à Air Dolbeau ou Air Chicoutimi, mais quand ils vont arriver aux "hubs", c'est là que les grosses compagnies vont ramasser le trafic. Elles vont grossir, changer la nature de leurs opérations. Je pense que l'entrepreneurship est dans une meilleure condition aux États-Unis à l'heure actuelle. Je pense que c'est l'objectif recherché. Quand on me dit l'inquiétude, je pense qu'il y a aussi de l'inquiétude dans l'industrie du transport à l'heure actuelle.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Bréard. Je vais reconnaître M. Guay pour une dernière brève intervention avant de conclure.

M. Guay: Je pense qu'il y a un vent de libéralisation qui souffle dans le monde actuellement. Nos frontières au Québec devront être industriellement et économiquement reconnues. C'est Boston, c'est New York... Il faudrait que ce soient nos Québécois *qui puissent* aller livrer ces marchandises. C'est sûr qu'il y a de l'inquiétude, comme M. Garon et M. Côté le savent, ainsi que M. Lalande, mais il va y avoir des réajustements à faire dans les années à venir, tant au Code de la sécurité, en ce qui concerne les points de démerite, pour revenir à une certaine réglementation peut-être un peu plus avancée. Mais, il reste que je crois qu'il nous faut, nous les Québécois, être les premiers. En tout cas, je fais confiance à la commission parlementaire pour les recommandations. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Guay. Nous en sommes maintenant...

M. Garon: Ils ne reviennent pas après trois heures, n'est-ce pas?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aurais voulu, brièvement, parce qu'il y a une proposition...

Le Président (M. Saint-Roch): Très brièvement.

M. Garon: ...mais on n'est pas sûrs si, juridiquement, elle peut être mise en place. Si ce n'est pas possible de la mettre en place, quelle serait votre autre solution? Si le ministre nous dit: Mon contentieux me dit que, juridiquement, je ne suis pas capable de mettre deux régimes, un pour les résidents et un pour les non-résidents de l'Ontario.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Guay.

M. Guay: Est-ce qu'une résolution semblable

ne pourrait pas être passée, M. Côté, et que le temps qu'il conteste cela, l'Ontario va passer sa loi...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont évidemment des sujets qui seront portés à nous faire réfléchir avant même de poser le geste. Soyez pleinement convaincus qu'ils vont alimenter très largement ma réflexion et que la décision sera prise dans le meilleur intérêt des camionneurs et des transporteurs. Comme je n'ai pas pu intervenir tantôt, M. le Président, avant de remercier M. Guay, M. Bréard et M. Fahndrich, ce qu'il faut se rappeler c'est qu'il est coûteux ou qu'il était très coûteux, pour un transporteur, d'obtenir un permis de la Commission des transports. On sait ce que coûtent les avocats aujourd'hui, avec tout ce que cela comporte *comme* recherche sur le plan de la spécialité, sur le plan de tout l'environnement pour aller devant la Commission des transports aujourd'hui, cela coûte des fortunes avant d'être capables d'obtenir un permis. Ce n'est plus le cas maintenant. Il y a quand même, pour les entreprises, des économies appréciables qui vont être faites de ce côté-là. J'ai bien aimé qu'on aborde la question de l'Association des manufacturiers canadiens qui, à l'origine, était celle qui revendiquait le plus, effectivement, la déréglementation, espérant pouvoir épargner des coûts de transport pour être plus compétitif par rapport au marché extérieur, par rapport aux transporteurs extérieurs. C'est précisément après une rencontre avec eux que j'ai vu l'importance de renforcer la sécurité routière. Parce que cela faisait peur. Même eux, autour de la table, avaient admis qu'il y avait, à l'intérieur des manufacturiers, des gens qui encourageaient le transport illégal, au noir. C'est donc un transport qui se fait actuellement. Comme le disait M. Fahndrich tantôt, il y a des carences et des lacunes très importantes aujourd'hui dans le transport au noir avec l'ensemble de ces lois, qui ne sont pas forcément parfaites, qui auront besoin de modifications, tant sur le plan de la déréglementation, de la réglementation que sur le plan des lois. On le fera en temps et lieu, à la lumière des exercices qu'on aura menés. Ce que je veux assurer à l'Association du camionnage du Québec, c'est que nous prendrons une décision rapide; il faut le faire maintenant, au lendemain de la commission.

(13 heures)

Quant à la mise en application de cela, étant fort conscients que le sens de la demande est de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'injustice et d'inéquité à l'égard des transporteurs québécois par rapport aux gens de l'Ontario. On va en tenir compte et on va tenter de voir, sur les plans administratif et législatif, ce qu'on peut faire quant à la mise en vigueur de ces

articles.

Ce que je souhaite, c'est de continuer d'avoir une collaboration très étroite avec vous, dans à peu près tous les domaines, puisque finalement on peut toujours citer la Californie comme exemple, mais ce n'en est pas un à citer, dans le sens que cela a été fait tout croche avec la totale libéralisation. Par contre, ce qu'il faut admettre, c'est que leur expérience de liberté totale nous a quand même appris qu'il y avait autre chose à faire que ce qu'ils ont fait. C'est probablement parce qu'ils l'ont fait qu'on peut se retrouver aujourd'hui avec beaucoup plus de dents au Code de la sécurité routière, avec un code canadien qui est actuellement du jamais vu, ou à peu près, et qui nous donne des balises contre ceux qui tenteraient de s'égarer trop facilement.

En ce sens, je pense qu'on va continuer de travailler en collaboration avec tous les intervenants du milieu pour bonifier les règlements et les lois et les surveiller aussi de très près. Une loi, c'est comme une auto. Tu peux embrayer pour avancer, tu peux être sur le neutre et tu peux aller à reculons. Il s'agit de revenir et de le faire de la même manière que cela a été adopté. Je n'ai pas d'objection à le faire si jamais on se rendait compte, à un moment donné, qu'il y a des trous dans le système. La décision va venir rapidement. La semaine prochaine, j'ai l'impression qu'on pourra être en mesure de décider.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis pour de brèves remarques en conclusion.

M. Garon: Je voudrais remercier, mais d'abord féliciter M. Guay de sa nomination - ce que j'aurais dû faire au début - de son élection, et remercier les représentants de l'Association de camionnage, M. Guay, M. Fahndrich et M. Bréard d'être venus nous dire comment ils voyaient les choses. Au fond, il y a beaucoup de choses là-dedans qui sont des questions d'opinion et de la façon de l'analyser.

Quant à la Californie, je fais bien attention. Je me rappelle, quand la Californie avait élu, avant tout le monde, M. Reagan comme gouverneur, que tout le monde disait que c'était un personnage rétro. On a vu que l'ensemble des États-Unis l'a élu peu d'années après. La Californie est un laboratoire en Amérique du Nord. Souvent, ils testent les choses dix, quinze, vingt ans avant les autres. On devrait en faire un peu notre profit à la condition de regarder ce qui s'est passé. Dans beaucoup de domaines, il y a des choses qui se passent là qu'on essaie d'imiter ailleurs, peu de temps après, pour un ensemble de raisons que je ne connais pas, mais c'est comme cela.

J'ai trouvé qu'il y a beaucoup de confiance en l'administration de la sécurité routière comme base du système. J'ai remarqué, au cours des

années, que l'administration n'est pas toujours... Le livre et la pratique, ce sont toujours deux choses bien différentes et surveiller des "note books"... J'ai hâte de voir cela. Cela peut exister, mais j'ai hâte de voir l'application de cela, si c'est aussi facile que cela.

Troisièmement, j'ai l'impression que tout cela va mener à une grande concurrence où les gens vont vouloir se protéger contre la concurrence en s'associant. Vous savez, en Amérique du Nord, il y a un phénomène. Les entreprises capitalistes genre Steinberg, si on veut, dans le domaine de l'alimentation. La réaction à cela, on l'a eue au Québec, a été de négocier des regroupements d'épiciers indépendants qui sont devenus plus forts que les chaînes capitalistes, au fond. Les chaînes corporatives, par exemple Métro et Provigo, sont devenues des regroupements d'épiciers indépendants où on contrôle 70 % du marché au Québec. C'est le seul endroit comme cela en Amérique du Nord. Alors qu'ailleurs ce sont les grandes chaînes, où le propriétaire est un gérant dans le magasin, qui ont pris la place. On a développé des formules différentes au Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'ai le sentiment que les Québécois vont aboutir à créer des formules particulières, parce que la force du Québec, sur le plan économique, a toujours été la solidarité.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. Guay, pour de brèves remarques en conclusion.

M. Guay: M. Garon a parlé de M. Reagan, mais je pense que M. Garon sera encore là en 2020, comme député de Lévis. Je vous remercie de toutes les remarques que vous avez faites. On a bien porté attention à ce que vous avez dit. On est conscients qu'avec le regroupement, comme vous dites, c'est sûr et certain qu'il y aura des nouvelles formations. Entre autres, nous, l'Association du camionnage, on se prépare à élargir notre charte, à la modifier, à vouloir prendre comme membres tout ce qui roule dans la province de Québec pour pouvoir les représenter. On veut faire les tarifs, les études de coûts pour des compagnies de transport, on veut aussi former une institution à travers la province via les cégeps ou l'université pour former des transporteurs sur une base administrative et sécuritaire, sur nos routes. On veut changer nous-mêmes à l'intérieur de notre association, assurément.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Guay. Je remercie l'Association du camionnage du Québec inc. de sa présence aux travaux de cette commission. Sur ceci, la com-

mission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 h 6)

(Reprise à 16 h 16)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre une consultation particulière afin d'examiner l'opportunité de mettre en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76, Loi sur le camionnage. Je demanderais à ce moment-ci à l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc. de bien vouloir prendre place s'il vous plaît.

Or, M. le député de Lévis, brièvement.

M. Garon: Je ne voudrais pas que les gens aient l'impression que je suis en retard. Mais il y a eu une procédure exceptionnelle adoptée par le gouvernement, une suspension des règles de procédure concernant l'adoption d'un projet de loi et, actuellement, tout le monde nous demandait d'être en Chambre pendant la période où cela se passait, au début. Ce pourquoi je ne pouvais pas être ici avant ce moment-ci, c'est que les règles de procédure ont été changées complètement pour un débat particulier.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. Alors, sur ceci, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc. Je vais demander à son porte-parole de s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne pour le bénéfice des membres de la commission.

Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc.

M. Miller (Pierre): Oui, M. le Président, mon nom est Pierre Miller. Je suis président de l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec inc. et, à ma droite, M. André-P. Giguère qui est notre conseiller en matière de transport, m'accompagne.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. Miller. À partir de ce moment-ci, je vous alloue quinze minutes pour présenter votre mémoire.

M. Miller: Je vous remercie, M. le Président. M. le ministre des Transports, MM. les députés, nous désirons vous remercier pour l'occasion que vous nous donnez de faire part des attentes de nos membres relativement aux articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la Loi sur le camionnage, chapitre 97. Nous sommes entièrement d'accord avec le principe du renversement

de la preuve à l'effet que ce fardeau soit la responsabilité de l'opposant.

L'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec regroupe principalement des voituriers remorqueurs qui oeuvrent dans différentes compagnies de transport. Les buts de notre démarche sont de favoriser le renversement du fardeau de la preuve, de faire cesser l'exploitation que nos membres subissent, d'obtenir des normes minimales à l'intérieur des contrats signés entre transporteurs et voituriers et de libérer les voituriers de l'emprise des transporteurs.

Il y a présentement 7500 voituriers qui oeuvrent au Québec. Face aux injustices subies, certains ont jugé nécessaire de se regrouper pour faire valoir leurs droits. Depuis le dépôt de notre mémoire, le 7 décembre 1987, le nombre de nos membres a doublé. Ceci reflète bien qu'il y a une situation anormale dans l'industrie du transport routier.

Les objectifs de nos membres sont d'obtenir une rémunération juste et équitable considérant les services rendus et les risques encourus, d'améliorer la qualité de vie du voiturier, de défendre ses intérêts, de permettre aux voituriers d'être indépendants et autonomes, d'améliorer leur efficacité, d'obtenir *une reconnaissance* du travail de voiturier et un statut défini du voiturier.

Nos appuis aux articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 du chapitre 97. Au début, les gouvernements ont bien joué leur rôle de protecteurs lorsque nous avons connu le monopole des chemins de fer. Il s'agissait, entre autres, de protéger l'expéditeur captif situé dans une région éloignée. Maintenant que l'équipement de transport est plus fiable et qu'il est plus facile d'emprunter, exploiter une compagnie de transport devient plus accessible. Donc, l'expéditeur n'est plus à la merci des grands transporteurs. C'est la raison pour laquelle les gouvernements veulent se retirer car leur rôle de protecteurs n'a plus sa raison d'être. Ils doivent, par conséquent, faire confiance aux lois du marché tout en encadrant les intervenants durant la période de transition.

La déréglementation favorisera l'expéditeur car il pourra faire appel à un petit transporteur local, lequel sera en meilleure position d'ajuster son service en fonction des besoins spécifiques de l'expéditeur. Donc, le voiturier remorqueur est la personne toute désignée pour remplir ce rôle. L'empêcher de remplir ce rôle serait contraire à l'intérêt public. Pour ce faire, le gouvernement doit inverser le fardeau de la preuve afin de faciliter l'obtention des permis.

L'accès difficile aux permis apportera ce qu'on a connu dans le passé. Par exemple, lors **des développements de la Côte-Nord et de la Baie James**, il n'y a eu que quelques transporteurs qui ont bénéficié de revenus substantiels. Nous savons tous que les taux de transport étaient de beaucoup supérieurs aux coûts réels. Plusieurs petits transporteurs en difficulté

auraient aimé participer à ces mégaprojets, mais ils ont essuyé un refus lors de leur demande. Nous posons la question: Est-ce que le gouvernement actuel a l'intention de corriger cette anomalie?

L'exploitation des voituriers remorqueurs. Si le gouvernement ne permet pas une plus grande accessibilité au marché, il contribuera à l'injustice et à l'exploitation des voituriers remorqueurs. La situation relatée dans notre mémoire du 7 décembre s'est détériorée à tel point qu'on nous informait récemment qu'un mouvement de contestation se prépare. Depuis le 7 décembre, nous essayons de les contenir mais, cette fois, ils ne veulent plus rien entendre. Ils désirent passer outre aux directives des administrateurs et bloquer les routes principales du Québec. Même si les administrateurs de l'APCRIQ ne sont pas d'accord, ils comprennent leur attitude. Ils reçoivent régulièrement les doléances concernant leur état physique, familial et financier. Le dialogue est difficile lorsqu'une des deux parties fait face au désespoir. Nous attendons toujours vos commentaires à la suite de votre étude sur nos revendications du 7 décembre.

M. le ministre, en réponse à une question de M. Garon, en commission parlementaire le 7 décembre, vous avez vous-même mentionné que les voituriers étaient exploités. Et nous citons. Vous avez dit: "Ce ne sont pas les expéditeurs qui les exploitent, c'est le transporteur." Et notre référence c'est le **Journal des débats**, page 5831. Si vous avez constaté qu'il y a de l'exploitation, quelle serait votre réaction si vous étiez l'exploité? Vous comprendriez peut-être leur attitude.

Nos recommandations. Nous proposons les solutions suivantes: l'application intégrale de la déréglementation. Tant que le Truck Transportation Act" de l'Ontario n'est pas sanctionné, une compagnie étrangère devra établir son siège social au Québec si elle désire obtenir un permis intraprovincial. Que le gouvernement tienne compte du pourcentage élevé des membres de l'ACQ qui sont en faveur du renversement du fardeau de la preuve.

Étant donné que ce ne sont pas tous les voituriers remorqueurs qui ont le désir ou la capacité de devenir transporteurs et de transiger directement avec les expéditeurs, notre mandat est d'assurer leur rentabilité. Par conséquent, nous demandons au gouvernement d'imposer un contrat type uniforme, tel qu'élaboré dans notre mémoire du 7 décembre. Ce contrat type avec normes minimales devient essentiel pour compléter l'application du Code national de sécurité. Cela évitera les difficultés rencontrées par les Américains lors de leur déréglementation.

En conclusion, si le gouvernement a jugé qu'il devenait impératif de s'introduire dans le domaine des artistes en imposant des conditions minimales, c'est qu'il était conscient qu'il y avait de l'exploitation. Le même phénomène se manifeste dans le transport routier, et le gouverne-

ment se doit d'agir avec la même vigueur. Nous sommes disposés à travailler conjointement avec un comité consultatif du gouvernement pour mettre sur pied une solution commune. L'établissement d'un échéancier s'impose, compte tenu de l'agitation qui existe chez les voituriers remorqueurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Miller.

Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je veux remercier M. Miller qui a à nouveau accepté l'invitation que lui a transmise la commission de venir nous exprimer le niveau de la température ou le degré de surchauffement des gens qu'il représente, six mois après l'adoption du principe de la déréglementation, en particulier les points soulevés par la mise en application des articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101.

Simplement un thème général parce que cela va ramasser ce qui a été dit en dernier. Le ministre des Transports n'est pas reconnu comme un gars bien nerveux. On a vu cela dans le cas des motos. Il n'est pas nerveux du tout. Je préfère qu'on se parle que de marcher sous le poids de menaces. Dans ce sens-là, j'apprécie grandement votre ouverture d'esprit concernant le principe de l'application de la déréglementation. Je pense que votre énoncé là-dessus est très clair et il est dans le même sens que vous l'aviez évoqué à l'époque. Dans ce sens-là, il est clair que notre intention était de respecter les engagements que nous avons pris lors de la commission parlementaire de vous réentendre avant même de mettre en application ces articles-là pour permettre à l'Ontario de faire son bout de chemin.

Je ne sais pas si vous étiez ici ce matin, mais on a évoqué un peu l'état d'avancement de l'Ontario. J'aurai une décision à prendre sur la mise en application des articles ayant, bien sûr, à l'esprit ce que l'ACQ nous a dit ce matin et ce que vous dites aussi - et on y reviendra tantôt - dans vos recommandations plus spécifiques, ayant derrière la tête que cela prend quand même un traitement équitable. Si on traite de manière équitable les gens de l'Ontario chez nous, il faudra forcément que les gens de l'Ontario traitent nos transporteurs de manière équitable. Dans ce sens-là, j'ai dit ce matin qu'il y avait des moyens sur le plan législatif, soit par la loi et par la réglementation, et qu'il y avait peut-être aussi des moyens administratifs qu'il faudrait regarder. Nous verrons, pas dans les semaines, mais dans les jours qui viennent, ce que nous aurons retenu comme solution à cet égard.

À la page 3, troisième paragraphe, vous dites: "Il doit, par conséquent, faire confiance aux lois du marché tout en encadrant les intervenants durant la période de transition." Qu'est-

ce que c'est, pour vous, l'encadrement durant la période de transition?

M. Miller: C'est exactement ce qu'on vous a dit le 7 décembre. Encore une fois, c'est que la majorité des voituriers remorqueurs au Québec actuellement n'ont pas la capacité de mettre en oeuvre une déréglementation totale, c'est-à-dire devenir, du jour au lendemain, des hommes d'affaires. Ils vont briser le marché et ce sera plus dommageable que de les aider à avoir un meilleur revenu pour une certaine période. Il faut, c'est notre opinion, qu'il y ait des règlements qui imposent un prix minimum pour que la concurrence se fasse à partir d'un taux réel, et non pas donner à tous et chacun l'occasion de soumissionner. Lorsqu'ils sont dans une situation difficile, ils vont faire n'importe quoi pour survivre et, au lieu de s'améliorer, cela va les détruire à la longue. Il faut absolument qu'il y ait un minimum d'établi et le minimum établi, on le dit dans les projets C-18 et C-19, que le transport doit être viable, avec un traitement juste. Je pense qu'on doit l'appliquer sous forme d'un chiffre réel, qu'on fasse une étude complète sur le coût de fonctionnement d'un camion, qu'on l'applique avec un minimum et qu'on laisse au transporteur le soin de payer plus cher s'il veut avoir des gens de meilleure qualité, mais qu'il y ait un minimum de survie.

(16 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, quand vous faites allusion à C-19, vous faites allusion au projet de loi fédéral. Ils ont été tellement bons dans cette histoire qu'ils nous l'ont imposé, et on se retrouve aujourd'hui dans la situation où, ayant été de bons citoyens du Canada, ils ne l'ont pas imposé à l'Ontario et on est rendus avec deux systèmes. Les principes en matière de transport au fédéral sont dictés par Toronto. Je l'ai déjà dit et je continue de le dire. Quand on arrive avec les moyens d'application, ils sont pas mal moins forts. De toute façon, il y a peut-être des chances que...

M. Miller: Par contre, vous avez une période de cinq ans pour le faire.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais la période de cinq ans, on pourra s'en reparler éventuellement lorsqu'on le verra, on va arriver à cela. Vous posez une question, je suppose que c'est pour tenter d'avoir des réponses. Est-ce que le gouvernement actuel a l'intention de corriger cette anomalie, en parlant particulièrement des travaux à la Baie James, des mégaprojets? Une chose est certaine, c'est que si on déréglemente, on déréglemente. On ne peut pas, à la fois, déréglementer et réglementer. Ce n'est pas toujours facile de le faire dans ce sens. C'est clair que cela aura des implications. Vous craignez que pour les voituriers remorqueurs, il y ait des implications difficiles.

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis nous parle d'un terme qui est bien connu, mais c'est déjà la situation actuellement. Si je comprends l'essence de votre message, c'est déjà l'enfer. Semble-t-il qu'on découvrirait un autre stade dans l'enfer où c'est encore pire que l'enfer. C'est clair que votre vécu... C'est un peu le message que j'avais livré en commission parlementaire, et j'étais pleinement convaincu qu'il y a effectivement des entreprises et des transporteurs qui abusaient de la situation. Cela ne veut pas dire que c'est le cas pour tout le monde. Je n'accuserai pas, demain matin, tous les transporteurs de l'ACQ d'être dans cette situation. Je ne veux pas qu'on fasse dire à mes propos autre chose que ce que j'ai dit. Effectivement, là-dedans comme en politique, comme dans le monde municipal, comme chez les avocats, il y a des gens qui abusent de la situation. C'est vrai dans n'importe quelle couche de la société. Forcément, il y en a aussi parmi les transporteurs et parmi les expéditeurs. Alors, il s'agit de les découvrir. Dans les discussions très franches et honnêtes qu'on a toujours eues, on a toujours été capables d'en trouver et d'en pointer du doigt, mais il ne faut pas faire de la règle l'exception; il faut faire bien attention à cela. Il est clair qu'il faut tenter de faire quelque chose.

On arrive à vos recommandations à la page 6. Vous dites: L'application intégrale de la déréglementation. Je pense qu'on n'a pas de problème avec cela. D'ailleurs, ce matin, c'était l'essence des demandes de l'ACQ. L'idée de demander qu'une compagnie de l'Ontario qui voudrait obtenir des permis au Québec ait au minimum, sur le plan intraprovincial, son siège social au Québec, ce n'est pas si mal; qu'ils apprennent à nous respecter un peu et qu'ils viennent chez nous...

M. Miller: Ils vont certainement payer des taxes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ce n'est pas mauvais. À l'heure du dîner, on a délibéré un peu. On a trouvé quelques moyens pour les sensibiliser à l'existence du Québec, autrement que transporter des marchandises. Dans ce sens, on aura très certainement de petites nouvelles pour eux très bientôt.

M. Miller: Ce matin, je pense qu'on a eu une discussion sur la légalité de cela. Je veux bien croire que c'est limiter le marché, mais par contre, il y a la Société des alcools, etc. On ne peut pas partir et ouvrir une succursale de la SAQ à Toronto, ils ne trouveraient pas cela drôle.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux vous dire que je n'ai pas de problème avec la recommanda-

tion qui est là. Je me laisserai le choix de choisir entre des moyens législatifs, réglementaires ou administratifs quant au respect de l'esprit de l'équité et de la lettre vis-à-vis des transporteurs de l'Ontario qui ne nous donneraient pas la réciproque. Aussitôt qu'on aura la réciproque, c'est un libre marché. Étant très clairs là-dessus, je pense qu'il n'y a pas de problème de ce côté.

Quant au problème plus précis, c'est beaucoup plus difficile. Une demande qui, bien sûr, peut aller de manière connexe avec la déréglementation. Le contrat type, c'est une autre paire de manches. Si on était dans une situation normale où la période transitoire était passée, peut-être ne revendiqueriez-vous pas le contrat type, peut-être que oui. En tout cas, il y a une zone grise. Cela ne se vit pas facilement, un contrat type. Ce matin, des gens du vrac étalent ici; ils en ont eu des contrats types. Je ne suis pas sûr que ceux qui ont passé à travers les contrats types ne soient pas ces mêmes transporteurs, pour aller faire des ententes en dessous, ailleurs, à côté. À partir du moment où il y a un contrat type, il y a quelqu'un, quelque part, qui, pour effectivement peut-être survivre, va aller à rencontre du contrat type. Et vous n'êtes pas exempts de tout cela. Je pense que vous ne réglez pas votre problème par un contrat type, à moins qu'on puisse avoir une démonstration qu'on ne pourrait pas de toute façon faire en commission parlementaire ici, autour d'une table. Il va falloir s'asseoir à une autre table pour être capables de développer... Je me souviens...

M. Miller: Je m'excuse de vous interrompre. Je me souviens bien que lorsqu'on vous a parlé la première fois du contrat type et des coûts, on est conscients que régler une déréglementation, cela ne se fait pas. Par contre, toutes les autres conditions annexées à ce prix font que c'est un contrat qui a de l'allure et qui respecte les voituriers qui font le travail. Elles éviteraient justement que la bouilloire soit rendue au point où elle est rendue actuellement. Remarquez bien que je me sens malheureux là-dedans. Ce n'est pas drôle du tout de recevoir des appels téléphoniques et de se faire dire qu'on va faire cela. Un instant! Il faut absolument que le gouvernement trouve une solution au problème. Il faut que les transporteurs et les expéditeurs comprennent que le travail se fait par le voiturier, point, et qu'il doit être rémunéré pour son travail.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, c'est un problème qui est plus large, qu'on vit aujourd'hui et qu'on va vivre quand même avec la déréglementation. Je pense qu'il va falloir effectivement finir par attaquer le taureau par les cornes pour voir ce qu'on peut faire, et se dire carrément: Oui, on peut; là, on peut, là on ne peut pas. Finalement, chacun prendra les décisions qu'il aura à prendre par la suite.

Dans la conclusion, l'allusion au statut de l'artiste par rapport au statut du voiturier remorqueur, vous avez des talents de communicateur parce que vous avez étiré cela un peu. Je comprends l'essence du message. Ce n'est pas tout à fait pareil. On prend les exemples qu'on peut pour se tirer d'affaire. Je suis prêt à vivre avec cela.

M. Miller: C'est très bien d'être cultivé, mais il faut manger et travailler aussi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que les artistes nous disent. Même les artistes disent qu'ils ont aussi des problèmes à vivre. Dans ce sens, le comité conjoint, il n'y a pas de problème. Ce qu'on va tenter de faire autant que possible, dès la semaine prochaine ou la semaine qui suivra la fin de la session, c'est une première rencontre des représentants de la Régie de l'assurance automobile et du ministère des Transports pour tenter de débroussailler le terrain.

Quant au dernier paragraphe, celui de l'établissement d'un échancier s'impose compte tenu de l'agitation, je retiens juste la première partie; l'agitation. Comme je vous l'ai dit tantôt, je ne suis pas une nature nerveuse. Je veux bien qu'on règle les problèmes, mais pas sous le poids de la menace parce que cela me gèle.

M. Miller: On est tous les deux sur ta même longueur d'onde. Il fallait que je vous le dise parce que si cela se produit, ce ne sera pas drôle. Il faudrait réellement que vous preniez un fonctionnaire et que vous lui fassiez réellement vivre ce qu'est la situation du voiturier actuellement. C'est épouvantable. Son raisonnement est teinté par la situation.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai aucune espèce de problème avec cela. Même le ministre pourrait vivre l'expérience.

M. Miller: Merveilleux.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il en a vécu d'autres types. Il est même prêt à vivre cette expérience. Si, pour comprendre quelque chose, il faut qu'il le fasse, il est prêt à le faire. Au ministère des Transports, depuis quelques années, les gens ont appris à aller dans le champ, à travailler avec les intervenants. C'est très rafraîchissant, à la fois pour le ministre et pour tous les fonctionnaires aussi.

M. Miller: D'ailleurs, je dois vous faire part que...

M. Côté (Charlesbourg): ...de la moto. Je n'ai pas ces talents et je ne voudrais pas...

M. Garon: Sur une route de gravelle, précédé d'un gros camion à plusieurs roues.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, des routes de gravelle, il y en a et il y en aura toujours. Il va continuer à en avoir. C'est une question d'histoire.

M. Garon: ...recevoir les garnottes.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne viserais pas de faire de la moto pour recevoir des garnottes, mais davantage pour être capable de comprendre ce qui se passe sur une moto au moment où on le fait. Dans ce sens, l'invitation va être très rapide. On va faire une première séance de travail avec un échéancier précis, pas avec un mais avec plusieurs fonctionnaires pour être capables de décortiquer l'ensemble. Il n'est pas impossible, avec votre assentiment, qu'on invite l'ACQ à être aussi de la partie parce qu'ils ont peut-être des choses à dire.

M. Miller: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont peut-être des choses à dire. Très souvent, lorsqu'on a eu des discussions avec l'ACQ ils nous ont dit: Effectivement, on est conscients qu'il y a de nos transporteurs qui ne sont pas corrects. Il ne faudrait pas que tout le monde passe pour des pareils parce que la majorité est correcte. Eux pourraient être des associés fort intéressants dans cette démarche pour être capables de faire comprendre à tout le monde qu'un comportement de bon citoyen, cela peut être corporatif; cela peut-être individuel aussi. Dans ce sens, avec votre permission, on invitera l'ACQ. On se fera un bon petit meeting pour pouvoir travailler ensemble.

M. Miller: Absolument. On veut d'ailleurs que tous ceux qui sont les intervenants dans ce transport y soient parce qu'on veut dégager une image complète de ce qui se passe. Pas seulement peu par peu.

M. Côté (Charlesbourg): Pas de problème, merci. Maintenant que c'est fini, on va entamer le reste pour être capables, pas nécessairement de donner satisfaction à tous vos membres. Si on en est capables, tant mieux. Il faut que l'économie soit capable de l'absorber. Au-delà de cela, on prendra les décisions qui s'imposent.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, contrairement au ministre, la proposition du statut de l'artiste n'est pas si bête que cela. Au fond, on sait que les artistes ont pris modèle sur les lois agricoles qui établissent le système des plans conjoints. Essentiellement, les plans conjoints, c'est déterminer des contrats collectivement. Le même contrat pour tout le monde. C'est cela que le

gouvernement a consenti à l'artiste, au fond. C'est la Loi sur les producteurs agricoles. Au lieu de "producteurs agricoles", on a mis "artistes" et on l'a adaptée. Cela permet de négocier des contrats pour tous ceux qui vont former un groupe de même catégorie, soit les danseurs, les acteurs de tel type, pouvoir négocier leurs conditions ensemble avec un contrat qui va devenir un contrat type.

C'est pour cela que ce que dit M. Miller n'est pas incohérent. Au contraire, il va exactement dans le sens de la loi que le gouvernement a accordée pour l'artiste. C'est pour cela que je comprends que les gens qui sont moins gros sur le plan de la négociation veulent se donner de la force. Pourquoi au fond les cultivateurs ont-ils voulu se regrouper dans un plan conjoint? C'est parce qu'ils font face à des acheteurs qui ne sont pas nombreux. Quand un vendeur de tel produit se retrouve face à Provigo, il se trouve un peu désavantagé. Quand il se trouve face à des usines qui achètent son produit *comme* des produits laitiers, il a voulu établir un contrepois pour négocier leurs prix ensemble. C'est ce contrepois que donnent ces lois pour permettre le regroupement de producteurs individuels pour leur donner une force regroupée qu'habituellement la contrepartie a dans les transactions. C'est pour faire un équilibre, au fond.

Ce n'est pas incohérent. Je pense, au contraire, que ce sont les formules de l'avenir. METRO l'a appliquée avec succès; Provigo l'a appliquée avec succès. Aujourd'hui, on est en train d'exporter ces formules, par exemple, parce que les compagnies d'Afrique où c'est la distribution qui n'est pas organisée... La production est là. Trop de spécialisation, mais une distribution qui est mal foutue. Actuellement, on est en train de demander aux experts de la distribution que sont les entreprises québécoises de commencer à servir de modèle.

M. Miller: D'ailleurs, M. Garon, dans le domaine du transport, la compagnie J.B. Hunt, qui est un des plus gros transporteurs américains, est basée sur le principe où chaque voiturier remorqueur est actionnaire de la compagnie. C'est pour cette raison qu'elle a pris l'ampleur, en sept ou huit ans, des compagnies américaines Motorways ou Roadway. C'est une avenue possible. Par contre, cela va prendre un certain temps pour établir cela. C'est pour cela que, dans les périodes de cinq ans, on demande au ministre de cadrer tout le système durant cette période de transition.

M. Garon: J'ai retenu de votre mémoire, au fond, que vous voulez que la loi soit adoptée et mise en vigueur le plus rapidement possible, comme l'Association du camionnage du Québec inc. ce matin. Je pense que vous êtes unanimes là-dessus.

M. Miller: Oui.

M. Garon: Vous demandez une mesure...

M. Miller: Parce que...

M. Garon: ...un contrepoids face à l'Ontario qui n'a pas livré la marchandise qu'il devait livrer, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que demander à l'Association du camionnage, mais il y a là une certaine similarité. En tout cas, un contrepoids pour les forcer à livrer la marchandise qu'ils s'étaient engagés à livrer, avec l'entente qu'ils avaient signée.

M. Miller: C'est cela.

M. Garon: Je suis convaincu, moi, qu'il y a plusieurs modèles possibles de contrepoids. L'un deux a été évoqué ce matin. Vous en évoquez un autre. Le ministre dit qu'à l'heure du dîner, ce n'est pas long l'heure du dîner; seulement en dinant, il dit qu'il a eu plusieurs autres idées qui lui sont apparues sur la table. Au fond, cela veut dire qu'il n'est pas impossible de le faire. Je pense que tout cela peut être réalisé facilement.

(16 h 45)

M. Miller: J'aimerais amener un point...

M. Garon: Oui.

M. Miller: ...en particulier. Ce matin, on a parlé de la Californie; on l'a donnée en exemple sur bien des choses. L'histoire prouve que lorsque la Californie toussé, le reste des États-Unis prend le rhume trois ou quatre ans après; à un moment donné, cela nous vient. Aux États-Unis, en Californie, ils ont établi non pas un contrat type, mais ils ont mis l'obligation que, pour les contrats entre les voituriers et les transporteurs, il n'y ait pas de relation entre eux, que ce soient seulement des contrats pour du transport du point A au point B, et qu'aucun service ne doit être fourni par une des deux parties, sauf le transport selon le connaissance.

Ici, au Québec, c'est le gros problème. Ce matin, on disait qu'il y avait 2 % de profit sur le transport. On ne contestera pas cela, cela semble être vrai. C'est justement ce qui pollue tout l'air alentour de cela; ce sont tous les services que les compagnies de transport imposent aux voituriers d'utiliser et, là, cela est à gros frais, par exemple. C'est cela qui empêche ces gens-là d'œuvrer dans un climat qui a de l'allure, où eux peuvent exercer leur talent d'hommes d'affaires, négocier leurs propres affaires et, à un moment donné, diminuer leurs coûts d'exploitation. C'est qu'on impose des achats et des conditions, et ils sont toujours pris à profit. En partant de cela, vous venez de récupérer un montant variant de 3000 \$ à 10 000 \$ pour chaque voiturier remorqueur au Québec. Cela peut être la différence entre le succès et la

faillite.

Il est très important que ce point soit connu publiquement et qu'on le dise chaque fois qu'on vient. Nous croyons que c'est la différence entre un climat sain et un climat malsain. C'est cette maudite affaire de relation entre les deux parties, où: Tu fais ceci à condition que tu fasses cela et je te donne ceci... À un moment donné, si tu ne fais pas cela, je te pénalise là. C'est rendu qu'il y a des transporteurs qui se promènent avec des toges de juge de la Cour supérieure et avec des amendes; un instant, on est en train de créer un autre régime judiciaire à l'intérieur des compagnies de transport. Cela n'a pas d'allure. Il faut absolument que cela soit réglé.

M. Garon: Mais l'affirmation qui a été faite, ce matin, par l'Association du camionnage, que la marge de profit était de 2 %, est-ce que vous partagez cette idée?

M. Miller: Bien, je ne peux pas la contester. Je l'ai entendue comme vous et j'aimerais bien voir les bilans. J'aimerais bien voir tout cela. Il doit y avoir des amortissements quelque part et des acquisitions à perte. Il faudrait les regarder...

M. Garon: Pensez-vous...

M. Miller: ...pour être bien sûrs.

M. Garon: ...que l'application de la déréglementation va amener une hausse ou une diminution des prix du transport?

M. Miller. Je pense que pour le "straight load", cela va diminuer; pour le LTL, cela va augmenter. C'est mon opinion. Pour un "straight load", je suis convaincu que cela va descendre parce que le voiturier remorqueur peut faire du taxi, du point A au point B, à un prix qui est moins élevé que le transporteur qui doit assumer tout le reste de son appareil. Je demeure convaincu de cela. Justement, quand on parle de cela, quand vous prenez un taxi dans la ville de Montréal, cela vous coûte 1,60 \$ et, après cela, peut-être bien 2 \$ le mille, pour un investissement de 10 000 \$ ou 12 000 \$ pour une vieille voiture, et on demande au voiturier remorqueur de dépenser 100 000 \$ et 120 000 \$ pour avoir un camion et il roule à 1,04 \$. Cela n'a pas d'allure. Cela ne tient pas debout, il ne peut pas réussir. Il ne peut pas, c'est impossible. C'est bien beau de laisser les transporteurs décider ou tous ces gens-là et de dire: On fait de la concurrence et c'est cette concurrence qui nous porte à baisser nos prix; mais, à un certain moment donné, il faut que cela cesse que ce soit toujours le voiturier qui diminue et diminue ses prix pour que le transporteur réussisse à passer au travers. Il va falloir que le transporteur et l'expéditeur, les deux, soient conscients que c'est

bien beau d'avoir une grosse compagnie de transport, mais s'il n'y a pas de voituriers pour traîner le matériel, cela n'avance pas. À un moment donné, il n'y a plus de jus dans l'orange.

M. Garon: Ce matin, je mentionnais que la déréglementation aurait pour effet d'augmenter la concurrence parce qu'on va permettre plus facilement l'entrée de nouveaux détenteurs de permis. Normalement, une concurrence plus forte a pour effet de faire diminuer les prix. J'étais surpris d'entendre certains dire que les prix pourraient augmenter. Mais ils donnaient une raison. La raison, c'est que les coûts de fonctionnement seraient plus élevés à cause de la loi sur la sécurité routière qui a été adoptée l'automne dernier et qui occasionnerait des dépenses additionnelles sur le plan de l'entretien, des conditions de travail dans le domaine du camionnage, de sorte que cela augmenterait le coût de production et amènerait une augmentation des prix. Partagez-vous cette opinion?

M. Miller: Pas tout à fait, et je vais vous dire pourquoi. La majorité des voituriers qui sont appelés à faire des voyages de grande distance sont en grande majorité munis de voitures en bonne condition parce qu'ils ne veulent pas se retrouver à Toronto, en Alabama ou à Edmonton avec un véhicule brisé, et qu'à un certain moment donné, l'homme d'affaires là-bas se rend compte que le gars est mal pris et qu'il en profite. Donc, la majorité des gens ont une voiture en bon état. Je ne pense pas qu'au point de vue de la sécurité ou le fait de maintenir l'équipement en bonne condition change grand-chose à ce chapitre. Cela peut changer, par exemple, pour le transporteur qui a une flotte. Lui sera obligé de demander pas mal plus cher parce qu'il faudra que l'entretien de son équipement soit suivi d'une façon plus rigide et plus respectée, aussi. Cela a du vrai, mais en ce qui concerne nos voituriers remorqueurs, ce n'est pas l'essentiel.

Je vous donne un exemple. Lorsqu'un mouvement se fait pour un montant de 2 \$ ou 3 \$ le mille et qu'on en donne 0, 94 \$ ou 1 \$ à celui qui fait tout le travail, qui fait le plus gros de l'investissement, il y a un manque d'équité quelque part. Avec cela, je pense que le voiturier remorqueur, avec le prix que le transporteur a actuellement, sera capable de bien survivre avec ses revenus, même beaucoup mieux que présentement, même s'il faut qu'il baisse un peu son prix. C'est bien évident qu'on ne veut pas que nos membres baissent les prix au point où ils vont détruire le marché. Il ne faut pas tout chambarder. C'est pourquoi on veut qu'il y ait un taux minimum établi pour le transporteur. Donc le voiturier qui aura eu son permis et qui sera seul, devra ajuster son prix en tenant compte de cela, lui aussi et il ne brisera pas le marché. En même temps, le gouvernement aura atteint deux buts: il aura rentabilisé le voiturier et il aura

protégé le marché.

M. Garon: Mais je pense bien que le gouvernement veut entrer dans la voie de la déréglementation dans le but que ce soit la concurrence totale dans les prix. Le ministre me corrigera si j'interprète mal la pensée du gouvernement, mais la déréglementation ne l'amènera pas à fixer un prix minimum.

M. Miller: Le prix minimum, ce n'est pas sur la déréglementation, c'est pour le transporteur qui engage un voiturier. Celui qui aura son permis de transport vivra selon les lois du marché, mais on parle de celui qui est embauché par une compagnie de transport, pour qu'on ne se serve pas de lui comme tampon pour négocier les prix en sachant que le gars est un pauvre petit Job et qu'ils vont l'égorger au maximum dans le but de jouer de la concurrence. C'est justement ce qu'on veut prévenir.

Si on prévient cela pour le voiturier remorqueur qui a été engagé par un transporteur, c'est bien évident que l'autre à côté n'ira pas travailler pour moins que ce qu'il pourrait avoir ailleurs. On va au moins garder un marché viable pour tout le monde. On ne demande pas un prix minimum pour celui qui demande son permis de transport, c'est pour celui qui travaille pour un transporteur qu'on le demande.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. De très brèves remarques de conclusion, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président, pour remercier M. Miller et son associé, lui dire qu'on apprécie toujours sa franchise et le fait qu'il puisse nous ramener sur des dossiers qui sont extrêmement importants et pour le convier à une rencontre, d'ici deux semaines, au cabinet, en présence de l'ACQ, des gens de la régie et du ministère.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Merci, M. Miller. Merci, monsieur.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, monsieur.

M. Miller: Je voudrais juste profiter de l'occasion pour remercier encore M. Côté qui, effectivement, a été réceptif à notre égard et même si on est convoqués dans 15 jours, on doit rencontrer la régie demain matin à propos d'une tournée provinciale dont le but est de renseigner les voituriers remorqueurs. Ce sont des choses de très grande importance et soyez assurés que, lors de ces conférences, on indiquera toujours qu'on ne veut pas que le marché soit chambardé parce que tout le monde y perdrait. On veut donner

l'occasion à tout le monde de faire un gain, mais chacun devra faire un effort aussi et on va véhiculer cette information-là, vous pouvez en être certains.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Miller. Alors je remercie l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec Inc. pour sa contribution aux travaux de cette commission.

Je demanderais maintenant aux représentants de l'Association des manufacturiers canadiens (division Québec) de bien vouloir prendre place s'il vous plaît.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...peut-être qu'entretemps... Je m'étais engagé à déposer ce matin les deux lettres qui ont été expédiées à M. Fulton, ministre des Transports de l'Ontario, sur la situation vécue en Ontario et celle pour M. Bouchard. Je sais que cela ne se dépose pas en commission, mais prenez acte que je vous en ai donné copie.

M. Garon: Non, non. On a le droit de déroger au règlement si on s'entend. Alors on est d'accord pour que vous fassiez un débat.

Le Président (M. Saint-Roch): Vu qu'il y a consentement, les documents sont maintenant déposés. M. le secrétaire peut faire des copies pour les membres de la commission.

Permettez-moi, dans un premier temps, de souhaiter la bienvenue à l'Association des manufacturiers canadiens (division Québec). Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier aux parlementaires présents.

Association des manufacturiers canadiens (division Québec)

Mme Fecteau (Louise): Mon nom est Louise Fecteau, je suis responsable de la division du Québec, et à droite mon collègue de travail, Jean Burton.

M. le Président, M. le ministre, M. le député de l'Opposition, MM. les députés, j'espère que vous ne nous en voudrez pas de ne pas avoir déposé de mémoire écrit, mais nous avons appris seulement vendredi dernier que nous serions partie de cette commission. Mais nos propos sont tellement simples et évidents sur la nécessité de mettre ces articles en vigueur que je ne crois pas vous gêner en ne déposant pas de mémoire aujourd'hui.

En octobre dernier, 1987, nous avons présenté un mémoire au ministre Côté lui demandant de procéder à un assouplissement progressif de la réglementation dans le domaine du camion-

nage public au Québec. Cette demande était basée sur le fait que la réglementation dans ce secteur agissait comme un véritable frein sur le développement économique de notre province. L'aspect archaïque de cette réglementation s'inspirait, aux dires même du ministère des Transports, d'une approche développée dans le domaine du transport ferroviaire un siècle auparavant, camouflait l'inefficacité et étouffait l'innovation.

Votre gouvernement a donc procédé, à la fin de l'année dernière, à l'assouplissement de cette réglementation en adoptant le projet de loi 76, mais il mettait en veilleuse la mise en vigueur des articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi, soit ceux qui permettront désormais la délivrance de permis avec le nouveau principe du renversement du fardeau de preuve. Cette mise en veilleuse des articles ci-haut énumérés empêche ainsi toute délivrance d'un permis général de transport. Bien que satisfaits de la nouvelle loi québécoise en matière de transport adoptée par le gouvernement du Québec en décembre, nous nous inquiétons et regrettons que le gouvernement retarde l'application de ces articles, ce qui a pour effet que nous nous retrouvons devant un système hybride qui rend impossible l'obtention de nouveaux permis de camionnage général et qui pourrait causer des effets fâcheux, par exemple, lors de l'ouverture de nouvelles usines ou d'une grève des transporteurs ferroviaires.

De plus, la mise en veilleuse de ces articles retarde les effets escomptés par les expéditeurs vis-à-vis de l'assouplissement de la réglementation, soit une meilleure concurrence dans un marché plus libre en fournissant des services de transport économiques, efficaces, adéquats et à de meilleurs coûts.
(17 heures)

Ce système hybride, dû à la mise en veilleuse des articles dont on discute aujourd'hui, fait également que les demandes de permis extraprovinciaux faites par des entreprises extraprovinciales tombant ainsi sous la nouvelle loi C-19 bénéficient du renversement de fardeau de preuve. Par contre, les demandes de permis intraprovinciaux faites par des entreprises extraprovinciales ne peuvent bénéficier, quant à elles, du renversement de fardeau de preuve parce que le gouvernement n'a pas mis en vigueur les articles sus-mentionnés. Les demandes de permis locaux faites par des entreprises tombant sous la juridiction de nos lois québécoises ne peuvent, elles, non plus, bénéficier du renversement de fardeau de preuve pour les mêmes raisons sus-mentionnées.

Il s'agit donc d'une situation particulièrement difficile tant pour les transporteurs que pour les expéditeurs étant donné que la nouvelle loi et le nouveau règlement ont été conçus en fonction du nouveau principe du renversement de fardeau de preuve. Actuellement, la Commission des transports procède à la publication de

demandes de permis à titre spécifique ou particulier et aucune publication n'est faite sur le transport général. Comment peut-elle continuer à prétendre pouvoir accorder les demandes de permis à titre spécifique alors que l'article 14 n'est pas en vigueur?

En conclusion, l'association comprend difficilement pourquoi le gouvernement du Québec devrait attendre la province de l'Ontario avant de procéder à la mise en oeuvre des articles qui font l'objet de la présente commission parlementaire. Le Québec évolue actuellement dans un contexte fort différent de celui de l'Ontario et l'on n'a qu'à regarder les prises de position tout a fait distinctes sur le dossier du libre-échange. Un nouveau vent souffle actuellement sur le Québec. Le dernier budget du gouvernement du Québec en est d'ailleurs une preuve tangible. C'est pourquoi l'association vous recommande de mettre en oeuvre, le plus rapidement possible, ces articles.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, madame.

Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Comme le disait Mme Fecteau dans sa présentation, j'ai eu l'occasion de recevoir l'Association des manufacturiers canadiens en octobre pour le dépôt du mémoire, mais aussi bien avant cela. Si ma mémoire est fidèle, c'était quelque part au printemps de 1986 ou au début de l'automne 1986, au moment où mon collègue, le député de Notre-Dame-de-Grâce de l'époque, avait déposé son rapport sur la déréglementation et que des rumeurs circulaient, indiquant que le ministre des Transports du Québec était un de ceux qui s'opposaient à la déréglementation. À ce moment-là, je me souviens avoir eu une discussion assez corsée avec l'Association des manufacturiers canadiens sur l'éventail des bénéfices ou des craintes que nous avions à l'époque concernant la déréglementation. On avait alors effectivement discuté et admis qu'il pouvait y avoir du transport illégal qui était encouragé par certaines compagnies parce que celles-ci voulaient devenir plus concurrentielles et que le fait de déréglementer permettrait effectivement d'éliminer ce transport illégal.

C'était la première rencontre. À celle d'octobre, j'avais pris l'engagement que nous irions de l'avant avec certaines exigences sur le plan de la sécurité et que la sécurité publique ne devait pas faire les frais, ce à quoi l'Association des manufacturiers canadiens a acquiescé en disant que ce ne devait pas être la sécurité publique qui devait faire les frais. Nous avons livré ce sur quoi nous nous étions engagés et, avec la commission parlementaire d'aujourd'hui, il ne fait maintenant plus de doute dans mon esprit que la mise en application des derniers articles va se faire très rapidement. Dans ce sens-là, on

réussirait à se rejoindre un peu partout.

Comme vous avez eu un succès très impressionnant dans votre lobby auprès du ministre des Transports du Québec pour le convaincre d'aller de l'avant tout en prenant des précautions, m'est-il permis de vous demander, puisque l'Association des manufacturiers, ce n'est pas québécois - ce n'est pas un Q, c'est un C, l'Association des manufacturiers, donc c'est canadien - qu'est-ce que l'Association des manufacturiers canadiens a fait auprès de M. Fulton, ministre des Transports de l'Ontario, et peut-être même son patron, pour savoir ce qu'ils feraient?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Fecteau.

Mme Fecteau: J'attendais la question d'ailleurs. Effectivement, j'ai parlé à mon collègue de l'Ontario hier, et on m'a dit que l'adoption était imminente. Maintenant, il ne fait pas partie du gouvernement. Je vous dirai que l'association en Ontario est désolée de l'attitude de M. Peterson. Il l'a même fait valoir en fin de semaine sur d'autres dossiers. Évidemment, je ne peux pas parler au nom du gouvernement de l'Ontario, mais c'est certain que l'Association des manufacturiers canadiens (division de l'Ontario) pousse actuellement de façon incroyable sur le dossier de la déréglementation du transport, d'autant plus que c'est l'Ontario, comme vous l'avez dit tout à l'heure à mes collègues, qui poussait pour la déréglementation et on vous accusait d'être le dernier intéressé alors que c'est vous qui avez procédé le premier à l'adoption de la loi. Veuillez croire que je ferai pression demain dans la mesure du possible auprès de mes collègues.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, on me confirme à nouveau que la semaine prochaine devait voir l'appel en deuxième lecture du projet de loi en Ontario. L'adoption article par article, c'est une autre histoire. On sait qu'à certaines occasions, si on n'a pas la collaboration de tout le monde, cela peut être très long, surtout quand on a un avocat dans l'Opposition qui pose des questions. Nous avons eu la chance d'avoir quelqu'un qui collaborait et qui, effectivement, posait de très bonnes questions. Cela nous a permis de passer à travers dans un temps relativement court. Je remercie le député de Lévis à nouveau pour sa collaboration.

À l'époque...

Une voix:...

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'aimez pas faire reconnaître vos vérités?

Une voix: Il n'est pas habitué à cela dans

son parti.

M. Côté (Charlesbourg): S'il vous plaît, s'il vous plaît...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce matin, on a entendu les représentants de l'Association du camionnage qui nous paraient effectivement de marges de profits de 2 %. Je sais que ce qui guidait l'Association des manufacturiers canadiens, quant à sa volonté de déréglementer, c'était une qualité de services. Par qualité, on entendait fréquence, disponibilité, toute une série d'éléments comme ceux-là, mais il y avait aussi la baisse des coûts. Il semble bien y avoir une interprétation différente selon qu'on est transporteur ou expéditeur. J'aimerais bien vous entendre là-dessus puisqu'il semble bien, selon ce qu'on entend des transporteurs eux-mêmes, que la concurrence est déjà féroce à ce moment-ci, compétition à laquelle bien sûr, des transporteurs risquent de s'ajouter éventuellement, faisant en sorte que l'offre sera peut-être un peu supplémentaire. Mais de quelle manière pensez-vous que cette baisse pourrait se matérialiser ou si effectivement vous pensez toujours qu'elle se fera?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Fecteau.

Mme Fecteau: On pourrait faire le parallèle avec le dossier du libre-échange où, dit-on, il y en a certains qui disent que cela va être terrible pour la concurrence. Je pense que, dans le dossier du libre-échange, il y aura des gagnants et des perdants. C'est bien évident que la structure va changer, particulièrement dans le domaine manufacturier.

Quant au dossier du transport, lorsqu'on a écrit notre mémoire, on a fait une recherche quand même assez poussée. Nous étions bien documentés. On a étudié le cas des États-Unis où ils ont procédé à une déréglementation, non pas à un assouplissement parce que la déréglementation a été carrément faite, de façon beaucoup plus agressive et beaucoup plus poussée que ce que l'on fait actuellement. Ils ont eu une baisse graduelle des prix. Or, je ne vois pas pourquoi les phénomènes ne se produiraient pas ici au Québec. On pourrait parler du facteur de sécurité, parce qu'aux États-Unis, lorsqu'on a procédé à la déréglementation il y a eu une baisse des tarifs, mais il y a eu un nombre élevé d'accidents. C'était lié au fait qu'on n'avait pas pris les mesures nécessaires pour adopter un code de sécurité ou des mesures et les faire respecter parallèlement.

On pourrait dire que le Code de sécurité routière et le fait de le faire observer vont peut-être exiger des coûts additionnels des entreprises. Cela dit, ce ne sont certainement

pas les entreprises organisées qui subiront une hausse de coûts et je pense que ceux qui subiront des hausses de coûts sont ceux qui étaient illégaux auparavant. Je ne peux pas plaider à la fois pour la vertu et pour la non-vertu parce que dans la mesure où nous disons qu'il faut faire observer les règlements et la sécurité, je ne suis certainement pas pour ceux qui profitent des illégaux.

À mon avis, il est très difficile de répondre à cette question parce qu'il va y avoir un changement total de structures dans le domaine du transport. Tout comme vous, je pense qu'on verra les effets graduellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme Fecteau. Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: J'essaie de retrouver une référence à un article que je lisais ce matin qui disait qu'aux États-Unis les normes maximales de transport étaient de 32 000 kilos. Au Québec, c'est 63 000 kilos. En Ontario, cela prenait 67 000 kilos. Êtes-vous d'accord là-dessus?

Mme Fecteau: Je ne suis pas une experte en transport.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire qu'il y avait des différences entre le Québec et les autres provinces canadiennes. Il y a des différences entre le Québec et les États-Unis. Ce que nous avons fait à la conférence des ministres des Transports à Toronto, au mois de février, a été de signer une entente nous engageant à uniformiser graduellement les limites de poids et charges partout au Canada. C'est une opération qui est en cours. Cela oblige le Québec... Prenons un domaine spécifique, les limites de charges permises en temps de dégel, à ma grande surprise et à mon étonnement, il n'y en a pas aux États-Unis. On ne parle pas du Sud, on parle des États comparables au Québec. Il n'y a pas de limite moindre dans la période de dégel alors qu'on en a au Québec.

C'est toute une série de choses qu'il va falloir revoir pour être capable d'appuyer nos transporteurs à cet égard et faire en sorte qu'on donne la chance aux transporteurs d'être capables de transporter des charges comparables à celles de la concurrence. De telle sorte que cela crée bien des embêtements à partir du moment où vous arrivez aux frontières avec un chargement qui pourrait être de 60 000 kilos permis et que vous arrivez au Québec où on dit que maintenant c'est 54 000 kilos. Tu fais quoi avec la différence? Tu la laisses le long de la route ou tu continues et tu prends une chance de ne pas te faire polgner. C'est un peu la situation qu'on vivait. Sur le plan canadien, on a tenté d'uniformiser. D'abord, la capacité d'accueil de chacune des voitures, dans le sens où la remorque doit être de telles dimensions. Faites-moi

grâce de toutes ces dimensions parce que je vais en perdre mon latin que je n'ai jamais appris. Mais au-delà de cela, en ce qui concerne les limites permises, il fallait davantage travailler pour permettre à nos transporteurs d'être en concurrence véritable avec les voisins. Ce n'est pas aussi vrai que vous le disiez tantôt vis-à-vis des États-Unis.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce que je voulais dire, essentiellement, c'est que les notions de concurrence étaient des notions un peu relatives. Il y a tellement de facteurs qui jouent. Dans la concurrence avec les États-Unis on oublie souvent un facteur très important, celui des contrats avec le ministère de la Défense. On n'a pas besoin de ministère de la planification aux États-Unis, il y a le ministère de la Défense. Seulement les contrats du ministère de la Défense représentent des contrats de recherche, un tas de paquets de contrats, qui orientent le développement de l'industrie. Ce n'est pas sur le pilote automatique, la concurrence parfaite. Cela ne se fait pas de la même façon que dans d'autres endroits comme ici.

À ce point de vue, j'ai remarqué que le ministre semblait être moins entiché des procédures de l'Ontario qu'il l'était lorsqu'il est arrivé au gouvernement parce que, quand on lit le document du 31 mars 1986, le barème, c'était un peu l'Ontario. Là on se rend compte qu'il se désengage un peu par rapport à l'Ontario et que l'Ontario, au fond, joue sa partie en se préoccupant peu des règles du jeu. Je disais: Vous vivez dans les règles du transport par des ententes qui ont été signées. On l'a vu avant dans les règles du système métrique. L'Ontario a signé aussi des ententes mais il se comporte comme s'il ne les avait pas signées. Il semble que pour l'Ontario une signature ne veut rien dire. C'est comme si c'était écrit sur de la glace au soleil.

Je pense qu'à ce point de vue, je pourrais donner un autre exemple. J'ai vu M. Blanchet dans la salle tout à l'heure. Il a un permis de transport d'automobile, sauf qu'il semble que les manufacturiers de l'automobile de l'Ontario ne donnent aucun contrat à d'autres que les gens de l'Ontario, même si le transport est payé par des consommateurs québécois. Et il s'agit de 160 000 000 \$ d'affaires par année qui sont donnés uniquement à des compagnies de l'Ontario. Évidemment, les compagnies de l'Ontario qui essaient de paraître le plus québécoises possible sont des compagnies de l'Ontario quand même. C'est pour cela que quand l'Association des manufacturiers canadiens me parle de la concurrence parfaite ou d'une grande concurrence, je me dis...

(17 h 15)

Mme Fecteau: Libre marché.

M. Garon:... le libre marché... Vous savez que les Japonais n'ont pas besoin de libre marché pour s'entendre, parce qu'ils sont tellement solidaires entre eux...

Mme Fecteau: Oui, on est loin des Japonais.

M. Garon:... qu'ils n'ont même pas besoin de loi pour appliquer la solidarité. Les Ontariens sont un peu comme cela. Je parle du transport automobile, il n'est pas normal que les consommateurs, qui sont des Québécois, doivent payer 160 000 000 \$ de transport automobile sans qu'il n'y ait un seul contrat qui soit donné à une compagnie du Québec. Il y a quelque chose qui ne va pas.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Fecteau.

Mme Fecteau: Je vais répondre là-dessus parce que, vous savez, on est loin d'être pour l'érection des barrières interprovinciales, loin de là. Nous avons un gros dossier là-dessus. Il y a un comité où siègent des gens d'un bout à l'autre du Canada, pour faire valoir que les barrières interprovinciales actuelles vont à l'encontre du libre marché et de la structure économique canadienne même. De ce fait, on va présenter d'ici peu un mémoire pour qu'il y ait une abolition de ces barrières interprovinciales.

Je me souviens, lorsque j'étais à Toronto, à une réunion où on parlait de barrières interprovinciales, avoir été la première à être visée parce que le Québec était vu comme la province avec le plus de barrières par rapport aux autres provinces. Je vais vous reconforter en vous disant que depuis ce temps-là, j'ai trouvé pas mal de barrières pour les gens qui ont à évoluer au Québec et qui font des affaires en Ontario, particulièrement. Cela dit, je pense être en mesure de défendre confortablement le dossier des barrières interprovinciales.

J'aimerais également répondre, en ce qui concerne les comparaisons avec les États-Unis que vous faisiez. C'est bien certain qu'il est difficile de comparer deux pays qui ont des structures et des économies différentes. Mais sur le dossier particulier du transport, il y a eu une étude menée par le ministère des Transports, une étude très sérieuse, qui indiquait qu'avant de procéder à la déréglementation aux États-Unis, on avait craint que les petits transporteurs meurent graduellement, alors que cela a été tout à fait le contraire. Les effets ont démontré qu'il y a eu une prolifération, qu'il y a eu une naissance de petits transporteurs, notamment dans les régions où on pensait que la déréglementation ferait souffrir finalement les expéditeurs.

Cela dit, les effets de l'assouplissement, parce que ce n'est pas une déréglementation, dans les cas qui nous préoccupent on les connaît peu. C'est sûr qu'il y aura des changements, mais

je pense qu'on est tous là pour réagir en temps et lieu. Quant aux phénomènes de réglementation et de déréglementation, quant à moi, aujourd'hui, on est tous pour la déréglementation et dans 20 ans, on va peut-être tous vouloir réglementer, qui sait. Alors, je pense qu'il y a beaucoup de facteurs, dont le taux de change et bien d'autres éléments et, encore plus importants, qui influenceront nos décisions quant à savoir si on doit reréglementer ou déréglementer.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme Fecteau.

M. Garon: Qu'est-ce que vous répondez à ce que disait l'interlocuteur précédent, M. Miller?

Mme Fecteau: Oui.

M. Garon: Il disait que l'expéditeur, dans un contexte de libre-échange et de déréglementation, allait vouloir payer moins cher, allait sans doute obtenir de meilleurs prix du transporteur, se revirer de bord et ce serait nous, les propriétaires de remorque, qui payeraient pour cela. On va essayer de presser davantage le citron, alors qu'il ne restera plus grand jus dans le citron.

Mme Fecteau: Nous nous sentons un peu éloignés de ce problème, quoique étant touchés indirectement. Pourquoi ne pas faire des codes d'éthique? On trouve des codes d'éthique dans toutes les professions, pour les avocats, les notaires et les médecins. Alors, pourquoi ne pas faire un code d'éthique et le faire respecter?

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Nous en sommes maintenant aux remarques de conclusion. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je voudrais remercier tous les intervenants, en particulier ceux de cet après-midi qui ont eu quand même à souffrir un peu notre attente. La décision sera prise très rapidement. Quant à moi, dans la mesure où elle serait positive en termes d'application, le 1^{er} juillet devrait être une date à retenir. Quant à l'application des articles qui ne sont pas encore en vigueur, je tenterai, par tous les moyens, la semaine prochaine ou la semaine suivante, de faire adopter ces mesures par le Conseil des ministres, m'étant prévalu, au préalable, d'avoir entre les mains des dispositions qui nous permettront un traitement équitable Ontario-Québec.

Merci à ceux qui ont bien voulu consacrer leur journée à ce dossier. Ce sera l'aboutissement. Merci au député de Lévis qui nous a assistés au cours de cette journée et qui a participé avec nous à ces débats. Quant aux autres dossiers, on pourra passer à autre chose sur le plan du transport. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je voudrais également remercier tous ceux qui sont venus témoigner. Nous avons demandé, lors de l'étude du projet de loi cet automne, qu'avant la mise en application de ces articles, les trois groupes qui sont venus aujourd'hui puissent être entendus: l'Association du camionnage du Québec, l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec de même que l'Association des manufacturiers canadiens. J'ai remarqué que le temps, les journées et les mois qui avaient passé avaient fait en sorte qu'il y avait un plus large consensus que l'automne dernier. Par ailleurs, je ne sais pas quelles sont les dispositions que le ministre veut adopter en plus de la mise en vigueur des articles du projet de loi concernant l'Ontario, mais je souhaiterais, selon ce qu'il a l'intention de faire concernant l'Ontario, s'il a l'intention de procéder par amendement législatif, cela va prendre des consentements puisque nous sommes après le 15 mai, que nous ayons, comme il ne reste pas beaucoup de journées, le temps suffisant pour voir, une dernière fois, si tout le monde est sur la même longueur d'onde par rapport aux mesures vis-à-vis de l'Ontario afin de procéder. Quand il s'agit de faire face à l'Ontario, le ministre n'aura jamais de meilleur allié que le député de Lévis. Vous remarquerez qui est le dernier général français qui a gagné ses batailles dans le territoire nord-américain.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'appelait Garon?

M. Garon: Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Mme Fecteau.

Mme Fecteau: Merci beaucoup de nous avoir écoutés. Je suis la porte-parole auprès de mes collègues de l'Ontario.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie l'Association des manufacturiers canadiens (division Québec) pour son apport aux travaux de cette commission.

La commission ayant maintenant accompli son mandat, soit de procéder à des consultations particulières afin d'examiner l'opportunité de mettre en vigueur les articles 10, 14, 15, 51, 63 et 101 de la loi 76, Loi sur le camionnage, elle suspend ses travaux jusqu'à 20 heures, alors qu'elle poursuivra l'étude du projet de loi 7.

(Suspension de la séance à 17 h 23)

(Reprise à 20 h 22)

Étude du projet de loi 7

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude du projet de loi 7, Loi sur l'organisation territoriale municipale.

Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 104. J'appelle maintenant l'article 104. M. le ministre.

Regroupement (suite)

Proposition de modification du ministre (suite)

M. Bourbeau: L'article 104 prévoit les suites de la tenue de l'audience publique par la Commission municipale, c'est-à-dire la préparation et la transmission d'un rapport par la commission au ministre des Affaires municipales, et la transmission par ce dernier d'une copie certifiée conforme de ce rapport à chacune des municipalités demanderesse. Signalons que, dans le cas où le nom de la municipalité a fait l'objet de l'audience publique, une copie certifiée conforme du rapport est alors transmise à la Commission de toponymie.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 104?

M. Dufour: En fait, par rapport à cet article, les conseils sont avertis. Il n'y a encore rien de prévu ou prévisible qui fasse en sorte que les gens soient informés en même temps que tous les autres, pour autant que les conseils... C'est un avis, mais c'est un avis au conseil municipal, aux conseils municipaux parce qu'il y en a au moins deux.

M. Bourbeau: Le ministre transmet le rapport à chaque municipalité. En vertu de l'article 100, de toute façon il y aura un avis dans le journal si le ministre l'a demandé, bien sûr.

M. Dufour: C'est comme les articles 102 et 103. À l'article 102, on avertit qu'il y a des audiences. À l'article 103, il y a une audience publique. En fait, je veux simplement faire un rapprochement. Quand il y a des élections dans une municipalité, tout le monde, en principe, sait tout ce qui se passe dans la municipalité, mais il y a obligation d'un avis public dans le journal pour dire qu'il y a eu une élection et qu'un tel a été élu. En principe, tout le monde le sait. C'est beaucoup plus publié. C'est plus publié que cette question-là. C'est toujours la même restriction qu'on a. Il n'y a pas d'endroit nécessairement ou obligatoirement, parce que s'il y a eu une audience, cela veut dire qu'il y a eu de l'opposi-

tion. Il y a des gens qui se sont opposés et il n'y a rien qui nous dit actuellement que les gens seront avertis en même temps que tout le monde.

M. Bourbeau: Cet article est identique à l'article 93 qu'on a vu précédemment, ainsi qu'à l'article 57. Ce sont des articles rédigés de la même façon.

M. Dufour: Sauf que c'est toujours le même phénomène. Chaque fois qu'il y a des gens impliqués, il n'y a aucune façon pour ces gens d'être avertis. Quand il n'y a que les conseils municipaux qui sont dans le coup, on leur dit, mais s'il y a plus que les conseils municipaux, cela s'adresse aussi à la population. Ces gens sont bons pour la consultation, ils sont bons pour venir donner leur point de vue, mais rien ne dit qu'ils doivent être avertis de la décision du ministre au moment où cela se passe. C'est un peu ce qui a fait l'objet de la division à l'article 100, et dans d'autres domaines. C'est seulement cela que je transmets. On va l'adopter, mais je souligne qu'il y a cette difficulté. *Il faudrait* peut-être, à un moment donné, que quelqu'un pense à regarder de quelle façon on avertit les gens parce que, même avec les moyens de communication qu'on a, même avec tous les moyens de publicité qu'on peut employer, il y a toujours une façon de renseigner les gens qu'on ne trouve pas. Quand on veut consulter, on sait comment le faire, mais quand on veut les informer du résultat de la consultation, il y a un vide quelque part. C'est seulement cela que je voulais souligner. Cela ne nous empêche pas d'accepter l'article.

M. Bourbeau: On va prendre note des préoccupations du député et on va essayer d'en tenir compte.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 104 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 105, et nous avons un papillon.

M. Bourbeau: L'article 105 prévoit que le ministre peut ordonner la consultation des personnes habiles à voter de toutes les municipalités demanderesse ou de l'une d'entre elles, une consultation avec un scrutin référendaire, en vertu de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités. Cela signifie que les personnes habiles à voter lors de ce scrutin sont celles prévues par cette loi, c'est-à-dire les personnes domiciliées dans le territoire de la municipalité, les propriétaires d'un immeuble situé sur celui-ci et les occupants d'une place d'affaires située sur celui-ci. La date de référence est celle de l'ordonnance du ministre. Cela implique qu'il n'y a pas de procédure

d'enregistrement.

L'article 105 énonce enfin la question à inscrire sur le bulletin de vote, et indique que le ministre détermine qui paie les dépenses occasionnées par la tenue du scrutin. La modification vise à remplacer, dans la première ligne du deuxième alinéa, les mots "dans le territoire" par les mots "de celle". L'amendement proposé vise à restreindre de façon plus explicite la portée du premier alinéa de cet article, de la même façon que le fait l'amendement proposé à l'article 94.

M. Dufour: Quand on l'a fait à Rouyn-Noranda, est-ce qu'il y eu une consultation dans les deux municipalités?

M. Baril: Oui, il y a eu une consultation dans les deux.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue.

M. Dufour: Je posais une question au député, mais c'est évident que je m'adressais à la présidence. Il me semblait qu'il y avait eu une consultation dans les deux municipalités.

M. Baril: Dans les deux municipalités.

M. Dufour: Je me souviens quand il y a eu la fusion de Rouyn et Noranda, le gouvernement en place avait exigé que, même s'il semblait très clair que Rouyn était d'accord pour la fusion, le gouvernement actuel avait ordonné qu'il y ait un référendum dans les deux municipalités et avait exigé que dans les deux municipalités, la majorité des gens acceptent la fusion avant de la décréter. Je pense que c'est à peu près ce qui s'était passé. Avec l'article 105, le ministre garde la possibilité d'ordonner un référendum dans l'une ou l'autre, ou dans les deux. Qu'est-ce qui amène ce changement d'attitude en si peu de temps? (20 h 30)

M. Bourbeau: M. le Président, sans vouloir faire de dispute trop longue là-dessus, ce n'est pas le gouvernement actuel qui avait ordonné un référendum dans Rouyn-Noranda, c'est une loi de l'Assemblée nationale qui avait été adoptée sous l'ancien gouvernement péquiste. Bien on était proches... On était aussi proches que vous êtes proches du pouvoir aujourd'hui. On était dans l'Opposition. L'ancien gouvernement avait voté une loi qui était... L'ancien gouvernement avait la majorité des députés. Il avait adopté une loi qui faisait en sorte que, pour que la fusion ait lieu, il devait y avoir un référendum tenu dans les deux municipalités. Le référendum a eu lieu comme le député le sait, comme le sait surtout le député de Rouyn-Noranda qui est ici présent et que je salue avec beaucoup de respect. Le référendum a été tenu et la municipalité est maintenant fusionnée.

Pour ce qui est de l'article 105 du projet

de loi que nous avons devant nous, on donne une certaine latitude en ce sens que le référendum peut avoir lieu dans les deux municipalités, ou peut n'avoir lieu que dans une seule municipalité. Pourquoi procède-t-on ainsi? C'est qu'il peut arriver que le dossier indique, par exemple, qu'une des municipalités soit absolument en faveur de la fusion et que ce soit évident, et que le seul cas de doute réside dans l'une des municipalités; que le gouvernement ou le ministre, pour économiser des frais, décide de tenter d'obtenir le point de vue de la seule municipalité où il semble y avoir des problèmes. Cela pourrait être pour des raisons comme cela.

M. Dufour: Oui, à l'exception que je me souviens, pour être allé au moins deux fois dans Rouyn-Noranda dans le cadre de la "préfusion", qu'il était évident que Rouyn était favorable par une très large majorité. D'ailleurs, le référendum l'a confirmé. Je suis convaincu que le gouvernement du Parti québécois, dans le temps, lorsqu'il a passé la loi, a certainement tenu compte des oppositions que vous aviez faites à ce moment-là. Je suis convaincu que c'est à la demande du Parti libéral... Il ne faut pas se le cacher. J'irais seulement chercher ce qui s'est passé. Le ministre, bien sûr, veut se garder... On est toujours... Peut-être qu'on est beaucoup plus fins dans l'Opposition qu'au pouvoir. Peut-être qu'on a beaucoup plus...

M. Bourbeau: Oui, c'est ce qu'on pensait dans le temps.

M. Dufour:... d'idées. Mais on déchantait vite. J'essaie de faire le moins de démagogie possible. Je sais qu'il y en a qui en ont fait beaucoup dans le passé. Je ne suis pas nécessairement attaché à ce qui s'est passé. Je pense que l'article qu'on a là a du sens, à l'exception que je veux seulement rappeler que, par rapport au langage que vous avez tenu il n'y a pas tellement longtemps, c'est complètement le contraire. C'est un changement de chapeau et vous changez d'idée avec cela. C'est juste cela que je veux rappeler parce que je trouve que quand c'est clair... Des fois, c'est clair. Je me rappelle qu'en ce qui concerne la fusion scolaire dans Jonquière, tous les groupes étaient d'accord pour dire: Faites la fusion au plus sacrant. Le ministre Ryan a dit: Bien, on va attendre qu'il y ait des élections. Bien les gens se sont haïs pendant un an de plus et, au bout d'un an, cela a été le lavage complet. Tous les commissaires qui se sont présentés qui étaient pour l'intégration... Donc trois commissions scolaires ont levé les pattes. Pourquoi? C'était tellement évident. Nous qui étions dans le milieu... J'avais même dit à ce moment-là au ministre Ryan: Décrétez-le, je vais aller vous défendre en public. Je vais aller leur dire que ce que vous avez fait était correct. Il n'y a pas de problème pour cela. Il a attendu un an. On s'est haïs un an de plus. C'est ce que

cela a donné.

Décret

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: C'est clair. Quand il y a des attaques d'un bord et de l'autre... Je peux vous le dire, le Parti québécois et le Parti libéral étaient tous les deux de (a même opinion. Cela s'est fait. Correct. Mais il y a eu des positions très dures qui se sont prises. On n'a pas intérêt à faire cela. Je vous l'ai dit. Je suis bien cohérent par rapport à cela. Depuis le début que je dis: Quand il y a des moyens de décider, que le législateur prenne ses décisions. Cela aide à tenir le moral et à garder le monde de bonne humeur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté dans un premier temps?

M. Dufour: On va l'adopter, mais je pense que les remarques que j'ai faites sont enregistrées. Donc, je pense que c'est suffisant.

M. Bourbeau: M. le Président, sans vouloir allonger davantage, tout ce que je pourrais dire au député de Jonquière, c'est qu'il est possible que, dans le temps, le Parti libéral ait pris la position dont parle le député. Je peux lui dire que personnellement, je n'ai jamais pris une telle position parce que je n'étais absolument pas dans ces dossiers et je n'ai pas participé à ces débats. Maintenant, c'est évident qu'aujourd'hui, dans le projet de loi qu'on a devant nous, on a plus de souplesse parce qu'on se donne la possibilité de faire un référendum soit dans l'une des municipalités, soit dans toutes les municipalités. Est-ce que c'est une amélioration par rapport au passé? Je crois que oui. D'ailleurs, le député le reconnaît, la souplesse est plus grande.

M. Dufour: Cela coûte moins cher aussi.

M. Bourbeau: *Cela* prouve une chose. C'est qu'il y a seulement les fous qui ne changent pas d'idée. On s'est améliorés avec le temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce que l'article 105 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Je ne suis pas sûr qu'il y a juste les fous qui ne changent pas d'idée. Il peut y en avoir d'autres.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 105 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 106.

M. Bourbeau: L'article 106 établit le pouvoir du ministre de recommander au gouvernement de faire droit à la demande de regroupement modifiée ou non. Toutefois, l'article 106 précise le pouvoir de recommandation du ministre à l'égard de la demande de regroupement modifiée. La modification apportée à la demande doit avoir reçu l'approbation de toutes les municipalités demanderesse et, s'il y a lieu, celle des personnes habiles à voter conformément aux articles 97 à 105.

M. Dufour: Il y a juste un point qui me dérange un peu là-dedans et je pense que c'est toujours dans la suite des discussions qu'on a eues depuis le début de l'étude du projet de loi. On ne sait pas l'importance des modifications mentionnées. Vous vous contentez que ce soit le conseil de chacune des municipalités, sans que la population ait pu donner son avis. Cela me semble dérangeant. En tout cas, moi ça me dérange. Vous, ça ne vous dérange peut-être pas, mais moi, ça me dérange un peu. On a essayé d'apporter des amendements pour des changements à apporter et vous avez dit: Quand ce sont des questions techniques, mineures, pas de problème. Donc, vous avez maintenu que vous ne deviez pas publier. Encore là, quand vient le décret, donc un acte extrêmement important - c'est lui le contrat, dans le fond - où il y a eu des modifications, si les deux conseils municipaux ont donné leur point de vue et que la population n'a pas été tenue au courant pour une raison ou pour une autre, à ce moment-là vous pouvez quand même décréter la fusion, bien que les principaux intéressés, soit la population, ne soient pas avertis de ce qui se **passé, et le mariage** aurait Heu.

M. Bourbeau: M. le Président, je signale au député que, dans la loi actuelle, de la façon dont cela se passe depuis toujours, c'est qu'il n'y a pas de référendum ou de consultation dans tous les cas. On procède régulièrement à des fusions. On en a sanctionné plusieurs, depuis le début de l'année 1988, entre autres, il y en a deux dont je me souviens dans le seul comté de Maskinongé. Il y en a encore plusieurs autres en préparation. C'est extrêmement rare qu'il y ait des référendums, des consultations. C'est très très rare. Je dirais que, depuis que j'ai accédé à la direction du ministère des Affaires municipales, des fusions, on en a fait peut-être une dizaine, sept ou huit en deux ans et demi, et le seul référendum dont je me souviens, c'est celui de Rouyn-Noranda. Je ne sais pas s'il y en a eu d'autres. Il y en a eu d'autres?

Une voix: Non.

M. Bourbeau: Il n'y en a pas eu d'autres. Non. C'est le seul. À ma connaissance, il n'y en

a pas eu d'autres. D'une façon générale, les fusions se feront par des règlements des municipalités et, s'il n'y a pas d'opposition... C'est bien évident que, s'il y a opposition, on en entend parler au ministère. Il y a des groupes qui se manifestent. Là, on endenche les pouvoirs que la loi nous donne de faire faire des enquêtes par la Commission municipale, des auditions. Mais quand il n'y a pas de problème, cela se sait. Quand une municipalité va fusionner, c'est la meilleure nouvelle en ville. Il n'y a pas un village ou une ville au Québec qui va fusionner sans que tout le monde le sache. Bref, si c'est une nouvelle qui se promène et que cela ne suscite pas d'opposition nulle part, ni chez le député, ni chez le ministre, il n'y a pas de raison d'aller faire des frais additionnels et des référendums. La loi actuelle a cette souplesse et celle qu'on présente aussi, la nouvelle loi. Le ministre peut, s'il estime nécessaire de le faire, envoyer la Commission municipale faire une enquête ou même décréter une consultation. Mais s'il n'y a pas d'opposition, c'est la procédure abrégée, si je puis dire, ou "fast track", comme on dit en anglais, qui s'applique, et on procède.

M. Dufour: Pas un "glasnost".

M. Bourbeau: Pas "glasnost"; "fast track".

Le Président (M. Saint-Roch): Avant d'aller dans la "perestroïka", est-ce que l'article 106 est adopté?

M. Dufour: C'est évident que, quand il n'y a pas de bataille, de chicane et que tout le monde est d'accord, il n'y a pas de problèmes, le conseil municipal peut y aller. Mais quand les gens s'opposent et qu'en même temps il y a un problème de changement ou de modification importante, même s'il n'y a pas d'opposition au départ, des changements pourraient être apportés au cours de la procédure qui feraient que les gens pourraient changer d'idée en cours de route. Mais il n'y a pas tellement de manières.

À part cela, je comprends que les fusions actuelles ne causent pas trop de problèmes. Ce n'est pas une préoccupation gouvernementale. Je ne le pense pas. Je pense que c'est dans le cours normal. Il n'y a pas d'éléments supplémentaires qui forcent les municipalités à aller là-dedans. Il n'y a pas d'avantages supplémentaires par rapport à ce qui existait il y a trois, quatre ou cinq ans.

M. Bourbeau: Non, mais il y a toujours le programme incitatif PAFREM qui accorde des subventions aux municipalités. C'est un programme qui est apprécié et utilisé.

M. Dufour: Mais il n'est pas incitatif dans le sens où vous pouvez ramasser des fusions où il y a des problèmes réels, des grosses fusions et où cela ne va pas vite.

M. Bourbeau: Non, mais il y a de l'argent.

M. Dufour: Comme Rouyn-Noranda, ce n'est pas cela qui les a incités se fusionner.

M. Bourbeau: Peut-être pas, mais cela les a aidés. Cela a coûté au gouvernement 500 000 \$.

M. Dufour: Il le faut, parce qu'il y a des coûts supplémentaires lors d'une fusion.

M. Bourbeau: À peu près 500 000 \$ de subvention. Ce n'est pas à négliger.

M. Dufour: Oui, mais vous savez ce que coûte une fusion?

M. Bourbeau: Bien, il y a des...

M. Dufour: Quand on parle de grosses municipalités.

M. Bourbeau: Il y a des dépenses à court terme, il y a des économies à moyen terme.

M. Dufour: En tout cas, on pourrait faire un bon discours là-dessus parce que j'en ai vécu beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 106 est adopté?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 107.

M. Bourbeau: S'inspirant de la Loi favorisant le regroupement des municipalités, cet article énonce que le décret pris par le gouvernement pour construire la municipalité issue du regroupement doit reproduire le texte de la demande de regroupement, modifié ou non.

L'article précise que, dans le cas où les territoires des municipalités demanderesse sont compris dans celui de plus d'une municipalité régionale de comté, le décret contient le nom de la MRC dont le territoire comprend celui de la municipalité.

M. Dufour: Ce n'est pas attaché à la grandeur du territoire de la MRC. En fait, cela dépend du choix des municipalités lorsqu'elles demandent la fusion. Ce n'est pas une question de grandeur de territoire pris dans une MRC par rapport à l'autre.

M. Bourbeau: Si la municipalité est située à cheval sur deux MRC, elle choisit l'une ou l'autre.

M. Dufour: C'est elle qui choisit.

M. Bourbeau: Et le ministre entérine le choix.

M. Dufour: À moins que vous ayez fait une modification pour dire qu'elle devrait être dans l'autre. Vous pourriez le faire.

M. Bourbeau: Oui, on pourrait.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 107 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 108.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 109.

M. Dufour: Cela va. Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 110 et nous avons un papillon.

Report des procédures électorales

M. Bourbeau: M. le Président, l'article 110 pose la règle générale suivante: Le report automatique de toute procédure électorale à l'égard de chaque municipalité demanderesse où devait avoir lieu une élection générale ou partielle, et ce pour les six mois suivant la publication de la demande de regroupement. Il prévoit que dans le cas où le regroupement n'est pas entré en vigueur à l'expiration du délai de six mois, le ministre des Affaires municipales fixe une date de scrutin pour l'élection qui devait avoir lieu dans le territoire de la municipalité demanderesse. Cette dernière peut demander au ministre de fixer une autre date.

Ensuite, l'article 110 établit l'exception. Une élection peut être tenue dans le territoire d'une municipalité demanderesse pendant la période de six mois suivant la publication de la demande de regroupement dans le cas où, pour cause de vacance, il n'y a pas quorum au conseil de cette municipalité.

L'article 110 établit donc *une* mesure qui vise notamment à empêcher que la demande de regroupement devienne l'enjeu de l'élection. (20 h 45)

La loi actuelle permet au ministre des Affaires municipales de reporter à la demande d'une municipalité pour une période d'au plus six mois la date de la publication de l'avis d'élections générales ou partielles dans cette municipalité. M. le Président, l'amendement quant à lui se lirait comme suit: "L'article 110 du projet de loi 7 est amendé: 1° par l'insertion, après le troisième alinéa du suivant: "La Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités s'applique à l'élection, à l'exception de ses articles 2 et 3. La date du scrutin est celle fixée par le mi-

nistre; si cette date n'est pas le premier dimanche de novembre dans le cas d'une élection générale, les articles 341 et 344 de cette loi s'appliquent comme s'il s'agissait d'une élection partielle;"

2° par le remplacement du quatrième alinéa par le suivant: "Les quatre premiers alinéas ne s'appliquent pas dans le cas où pour cause de vacances il n'y a pas quorum au conseil de la municipalité demanderesse."

L'amendement proposé, M. le Président, vous l'aurez compris, pose la règle voulant que la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités s'applique à l'élection tenue dans la municipalité demanderesse à l'exception de ses dispositions qui exigent que l'élection générale se tienne tous les quatre ans et que la date du scrutin de cette élection soit le premier dimanche de novembre. Cet amendement proposé introduit des adaptations nécessaires lorsque la date du scrutin de l'élection générale n'est pas le premier dimanche de novembre. Dans un tel cas, la date de référence pour le droit à l'inscription sur la liste électorale et l'éligibilité ne peut être le 1er septembre de l'année civile où doit avoir lieu l'élection régulière. Par exemple, si le décret de regroupement entre en vigueur le 1er janvier 1988 et que la date fixée par le scrutin de la première élection générale est le 1er mai 1988, la date de référence est alors celle de la publication de l'avis d'élections.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pour la date de référence, vous avez donné un exemple. Pouvez-vous répéter la dernière ligne?

M. Bourbeau: L'exemple que j'ai donné est celui où le décret de regroupement entrerait en vigueur le 1er janvier 1988 et que la date fixée pour le scrutin de la première élection générale serait le 1er mai 1988. J'ai dit que la date de référence serait alors celle de la publication de l'avis d'élections.

M. Dufour: Est-ce que je pourrais demander ce qui pourrait faire que la municipalité puisse demander une autre date de scrutin que celle fixée en fonction ou à l'intérieur des six mois? Quelles seraient les raisons qui pourraient amener une municipalité à demander un délai plus long ou différent?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Bourbeau: On me signale le cas où, après qu'une élection est annoncée, des candidats se désistent, par exemple, et que finalement on est obligé de reporter la date des élections parce qu'on n'a pas le nombre de candidats requis. Ce serait un exemple.

M. Dufour: Quand les quatre premiers paragraphes ne s'appliquent pas, les quatre premiers alinéas, s'il n'y a pas quorum au conseil, cela veut dire qu'il pourrait y avoir des élections plus rapidement. Mais vous ne pourriez pas nommer, d'après les pouvoirs que vous avez.

M. Bourbeau: Non, effectivement.

M. Dufour: À ce moment-là, ce seraient des nominations.

M. Bourbeau: Avant de pouvoir faire des nominations, il faut d'abord décréter une deuxième élection.

M. Dufour: Cela veut dire que, s'il y avait des vacances au conseil qui empêcheraient le quorum, à l'un des deux conseils, pas nécessairement les deux, quand c'est fusionné, les conseils s'additionnent. On est fusionnés, dans cet article. Donc, on parle des deux conseils ensemble; est-ce cela?

M. Bourbeau: On n'est pas encore fusionnés.

M. Dufour: On n'est pas encore fusionnés.

M. Bourbeau: Oui.

M. Dufour: Bon. S'il y a un conseil où on n'a pas quorum, cela veut dire qu'il peut y avoir des élections plus rapidement. À ce moment-là, s'il n'y a pas encore quorum, vous pourriez nommer. Est-ce cela?

M. Bourbeau: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 110 est adopté?

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 110, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: D'accord.

Dispositions transitoires

Le Président (M. Saint-Roch): Tel que requis par M. le député de Jonquière lors de l'étude de l'article 73 et tel que consenti, l'article 111 est suspendu. J'appelle maintenant l'article 112.

M. Bourbeau: M. le Président, vous êtes d'une vigilance à toute épreuve.

M. Dufour: Bien oui.

M. Bourbeau: Un vrai cerbère.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais mettre la devise que le silence est d'or, M. le ministre.

M. Dufour: J'espère que ce n'est pas un eunuque! Un cerbère!

Le Président (M. Saint-Roch): Non.

M. Dufour: J'espère que vous n'êtes pas un eunuque!

Le Président (M. Saint-Roch): Je peux vous en donner l'assurance, M. le député de Jonquière. Nous en sommes maintenant à l'article 112.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 112 étant adopté, j'appelle l'article 113.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 113 étant adopté, j'appelle l'article 114.

M. Bourbeau: L'article 114, comme la loi actuelle, protège les actes de législation délégués posés par chacune des municipalités demanderesse et qui sont en vigueur sur le territoire de celles-ci au moment de l'entrée en vigueur du regroupement. Ils continuent de s'appliquer jusqu'à leur expiration déjà prévue, jusqu'à ce que leurs objets soient accomplis ou jusqu'à ce qu'ils soient abrogés ou remplacés.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 114 étant adopté, j'appelle l'article 115.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 115 étant adopté, j'appelle l'article 116.

M. Dufour: Je ne comprends pas trop le pourquoi de cet article. Toute procédure de vente d'immeuble pour défaut de paiement de taxes et de rachat ou de retrait de celui-ci commencée avant la date de l'entrée en vigueur du décret est continuée par la personne qui l'a entreprise et conformément aux dispositions législatives applicables sur le territoire de la municipalité... " Ah! jusqu'à la veille de cette date. D'accord, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 116 étant adopté, j'appelle l'article 117.

M. Bourbeau: L'article 117 introduit un mécanisme permettant à la municipalité issue du regroupement d'agir à l'égard du territoire d'une municipalité demanderesse lorsque, le jour de

l'entrée en vigueur du décret, cette dernière n'a pas adopté un budget, n'a pas adopté un règlement ou une résolution d'imposition de taxes, n'a pas fait un rôle de perception ou n'a pas expédié de comptes de taxes aux contribuables de son territoire.

L'article 117 prévoit que le délai pour l'accomplissement du premier acte par la municipalité est de 30 jours après l'entrée en vigueur du décret. Le délai pour poser l'acte suivant est toujours de 30 jours après l'expiration du délai précédent. C'est une reprise de l'article 80 qu'on a vu dans la constitution.

M. Dufour: Oui. À l'exception, par exemple, qu'eux avaient des existences légales. C'est différent.

M. Bourbeau: C'est cela.

M. Dufour: Ce sont deux municipalités qui avaient une existence légale, donc cet article-là ne me fait pas de problème. L'autre, c'était un regroupement et cela pouvait être des municipalités qui n'avaient jamais existé et c'était pas mal différent. En tout cas. Quand vous me dites que c'est la même chose...

M. Bourbeau: Mutatis mutandis.

M. Dufour: Je ne sais pas si c'est le mutandis qui va me déranger, mais je vous dis que, dans mes mots et ma compréhension, l'article 117 n'a pas de commune mesure avec l'autre article et c'est différent à mes yeux. On va voter pour à part cela.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 117 est adopté. J'appelle l'article 118.

M. Bourbeau: Comme la loi actuelle, cet article prévoit l'ajustement des valeurs inscrites au rôle d'évaluation foncière et de valeur locative en vigueur sur le territoire des municipalités demanderesses au moment de l'entrée en vigueur du regroupement.

L'article 118 comporte deux modifications fondamentales à la règle de la loi actuelle concernant l'ajustement des valeurs. Premièrement, la loi actuelle prévoit que les valeurs inscrites à un rôle sont multipliées par le facteur comparatif établi pour ce rôle, le résultat obtenu étant la valeur réelle de l'immeuble inscrit. L'article 118 introduit une méthode par laquelle les valeurs inscrites à un rôle sont divisées par la proportion médiane, c'est-à-dire l'inverse du facteur comparatif de ce rôle, et multipliées par celles du rôle de la municipalité demanderesse ayant la population la plus élevée.

Deuxièmement, la loi actuelle prévoit que l'ajustement se fait à l'égard des rôles en vigueur de toutes les municipalités demanderesses, alors que l'article 118 fait une exception en faveur du rôle de la municipalité la plus popula-

se, puisque l'ajustement, dans son cas, n'apporterait aucun changement aux valeurs inscrites.

M. Dufour: Concernant les rôles d'évaluation, selon la loi actuelle, les municipalités ne sont pas tenues d'en faire la mise à jour régulière. Selon les informations que j'ai actuellement, on est en train de laisser aller beaucoup de rôles d'évaluation au Québec si on n'oblige pas les municipalités à faire des mises à jour, parce qu'il y aura des distorsions. Selon les informations que je possède, un peu partout, il y a beaucoup de municipalités qui ne s'occupent plus de cela. Donc, les rôles vont se dégrader de plus en plus.

J'ai vécu un cas où des municipalités voulaient fusionner et un rôle d'évaluation n'avait pas été mis à jour dans une municipalité et avait été mis à jour dans l'autre, ce qui fait que la valeur médiane était beaucoup plus près de la réalité, 90 %, 85 % ou 95 %; 80 % et plus, c'est un peu plus acceptable. À ce moment-ci, vous nous dites qu'on va se fier à la médiane de la municipalité la plus peuplée pour faire des correctifs ou pour ramener l'autre. Avant, on faisait des études, je ne dirai pas des "spot checks", ce n'est pas français. On faisait comme pour les rôles scolaires, par exemple, on prenait des exemples. On prenait certaines constructions, on établissait des bases de comparaison dans un quartier donné et on faisait jouer le rôle avec une médiane qui pouvait s'approcher. Pour le rôle scolaire, on avait ces dispositions.

J'aimerais que vous me disiez que vous avez analysé très froidement ce qui se passe là-dedans et qu'il n'y a pas de problème. Est-ce que vous avez fait des simulations par rapport à cet article? Il peut y avoir là un peu d'argent...

M. Bourbeau: Cet article a pour but de mettre les deux municipalités fusionnées au même niveau, en ramenant la municipalité la moins peuplée au niveau de la municipalité la plus peuplée. En vertu des lois actuelles, de la Loi sur la fiscalité municipale, les municipalités ne sont pas obligées, chaque année, de faire en sorte que le rôle soit ramené à la valeur réelle, à la valeur marchande, mais les municipalités ont l'obligation de déposer un nouveau rôle chaque année, ou au moins, en tout cas, de le mettre à jour. De toute façon, les municipalités sont obligées de faire un nouveau rôle à la valeur marchande tous les cinq ans ou encore si le rôle, la médiane, tombe en bas de 60 % de la valeur réelle. Donc, il y a quand même une garantie que les rôles ne se dégraderont pas à l'infini jusqu'à 50 %, 40 %, 30 % de la valeur marchande. Dès que le rôle tombe à 60 %, il y a obligation de faire un nouveau rôle à la valeur réelle.

Éventuellement, comme le dit le député de Jonquière, si plusieurs municipalités ne font pas un nouveau rôle à la valeur marchande chaque année, il y a quand même des balises qui protègent le système.

M. Dufour: Il y a des simulations qui ont été faites dans vos services par rapport à cet article et qui vous permettent de dire cela. Cela pourrait ne pas être les mêmes évaluateurs. Cela ne m'inquiéterait pas trop si c'étaient les mêmes évaluateurs qui faisaient l'appréciation du rôle, l'évaluation comme telle. Mais, si deux municipalités avaient des évaluateurs ou des firmes différentes pour faire l'évaluation, à ce moment-là, est-ce que vous avez des moyens de vous assurer qu'on ne crée pas d'injustice? (21 heures)

M. Bourbeau: Est-ce qu'il pourrait y avoir des différences si les rôles étaient faits par deux évaluateurs différents? Premièrement, les évaluateurs sont des professionnels qui travaillent selon les mêmes normes; les manuels d'évaluation sont les mêmes pour tout le monde. Donc, on peut présumer au départ - et j'en suis convaincu - que les rôles sont faits selon les mêmes normes puisqu'ils sont obligés d'utiliser les mêmes manuels. De toute façon, la médiane est déterminée par le gouvernement du Québec, pas par les évaluateurs, à partir d'un travail d'échantillonnage fait par nous, et les rôles sont mis sur le même pied en vertu de la formule prévue à l'article 118, de sorte qu'il n'y a pas de risque de distorsion après la fusion puisqu'on ramène les deux rôles au niveau de l'une des deux municipalités en utilisant la médiane.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 118 étant adopté, j'appelle l'article 119.

M. Bourbeau: L'article 119 précise que les valeurs ajustées des rôles en vigueur d'une municipalité demanderesse ne sont pas utilisées pour le calcul des taxes imposées par celle-ci si le taux de taxe foncière est fixé le jour de l'entrée en vigueur du regroupement. Il s'agit d'un article de droit nouveau qui assure au contribuable une certaine stabilité quant à l'état de son compte de taxes, et ce, même s'il y a un regroupement.

M. Dufour: On va essayer de vulgariser cela pour que je comprenne bien. Cela veut dire, à ce moment-là, que la municipalité a déjà, lors du décret, accepté son taux de taxes. Disons que le fait qu'elle fusionne, cela ne lui donne pas la permission d'aller jouer là-dedans. C'est cela?

M. Bourbeau: C'est cela.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 119 étant adopté, j'appelle l'article 120.

M. Bourbeau: S'inspirant de la loi actuelle, l'article 120 indique que le rôle en vigueur sur le territoire de la municipalité demanderesse ayant

la population la plus élevée et les rôles modifiés des autres municipalités demanderesses constituent le rôle de la municipalité issue du regroupement.

M. Dufour: Il y a eu des ajustements par l'article 118. Cela va. Ils sont obligés de le ramener à la médiane de la plus élevée. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 120 étant adopté, j'appelle l'article 121.

M. Bourbeau: Article 120?

Le Président (M. Saint-Roch): Article 121, M. le ministre.

M. Bourbeau: Cet article prévoit que les fonctionnaires et employés des municipalités demanderesses passent au service de la municipalité issue du regroupement, et ce, sans réduction de traitement et avec le maintien de leur ancienneté et de leurs avantages sociaux. Il précise enfin qu'ils ne peuvent être mis à pied ou licenciés à cause du regroupement. Cet article assure une meilleure protection des conditions de travail des fonctionnaires et employés des municipalités demanderesses, par rapport à la loi actuelle qui ne prévoit que le maintien de leur traitement.

M. Dufour: Je ne pense pas qu'on innove, cela a toujours existé. Même si ce n'était pas prévu dans la loi, cela a toujours été dans les lettres patentes qui ont été émises lors d'un regroupement de municipalités que les fonctionnaires gardaient, etc. Un des problèmes qu'on peut rencontrer, par exemple, c'est la question de l'allégeance syndicale qui pourrait jouer. À ce moment-là, il n'y a rien, à moins que vos services me donnent l'information contraire, qui oblige les syndicats ou les syndiqués à tenir un vote d'allégeance dans un court temps. Cela peut poser des problèmes si deux, trois ou quatre municipalités fusionnent. On peut se retrouver avec trois, quatre, cinq syndicats. J'ai vécu avec sept syndicats dans une municipalité. Je trouve que cela cause des problèmes parce que ce n'est pas nécessaire, les conventions collectives ne finissent pas toutes en même temps. Elles pourraient ne pas finir en même temps. L'ajustement qui est là est compliqué. Je ne sais pas si vous avez pris des avis par rapport à cela, mais nous on est obligés de passer devant le Commissaire au travail. Cela a pris une sentence du directeur, du Commissaire au travail, et on a fini par se libérer. Cela a été ardu. Dans toutes les fusions importantes, je ne parle pas des petits villages, mais des municipalités où il y a des syndicats assez structurés... Je ne sais pas si quelqu'un vous a donné un avis ou si vous en avez demandé un par rapport à cela. J'ai l'impression, en tout cas, qu'après un an, il devrait y avoir des choix d'allégeance syndicale pour ne

pas demeurer avec des conventions collectives un peu partout.

il pourrait y avoir une convention collective qui finirait au bout d'un an, une autre au bout de deux ans. Comment fait-on pour refondre cela? Cela crée des problèmes de fonctionnement. Que les employés, par exemple, commencent à 7 h 30, d'autres commenceraient à 8 heures, 9 heures s'ils ne veulent pas s'entendre. Les avantages qu'on peut retirer d'une fusion, on ne peut pas en jouir parce qu'il y a des lacunes, il y a des problèmes de fonctionnement. Il y avait des employés qui avaient 1 \$ de plus l'heure pour le même travail. Comment fait-on pour les asseoir ensemble? Quand on a eu les syndicats fusionnés, on a pu négocier. On a "breaké", on a arrêté quelques augmentations et l'autre on l'a fait rattraper. Je ne sais pas si cela vous a été souligné...

M. Bourbeau: On en a parlé, M. le Président, mais on ne peut pas faire grand-chose. Ce sont les lois du travail qui s'appliquent. C'est sûr que dans la période de transition, il y a des petits problèmes. Le député qui a vécu ces expériences est mieux placé que quiconque pour en parler. Mais, évidemment, il faut bien endurer quelques épines si on veut jouir des roses. N'est-ce pas, M. le Président?

M. Dufour: Je pensais qu'on faisait des lois justement pour enlever des épines, ce n'était pas pour en planter.

M. Bourbeau: On ne les plante pas. On les subit.

M. Dufour: Je pensais que le législateur était là pour aplanir certaines difficultés et améliorer les façons de vivre. Si ce n'est pas cela, je ne comprends plus rien. C'est une loi, cela veut dire que vous devez subir les problèmes.

M. Bourbeau: Le député de Jonquière sait fort bien qu'on ne peut pas, dans une loi comme celle-ci, aller commencer à tripoter dans les lois du travail. On va susciter ici la comparution de toutes les centrales syndicales du Québec qui vont venir défendre leurs droits. On n'en sortira plus.

M. Dufour: Non. En vous inspirant des fusions importantes qui se sont passées au Québec où il y a eu des problèmes, vous auriez pu faire une analyse là-dessus et essayer de trouver un modèle. Il y a eu des sentences d'émissions ou données par différents commissaires du travail. À ce moment, je suis convaincu qu'on aurait pu trouver une formule qui aurait empêché un paquet de démarches inutiles. C'est-à-dire qu'elles sont utiles parce qu'on va être obligés de les faire, mais inutiles si on avait une formule qui pourrait donner une réponse par

rapport à cela. Je suis convaincu que cela aurait été de nature à assouplir.

M. Bourbeau: L'expérience qu'on a au ministère dans ces cas, c'est qu'en général les élus municipaux qui négocient les fusions ne veulent pas s'embarquer dans ces clauses, et préfèrent laisser les conventions collectives expirer après la fusion et laisser les lois du travail jouer.

M. Dufour: Je comprends la réaction que le ministre me transmet. Je vous dis: Ils embarquent et subissent, c'est plutôt cela. On l'a demandé quand il y a eu des fusions. Le législateur n'a pas voulu embarquer. Ce n'est pas compliqué, il n'y a pas eu de suite. Moi je vous dis: En s'inspirant de plusieurs fusions qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, il y a moyen de trouver quelque chose qui pourrait satisfaire à cela. Les élus s'en porteraient mieux et les citoyens aussi, bien sûr, parce qu'il y a des coûts sociaux et des coûts économiques à cela. C'est évident qu'il n'y a pas de volonté de demander plus.

M. Bourbeau: Tout ce que je peux faire, c'est peut-être communiquer avec mon collègue, le ministre du Travail, pour voir dans quelle mesure on pourrait tenter d'améliorer cet article. On va en prendre note, M. le Président. S'il y a moyen de faire quelque chose, on avisera le député.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 121 est-il adopté? Adopté. J'appelle maintenant l'article 122, et nous avons un long papillon.

M. Bourbeau: M. le Président, si je comprends bien, la modification remplace totalement l'article 122.

Vous me dispenserez de relire le nouvel article car il est assez long. Chacun des membres de la commission a une copie de l'article nouveau. Je me contenterai de dire que l'amendement proposé à l'article 122 va dans le même sens que celui proposé à l'article 78 quant aux ajustements à apporter aux règles régissant une élection *générale* dans le cas de la première élection générale tenue dans la municipalité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 122, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 123.

M. Bourbeau: L'article 123 pourrait s'appliquer dans le cas où, par exemple, il y aurait des difficultés de fonctionnement d'un conseil provisoire, ce qui pourrait inciter le ministre à recommander au gouvernement la tenue d'une élection anticipée.

M. Dufour: Est-ce que c'est là un pouvoir nouveau ou si cela existait avant?

M. Bourbeau: La loi actuelle prévoit qu'une pareille recommandation est faite au gouvernement par la Commission municipale du Québec. Cela existe déjà dans la loi actuelle lorsque la Commission municipale le recommande.

M. Dufour: J'aime autant savoir à qui m'adresser. J'aime autant que ce soit le ministre que la Commission municipale. D'une façon ou d'une autre, vous leur dites de le faire; ils vont être obligés de le faire. C'est mieux que ce soit la personne responsable. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 123 est adopté. J'appelle l'article 124.

M. Bourbeau: Les choses parlent d'elles-mêmes.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 124 est adopté. J'appelle maintenant l'article 125.

Annexion

Application

M. Dufour: On a vu cela déjà. C'est une répétition.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 125 est adopté. J'appelle l'article 126.

M. Bourbeau: L'article 126 établit, en premier lieu, une définition de la personne intéressée du territoire visé par la demande d'annexion. Cette disposition fait en sorte qu'est une personne intéressée apte à signer la requête prévue à l'article 133 et à faire connaître au ministre son opposition à la proposition de modification quiconque serait une personne habile à voter au sens de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités.

Pour établir qui est une telle personne, on fait comme si la date de référence prévue par cette loi était la date de la désapprobation du règlement d'annexion ou, selon le cas, celle de l'expiration du délai accordé à la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion pour se prononcer sur ce règlement ou, dans le cas d'une opposition à la proposition de modification, celle de la publication de l'avis prévue à l'article 147.

L'article 126 prévoit ensuite que certaines

règles de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités concernant la procédure d'enregistrement s'appliquent dans le cas d'une opposition à la demande ou à la proposition de modification. Ainsi, la personne morale peut faire connaître, par écrit, au ministre son opposition par le biais de son représentant désigné par résolution.

M. Dufour: À un moment donné, on avait enlevé la question de la personne morale. Cela a été ajouté. Est-ce que c'est ajouté par ce projet de loi ou si cela a été ajouté avant?

M. Bourbeau: Personne morale dans quel sens?
(21 h 15)

M. Dufour: Quand on parle d'une personne morale, normalement, c'est une personne qui a un bureau d'affaires...

M. Bourbeau: C'est une compagnie.

M. Dufour:... ou une compagnie dans un endroit?

M. Bourbeau: Oui.

M. Dufour: Dans les questions d'annexion, est-ce qu'elles ont toujours eu ce droit ou n'a-t-il pas été un temps où on leur avait enlevé ce droit? Elles ont toujours eu ce droit.

M. Bourbeau: Dans les élections, les personnes morales n'ont plus le droit de vote, mais dans les référendums elles l'ont toujours eu et elles l'ont encore.

M. Dufour: C'est cela. Le problème est réglé. Je savais qu'il y avait quelque chose. L'article 147 n'est pas encore adopté...

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, mais est-ce que l'article 126 est adopté?

M. Dufour: Je vais regarder un peu. Je vais me rassurer un peu au sujet l'article 147. Il y a des choses nouvelles là-dedans, on y réfère à certains articles. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. L'article 126 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 127.

Règlement

M. Bourbeau: L'article 127 s'inspirant de la Loi sur les cités et villes pose d'abord la règle générale voulant que le conseil d'une municipalité locale puisse, par le vote affirmatif de la majorité absolue de ses membres, adopter un règlement d'annexion qui vise le territoire contigu d'une autre municipalité locale ou un territoire non organisé contigu. Il énonce ensuite l'inter-

diction faite au conseil d'une municipalité locale d'adopter un règlement d'annexion qui aurait pour incidence de modifier les limites territoriales de l'Administration régionale Kativik. Comme nous l'avons déjà souligné, le territoire de cet organisme ne pourrait être modifié sans l'accord des autochtones à la suite de la Convention de la Baie James et du Nord québécois.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 127 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 128.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 128 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 129.

Consultation sur le règlement

M. Bourbeau: À l'instar des lois actuelles, cet article prévoit la transmission, par le greffier ou secrétaire-trésorier de la municipalité annexante, d'une copie certifiée conforme du règlement et d'un plan du territoire visé par la demande d'annexion fait par un arpenteur-géomètre à la municipalité dont le territoire est visé par la demande ainsi qu'à la municipalité régionale de comté dont le territoire comprend celui visé par celle-ci.

M. Dufour: Comment des gens qui voudraient être annexés et qui n'ont pas l'approbation du conseil municipal procéderaient-ils dans ce cas-là? Est-ce qu'il y a une procédure de prévue?

M. Bourbeau: Eux ne peuvent pas faire la demande initiale. Si leur conseil municipal voulait se faire annexer à la municipalité voisine, vous voulez dire, à ce moment-là, il faut que la demande soit faite initialement par la municipalité voisine. Il faut qu'ils convainquent la municipalité voisine de passer un règlement d'annexion et de l'envoyer à leur municipalité.

M. Dufour: Il faut que ce soit désiré par quelqu'un ou non désiré.

M. Bourbeau: Si vous voulez.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 129 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 130.

M. Bourbeau: Cet article prévoit, comme les lois actuelles, un délai de 30 jours pendant lequel la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion doit faire connaître à la municipalité annexante son avis sur cette demande. De même, il prévoit l'éventualité où le greffier ou le secrétaire-trésorier de la municipa-

lité annexante dresse un certificat attestant le défaut de l'autre municipalité de faire connaître son avis.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 130 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 131.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 131 étant adopté, j'appelle l'article 132.

M. Bourbeau: Comme la Loi sur les cités et villes, l'article 132 prévoit que le règlement d'annexion doit être soumis à l'approbation des personnes habiles à voter, s'il a été préalablement approuvé dans le délai prescrit par la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion.

Il indique que la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités s'applique à cette procédure d'approbation comme si le règlement avait été adopté par la municipalité dont le territoire est visé par la demande. Cela signifie qu'elle est le maître d'oeuvre du référendum.

Cependant, l'article 132 reconnaît le rôle d'instigateur de la municipalité annexante en prévoyant notamment que c'est le conseil de celle-ci qui décide, soit de la date du scrutin, soit du retrait du règlement et que c'est son maire qui tranche l'égalité des voix exprimées lors du scrutin référendaire.

M. Dufour: Cela veut dire que la municipalité annexante est responsable de la procédure et aussi des coûts à payer. Est-ce cela? La municipalité annexée, elle, pourrait ne pas avoir donné son approbation, mais la procédure est engagée de la même façon. Elle la subit?

M. Bourbeau: La municipalité dont le territoire est visé a donné son approbation selon l'article 132.

M. Dufour: Même si elle a donné son approbation, c'est la municipalité annexante qui est maître d'oeuvre, comme elle est responsable des coûts qui sont rattachés à cela.

M. Bourbeau: M. le Président, les coûts d'un référendum sont payés par la municipalité sur le territoire de laquelle a lieu le référendum.

M. Dufour: Mais, la mécanique ou le résultat, la technique de cela, qu'est-ce qui préside à cela? Dans le fond, on va essayer de décortiquer l'article. Une municipalité veut annexer une municipalité voisine, une partie, elle fait son règlement. C'est une partie, parce que c'est une annexion; sans cela, ce serait une fusion. L'autre municipalité fait le règlement.

Donc, il est approuvé par la municipalité dont une partie sera annexée, mais par le conseil de celle qui va demeurer. Les deux le font. Il y a une procédure d'enregistrement qui se fait dans le territoire à être annexé; c'est évident, c'est cela.

M. Bourbeau: C'est cela.

M. Dufour: La municipalité qui dit être consentante à perdre une partie de son territoire est astreinte par cela: à un moment donné, il y a besoin d'avoir un scrutin. On fait le scrutin. C'est elle qui paie, mais après elle perd son territoire. Pourquoi paierait-elle? S'il y a une municipalité annexante, j'imagine que c'est celle qui annexe qui a en principe plus d'avantages que celle qui est annexée, en règle générale?

M. Bourbeau: M. le Président, voici ce qui arrive. Comme il y a un acte d'accord qui est passé après pour régler les questions de l'actif et du passif du territoire annexé, on me dit que la coutume est que la dette référendaire fasse partie du territoire qui est annexé. C'est reflé...

M. Dufour: On le transfère presque automatiquement.

M. Bourbeau: ...à la municipalité annexante comme étant partie du territoire, puisque le référendum ne s'est tenu que dans cette partie-là.

M. Dufour: Je comprends que cela doit être sûrement cela qui doit se passer. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 132 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 133.

M. Bourbeau: Cet article comme la loi actuelle établit la règle voulant que le règlement d'annexion soit considéré approuvé par la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion, lorsque le conseil de la municipalité annexante reçoit une demande signée par au moins les deux tiers des personnes intéressées du territoire convoité dans les 45 jours de la désapprobation du règlement par le conseil de leur municipalité ou de l'expiration du délai qui lui est accordé pour se prononcer sur celui-ci.

L'article 133 augmente de 30 à 45 jours la période au cours de laquelle la demande doit être transmise à la municipalité annexante. Les personnes intéressées auront plus de temps pour se mobiliser sans pour autant que la procédure ne soit exagérément ralentie.

M. Dufour: On parle d'une demande des deux tiers des personnes intéressées du territoire visé par l'annexion transmise dans les 45 jours. Comment vont-ils s'assurer de l'authenticité de ces signatures?

M. Bourbeau: M. le Président, le député de Jonquière ramène le même problème qu'on a ramené dans la première partie. Alors, étant donné qu'on n'a pas encore statué sur ce cas, probablement qu'on pourrait suspendre l'article 133 aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 133 étant maintenant suspendu, j'appelle l'article 134 et il y a un papillon.

M. Bourbeau: Cet article énonce les éléments que tout signataire de la demande doit y inscrire. Cet article reprend en partie l'article 533 de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités qui décrit l'essence de la procédure d'enregistrement destinée à établir s'il y aura scrutin référendaire. Signalons que les lois actuelles ne comprennent aucune exigence quant aux mentions à inscrire sur cette demande.

Quant à la modification, elle vise à remplacer, dans la première ligne du premier alinéa, le mot "requête" par le mot "demande" et, par l'insertion, dans la première ligne du deuxième alinéa, après le mot "donne" du mot "le". L'amendement proposé, comme vous avez bien pu le remarquer, M. le Président, a pour effet de corriger le choix d'un terme et l'oubli d'un article.

M. Dufour: Si je suis l'article tel que libellé en relation avec l'article 133, on ne sait pas sur quelle sorte de papier, on ne sait pas à quel endroit cela va être signé, on ne sait pas de quelle façon cela va se faire. Pour moi, tout est lié. La procédure d'annexion ou de fusion est, je pense, suffisamment importante. Il y a quelqu'un d'intéressé. En principe, c'est la municipalité annexante et il devrait y avoir quelque part un registre avec des personnes dûment assermentées qui puissent suivre le déroulement de cette action qui se pose. Sans cela, ce serait une requête passée par les maisons et, à ce moment-là, cela vaut ce que cela vaut.

M. Bourbeau: M. le Président, on pourrait évidemment ajouter une quinzaine d'articles pour stipuler quelle sorte de papier, le nombre de pouces de marge dans les colonnes, etc. On a préféré un projet de loi plus léger et qui permet d'atteindre le même but sans être trop tatillon sur la réglementation. C'est une question de philosophie, je crois.

M. Dufour: Il pourrait y avoir un registre quelque part. Sans cela, si c'est une requête faite par les maisons, on sait ce que donne une requête. Les conseils municipaux ont des requêtes et ils les mettent toujours en doute et, même au gouvernement du Québec, on reçoit des requêtes et vous savez ce qu'on en fait. Quand elles ont été lues, elles restent là.

M. Bourbeau: M. le Président, on me signale que, dans la loi actuelle, et il y a pas mal d'annexions qui se font, il n'a pas de formule précise de prévue. Le ministère a des modèles. Quand il y a des annexions, il y a toujours évidemment des fonctionnaires qui sont consultés. On fait parvenir aux municipalités des modèles de requête. Les municipalités font signer les citoyens sur des modèles de requête semblables. (21 h 30)

M. Dufour: Mais, vous admettez que l'acte qui est posé en vertu d'une demande d'annexion n'est pas nécessairement désiré ou voulu par le conseil: c'est son territoire que l'on veut annexer à une autre municipalité. Il y a donc une demande de faite. Vous l'acceptez, mais il y a des actes beaucoup moins importants que cela qui se font dans les municipalités et pour lesquels on exige la tenue d'un registre par des gens qualifiés pour voir les choses. D'autant plus, si vous reliez les articles 34 et 135, vous demandez aux articles 133 et 135 des certificats du greffier attestant que les signatures de la demande constituent au moins les deux tiers des personnes intéressées. Les signatures qui apparaissent de visu pourraient être acceptées comme étant celles des signataires, mais il ne les a pas vues, ces personnes. Il ne sait pas de quelle façon cela s'est fait. Je pense que c'est ou bien important ou pas important. Si ce n'est pas important, une fusion ou une annexion, on va jeter cela. On ne s'en servira plus. Pourquoi change-t-on cela et y met-on tant d'articles? C'est parce que c'est important. Quand on examine la façon dont c'est libellé, il y a un coin...

M. Bourbeau: Cela allait bien avant que vous arriviez...

M. Dufour: Ah non! D'une façon ou de l'autre, je l'aurais soulevé. Ce n'est pas parce que mon collègue était ici. Il a le droit d'être ici de plein droit, il est membre de la commission. Je regrette beaucoup qu'il ne soit pas ici, d'ailleurs. Il pourrait me donner un bon coup de main. On connaît son expérience.

M. Bourbeau: Cela va très bien. Le député de Jonquière fait cela très bien. On est très satisfait de ses services.

M. Dufour: J'insiste sur cela.

Une voix: La vie vous honore.

M. Dufour: Vous savez qu'on essaie toujours de regarder ce qui se passe avec un projet de loi. Il y a une annexion. Il y a une municipalité qui veut annexer un territoire. Le conseil municipal de la municipalité qui est pour être annexée ne veut pas que ledit territoire soit annexé, il désapprouve le règlement. On dit que la procédure peut continuer. Il s'agit de passer on ne sait quoi. On dit, pourvu que quelqu'un

appose sa signature eu égard aux mentions: le nom et l'adresse, que c'est considéré comme une requête valable. Personne ne peut certifier cette requête. Les gens le font, mais on sait ce qu'il en est des requêtes. On reçoit des requêtes tous les jours. On se demande si ce sont vraiment les personnes qui sont inscrites qui ont signé. Il y en a qui signent pour signer. Ils peuvent penser que c'est autre chose. On sait ce qui se passe.

En règle générale, dans les municipalités il y a des procédures qui sont reconnues. Quand il y a des référendums, des emprunts ou des règlements, un registre est ouvert à la municipalité et on exige que les gens qui sont là soient des personnes assermentées et demandent que ce soient bien les noms des gens qui viennent signer. Si ce n'est pas sûr, elles vont assermenter ceux-ci. C'est sérieux et, pour une question d'annexion, on va demander un petit peu: que le secrétaire-trésorier donne un certificat. Il est vrai qu'ils sont suspendus, mais comment fera-t-on de la façon dont la requête est faite? Comment trouverons-nous réponse aux articles qui sont suspendus pour demander au secrétaire-trésorier de donner un certificat attestant que ces gens qui ont signé sont bien les bonnes personnes? Je ne sais pas. Je trouve qu'il y a une façon reconnue et tout le monde vit avec dans les municipalités. Normalement, il y a un registre. Il est ouvert. Les gens viennent signer leur nom. Les gens savent qui signe, qui sont ces personnes. Une annexion, c'est bien plus important qu'un règlement d'emprunt. C'est un mariage et il n'y a pas de divorce de prévu.

Habituellement, dans la vie, dans la société, quand on parle de mariage, il y en a qui n'y pensent pas trop longtemps et ils se marient. Ils savent qu'ils peuvent divorcer quand ils veulent. Mais aller divorcer d'une municipalité, cela ne se fait pas comme cela. C'est très difficile d'enlever des parties à une municipalité ou de décider qu'il devrait y avoir des coupures quelque part. Je pense que c'est le problème de fond que j'ai soulevé depuis le début de l'étude. On n'a pas fait de problème pour causer des problèmes. Quand on regarde tous les articles qui sont suspendus, ce sont ceux-là. Il y avait des articles compliqués, on vient d'en voir et sur lesquels on aurait pu passer quelques dizaines de minutes sûrement pour les approfondir. Quand ils sont corrects à leur face même, c'est correct. Mais quand nous pensons qu'ils ne sont pas corrects, nous pensons qu'il est de notre devoir de le dire. Dans ce cas-là, je trouve qu'ils ne sont pas corrects.

M. Bourbeau: M. le Président, je ne mets absolument pas en doute la bonne volonté et la bonne foi du député de Jonquière. Je trouve même qu'il s'améliore avec le temps et que cela va relativement bien. Cela ne va pas très vite mais, en tout cas, disons qu'on chemine, qu'on se hâte lentement.

M. Garon: On ne peut pas prendre le beurre à la poignée.

M. Bourbeau: M. le Président, pour le *Journal des débats*, c'est le député de Lévis qui vient de parler. Il faudrait bien le noter. Je salue le député de Lévis. Je lui souhaite la bienvenue à cette commission et j'espère que le député de Jonquière le convaincra de l'importance de notre projet de loi et de l'adopter le plutôt possible également.

Pour ce qui est du problème dont parle le député de Jonquière, il faut bien penser qu'on est en train de refondre les lois municipales dans le but de simplifier autant que possible les procédures. Or, nous avons l'expérience de ce qui se fait présentement. Quand une procédure prévue dans les lois actuelles fonctionne bien, on la reconduit simplement et on n'ajoute pas d'autres complications ou d'autres formalités, puisqu'on tente de simplifier.

Or, on m'a dit et on nous signale que cette procédure de requêtes qui sont signées par les gens d'un territoire visé par une annexion fonctionne bien présentement. On n'a pas de problème avec cette procédure-là. Alors, on n'a pas jugé bon de la compliquer, de la modifier. Il faut bien penser que, très souvent, dans ces cas d'annexion, il s'agit d'une très petite partie. La plupart des annexions sur lesquelles j'ai eu à trancher ou enfin sur lesquelles je me suis penché depuis que j'ai accédé au ministère, sont souvent des annexions d'une seule rue de quelques personnes en bordure, à l'extrémité d'une municipalité.

La plupart du temps, on parle de moins d'une dizaine de personnes ou d'une vingtaine de personnes. Alors, pourquoi aller ouvrir un registre à l'hôtel de ville? Encore, si le député de Jonquière écoutait, M. le Président, je pourrais avoir...

M. Dufour: Je vous écoute. Pourquoi ouvrir un registre à l'hôtel de ville? Je peux même lui redonner ses mots.

M. Bourbeau: ...l'espoir de le convertir.

M. Dufour: Est-ce parce que je ne vous regarde pas? J'aime mieux regarder mon collègue que vous regarder. Vous ne pouvez pas m'empêcher; vous ne pouvez pas empêcher un...

M. Bourbeau: En tout cas, je suis convaincu que le député de Lévis est plus drôle que moi!

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Garon: M. le Président, ce que le ministre ne sait pas, c'est que le député de Jonquière est quelqu'un qui peut marcher et mâcher de la gomme en même temps.

M. Bourbeau: C'est vrai, il est polyvalent, M. le Président. Cela, je le reconnais. Ce que je dis, c'est que, dans la plupart des cas, quand on parle d'annexion, c'est un très petit territoire où il y a très peu de gens. Le système actuel fonctionne bien. Pourquoi aller compliquer le système, le rendre plus complexe en introduisant des normes nouvelles, des formules plus compliquées, alors que l'expérience nous prouve que le système actuel va bien? Alors, je sou mets respectueusement que je ne suis peut-être pas du même avis que le député de Jonquière là-dessus, mais ce système fonctionne bien et il n'y a peut-être pas lieu de le changer.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il est évident que le ministre peut toujours nous rétorquer que cela va bien et qu'il n'y a pas de problème. Mais si c'est vrai, pourquoi garde-t-on autant d'articles concernant les fusions et les annexions? Il y a suffisamment d'articles pour démontrer hors de tout doute que c'est important. Si ce n'est pas important, pourquoi fait-on tout cela? Pourquoi ne simplifie-t-on pas cela à sa plus simple expression? Ce n'est pas compliqué. On peut dire à celui qui veut se séparer: Séparez-vous, et à celui qui veut s'annexer: Annexez-vous. Mais, il y a un certain nombre de mesures.

M. Bourbeau: M. le Président, je ne peux pas dire au député combien d'articles on abolit. Mais, en procédant de cette façon-là, le député se rend compte que, dans un seul projet de loi, on abolit la contrepartie qui était dans le Code municipal, dans la Loi sur les cités et villes et dans des chartes privées. Donc, en faisant un projet de loi comme celui que nous adoptons aujourd'hui, on simplifie. On se trouve à refondre en un seul projet de loi plusieurs projets de loi.

Donc, le député a beau dire qu'il y a plusieurs lois et que c'est long, mais c'est encore moins long que les lois qu'on abolit. Donc, il reste quand même que c'est un travail utile.

M. Dufour: Mettez-vous à ma place, si vous voulez. Gardez un esprit critique, pas juste l'esprit de dire: C'est nous qui avons le pouvoir. Nous allons l'avoir ad vitam aeternam.

M. Bourbeau: Non, ce n'est pas cela, M. le Président.

M. Dufour: Bien, c'est un peu cela, votre attitude. Je comprends cela de cette façon. Je l'ai dit à un autre ministre. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec un ministre et je lui ai dit que ce n'est pas seulement quand on est dans l'Opposition qu'il faut avoir l'esprit critique, mais aussi quand on est au pouvoir, parce que c'est de cette façon qu'on peut faire un bon job. On

peut poser des questions de temps en temps. Je vous dis, qu'il y ait dix, vingt ou trente personnes, que ce n'est pas la question du nombre. C'est la question d'une procédure qui donne le plus de visibilité et, en même temps, le plus d'assurance que tout est légal, que tout se fait d'une façon légale, correcte.

Je ne peux décemment pas accepter qu'il y ait un conseil municipal qui dise: Je ne suis pas intéressé à ce qu'il y ait une annexion et que, malgré tout, la municipalité qui est à côté dise: Je t'annexe quand même. Là, la procédure peut continuer contre le gré du conseil qui a cette partie de territoire-là. C'est beau de déposséder quelqu'un, mais il faut qu'il y ait également une contrepartie. À ce moment-là, donnons-nous au moins la chance d'être le plus près possible de la vérité comme le plus près possible du sérieux qui doit être maintenu.

Si c'est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de personnes, cela ne coûtera pas une fortune. Il ne faudra pas qu'on garde des registres ouverts pendant des semaines ou des mois pour que les gens viennent se prononcer. Mais vous savez bien, cela je ne peux pas le nier et je pense bien que personne autour de la table ne va nier cela que vous pouvez avoir une requête, les gens vont signer et on va leur faire dire oui. Un autre groupe va passer pas longtemps après et une grande partie des gens va signer et va dire non. Ce sont les mêmes personnes, mais souvent, on signe pour se débarrasser. Les gens ne veulent pas être embarrassés et ils signent. Ils doivent signer là... On a vécu cela dans des endroits où des gens... Je pourrais vous raconter une expérience que j'ai vécue qui était vraiment spéciale par rapport à des signatures de requêtes, juste pour vous dire comment des gens sont drôles quelquefois quand ils veulent; ils n'ont pas de limite de ce côté-là. Par rapport à cela, donnons-nous au moins un minimum.

Vous allez plus loin dans votre démarche. À l'article 135, vous allez demander au secrétaire-trésorier de vous donner un avis attestant que les signataires constituent au moins les deux tiers de cela. Il ne les a pas vus, il ne sait pas comment cela s'est fait. Jos Bleau pourrait signer, il n'a qu'à prendre quatre plumes différentes et à signer avec des angles qui ne seraient pas tout à fait pareils. On va dire: C'est tout le monde, ce sont les signataires du coin. Les gens vont dire: Comment cela se fait-il? On n'a pas signé cela. Là, on s'en va en contestations et avec des choses comme cela, tandis qu'il y a une procédure qui est connue et qui n'est pas nécessairement très coûteuse, soit de tenir un registre, et ils vont signer. S'il y en a 25, cela va prendre deux heures et tout le monde va signer. Pour tenir cela, cela n'empêche même pas l'employé municipal de faire son travail quand il y a un registre de la municipalité, si ce n'est pas un grand nombre. Cela pourrait être le secrétaire-trésorier de la municipalité annexante qui ait un registre au bureau et qui demande aux

gens de venir signer. Quand il n'y aura pas beaucoup de monde, il va faire son travail.

M. Bourbeau: M. le Président, je répète qu'on est en train d'essayer de simplifier les lois, de les refondre en les simplifiant. On me signale que, généralement, au ministère, on fait à peu près une trentaine d'annexions par année, bon an mal an. De mémoire d'homme, le directeur du service qui est ici, qui en fait depuis plusieurs années, me dit que, dans les cinq dernières années, sur 150 annexions faites selon la formule qui est devant nous, il n'y a jamais eu une seule contestation. Si jamais il y avait des signatures forgées qui étaient utilisées pour emporter frauduleusement une majorité, bien sûr, après que l'annexion aurait eu lieu, on entendrait des gens qui se plaindraient et qui viendraient crier qu'ils se sont fait embarquer de force dans une municipalité. Donc, si cela fonctionne bien, pourquoi changer une combinaison gagnante?

M. Dufour: Je déplore un peu l'attitude du ministre qui dit: Il n'y a pas de problème, on va garder cela, on va attendre d'avoir des problèmes avant de faire des lois. Je pensais que les lois étaient aussi faites pour prévenir les problèmes. Si vous attendez qu'il s'en pose, si un jour on en voit, on se fera un devoir de vous le dire. On dira à vos fonctionnaires: Une fois pour toutes, voulez-vous arrêter de temps en temps; on peut discuter et voir que les choses se passent différemment de ce que vous les voyez. Ce que je proposais, ce que je suggérais, ce n'étaient pas des coûts énormes. Ce ne sont pas des choses pour compliquer la vie des gens; au contraire, cela existe déjà. C'est une procédure que les gens connaissent et qu'ils expérimentent à tous les jours. Au point de vue de la simplification des gens, admettons qu'on fera comme la "chantepleure", on dira aux gens: Signez et on va mettre un tuyau et les gens vont signer à la maison. On met cela tellement facile. Pourquoi dans d'autres lois qui sont beaucoup moins importantes exige-t-on que les gens viennent signer un registre à l'hôtel de ville? C'est de la folie! Mettons cela le plus simple possible. On va engager des gens et on va les faire signer. Les produits Fuller seront des signataires automatiques, "rubber-stamp". On va mettre l'informatique dans chaque maison et on pèsera sur le bouton et ce sera fini. Voyons! Ce sont les arguments les moins convaincants que je peux écouter. Vous avez le droit d'en faire ce que vous voulez. On ne fera que faire ce qu'on fait d'habitude, on dira: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est-il adopté, dans un premier temps, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: L'amendement?

Le Président (M. Saint-Roch): Qui introduit

l'article "le" et qui change le mot "requête" par le mot "demande".

M. Bourbeau: C'est pour corriger un oubli.

M. Dufour: Ah oui!

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. L'article 134 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Dufour: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle l'article 135. (21 h 45)

M. Dufour: L'article 135, je pense bien que ce sont les mêmes problèmes qu'on a soulevés tantôt. Comment le secrétaire-trésorier ou le greffier peut-il donner un certificat attestant que les signataires de la demande constituent au moins les deux tiers des votes. Cela, c'est exigé. Je suis convaincu que, si les secrétaires de l'association des secrétaires-trésoriers étaient ici et s'ils voyaient cet article, ils l'analyseraient et ils voudraient l'enlever, parce qu'ils en ont fait enlever des bien moins compliqués que cela dans le projet de loi 100 sur les référendums et les élections. Une responsabilité qu'ils ne sont pas capables d'assumer, ils demanderaient de l'enlever, voyons!

M. Bourbeau: M. le Président, on a consulté tous ces organismes, la COMAQ, la CSMQ et ils se sont déclarés parfaitement satisfaits.

M. Dufour: Même s'ils le sont, je mets en doute que ces gens-là aient compris exactement ce qui est écrit là. Même s'ils étaient là, je le leur dirais, parce que les secrétaires-trésoriers vont donner un certificat de signatures qu'ils n'ont pas vu signer? Voyons!

M. Bourbeau: M. le Président, ils ont reçu communication du projet de loi et...

M. Dufour: Ah oui, ils ont beau, mais je vous dis carrément que cet article-là est inacceptable. Comment un secrétaire-trésorier peut-il donner un certificat attestant que les personnes intéressées du territoire ont signé la demande, s'il ne les a pas vues signer? Il n'y a rien qui lui permette de contrôler. Voyons! Je pense que cet article était suspendu comme en rapport avec d'autres dans le projet de loi. Si vous voulez qu'on arrête de les suspendre, on pourrait peut-être les adopter. Mais, il y a d'autres endroits où on l'a fait. L'article 52 a été suspendu exactement pour les mêmes raisons. Si vous me dites que vous avez la réponse...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a consensus pour suspendre l'article 135?

M. Dufour: Est-ce qu'il est suspendu?

Le Président (M. Saint-Roch): J'attends votre avis, M. le député.

M. Dufour: Je suis prêt à le suspendre, c'est toujours dans l'ordre des autres. On va finir par les reprendre. Ce sera pour toutes les mêmes affaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement. L'article 135 ayant été suspendu, j'appelle l'article 136. Est-ce qu'il y a des interventions ou commentaires à l'article 136?

M. Dufour: On peut l'adopter sous réserve de l'article 133, qui est en suspens.

M. Bourbeau: Cela ne change rien aux procédures prévues aux articles, quelles qu'elles soient. On décidera quelles seront les procédures.

M. Dufour: On suspend?

M. Bourbeau: Non, je ne vois pas pourquoi.

M. Dufour: Non?

M. Bourbeau: On va restatuer sur l'article 133. Ce qu'on décidera sur l'article 133, cela s'appliquera là. Les procédures qui seront prévues aux articles 132 et 133 s'appliqueront.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

M. Bourbeau: Il n'y a pas lieu de suspendre celui-là. On peut l'adopter.

M. Dufour: L'article 133 a été suspendu.

M. Bourbeau: Oui, mais on peut adopter l'article 136 quand même.

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 136 est adopté. J'appelle l'article 137.

M. Bourbeau: C'est un article semblable à d'autres qu'on a vus précédemment.

M. Dufour: Mais, dans ces cas-là, c'était deux ou trois mois? C'était trois mois. De mémoire? D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 137 étant adopté, j'appelle l'article 138 et nous avons un papillon.

M. Bourbeau: L'article 138 prévoit la transmission par le greffier ou le secrétaire-trésorier de la municipalité annexante du dossier de la demande d'annexion au ministre des Affaires municipales. Il indique, en outre, le

contenu obligatoire du dossier à transmettre au ministre. Les éléments de ce dossier sont inspirés par le contenu obligatoire du dossier d'un règlement d'emprunt. Signalons que le texte des lois actuelles ne prévoit pas explicitement la transmission du dossier de la demande d'annexion au ministre.

M. le Président, la modification vise à remplacer le premier paragraphe par le suivant: "1° l'original de la description du territoire visé par l'annexion et du plan fait par un arpenteur-géomètre;"

L'amendement proposé a pour effet d'exiger que soit transmis au ministre l'original de la description du territoire visé par l'annexion et du plan fait par un arpenteur-géomètre. Cet amendement concorde d'ailleurs avec les articles 45 et 91 du projet de loi qui prévoient dans les cas de constitution et de regroupement que de tels originaux doivent être transmis au ministre. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement ou à l'article 138?

M. Dufour: Il y a le paragraphe 6.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Attendez un peu. Je n'ai même pas regardé l'amendement. Il n'y avait pas d'amendement à l'article 138. Oui, l'amendement est correct.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Nous en revenons maintenant à l'article 138.

M. le député de Jonquière.

M. Dufour: En fait, il y a le paragraphe 6: "une copie de l'avis attestant que toutes les personnes habiles à voter ayant le droit d'être inscrites sur la liste référendaire ont renoncé à la tenue du scrutin référendaire, le cas échéant; ". Je ne sais pas encore de quelle façon je peux l'accepter ou comment il pourrait y avoir ce rapport. Est-ce rattaché au reste? Il y a le paragraphe 9 où il y a encore un certificat. Il y a deux points encore dans cet article qui sont reliés. Ce n'est pas important, mais cela fait plusieurs fois que je soulève le cas. Cela arrive souvent et, à chaque fois, je n'ai pas de réponse. À 6°, c'est une copie de l'avis attestant que les personnes habiles à voter ayant le droit d'être inscrites sur la liste référendaire ont renoncé à la tenue du scrutin référendaire. Je ne sais pas comment on peut le constater. Il n'y a eu de scrutin nulle part. Il n'y a pas de place qui nous permette de penser différemment. "9° l'original de la demande signée par les personnes intéressées du territoire révisé par l'annexion et une

copie du certificat attestant que les signataires de la demande constituent au moins les deux tiers des personnes intéressées de ce territoire, le cas échéant; " À ce moment-là, je ne sais pas qui est qui.

Est-ce qu'on peut demander une suspension pour quelques minutes? Pour cinq minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 54)

(Reprise à 22 h 9)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

Au moment de notre suspension, nous en étions à la discussion sur l'article 138 amendé.

M. le député de Jonquière, est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Dufour: Bien sûr, depuis le début de l'étude du projet de loi, j'ai soulevé des objections que je maintiens, c'est évident.

Il est clair aussi que, même si le ministre essaie de me dire qu'il n'y a pas de problème, qu'on a toujours vécu comme cela, qu'on ne peut pas changer quoi que ce soit, on fait un fourre-tout, on a aminci, on a allégé, je pense qu'on ne peut pas alléger jusqu'à un point tel que les lois deviennent un simulacre de lois et un simulacre de sérieux. À mon jugement, par rapport à ce que j'ai vu et à ce que je vois, il y a des lacunes ou des faiblesses dans la loi. Quand on les voit, on doit le faire. Les suggestions que j'ai amenées n'étaient pas de nature à épaissir ou alourdir le cheminement de ces projets de loi.

L'annexion en soi est un acte important dans la vie des municipalités. Cela touche les citoyens. On ne fait pas cela tous les jours. Il y en a eu quelques-unes et cela n'a pas causé de problème. Peut-être, cela n'en a-t-il pas causé. Je n'ai pas assisté à toutes les annexions qui se sont faites au Québec. Tant mieux s'il n'y a pas de problème, mais cela ne prouve pas que ce soit correct. Le jour où il y aura des problèmes, il sera peut-être trop tard. Ce n'est pas comme ça ou en tout cas, moi, je n'administrerais pas la politique du pire ou du moins pire. Il me semble que cela aurait été tellement plus facile que de demander aux gens de signer des requêtes on ne sait pas de quelle façon. À aucun endroit, on n'exige que les personnes qui font signer les requêtes soient assermentées. On ne sait même pas quand on va faire cela, de quelle façon, comment. La seule chose qu'on sait, c'est que cela prend l'adresse et le numéro civique de la personne et sa signature. Mais, on ne sait pas si c'est sa signature, il n'y a rien pour confirmer quoi que ce soit.

Cela m'amène à des articles comme celui-là.

Dans l'ensemble, ils sont bien rédigés, ils disent des choses qui devraient être correctes en soi, mais qui ne sont pas basées sur des choses réelles ou qui devraient se passer comme cela ou encore légalement. Si on parle d'une loi, c'est pour rendre les choses légales. Dans une loi, s'il y a des places où on parle pour ne rien dire ou pour ne dire presque rien pratiquement, c'est là que c'est difficile pour nous de se rallier à la version que le ministre nous donne, même s'il est de bonne foi et qu'il est de bonne volonté. Je ne peux pas concourir à accepter des projets de loi et des articles qui, dans leur essence même, sont contraires à ce que je pense être la règle du bon sens.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 138 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle l'article 139. Est-ce que l'article 139 est adopté?

M. Dufour: Cela a toujours été; la Commission municipale a répondu à la demande du ministre. Est-ce que la Commission municipale pourrait... Non. Il faut que cela vienne du ministre. C'est la requête qui était adressée au ministre.

M. Bourbeau: Il y avait autrefois la possibilité qu'un citoyen demande une audience publique à la Commission municipale. Maintenant, on a retenu que ce soit seulement à la demande du ministre.

M. Dufour: Mais la Commission municipale n'a jamais eu le droit, elle-même, de tenir une audience sur une élection.

M. Bourbeau: Non, pas de son propre chef.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 139 étant adopté, j'appelle l'article 140.

M. Dufour: De quelle façon le public pourrait-il être tenu au courant du rapport de l'audience faite par la commission?

M. Bourbeau: Cela devient un document public entre les mains de la municipalité et un citoyen qui veut en avoir une copie la demande au conseil municipal. Si jamais le conseil municipal refuse, il y a toujours la loi sur l'accès à l'information qui obligerait la municipalité à lui en donner une.

M. Dufour: Ah oui! Comme les délais sont très courts, même avec la loi sur l'accès à l'information, les délais sont très courts pour

pouvoir protester ou réagir. S'il est obligé de recourir à la loi sur l'accès à l'information, le problème pourrait être réglé différemment.

M. Bourbeau: Si une municipalité refuse de rendre public un document, pas seulement une municipalité, mais un ministère aussi, il y a une façon de l'obtenir, c'est de passer par la loi sur l'accès à l'information. Normalement, un document public, on ne refuse pas de le rendre public, parce qu'on sait qu'un citoyen peut toujours y avoir recours, mais si on fait obstruction, il y a des délais. Mais, finalement, le résultat est le même. Éventuellement, le document...

M. Dufour: Il y a des délais, mais admettez-vous avec moi que le délai pourrait être trop long et qu'il n'y ait rien qui se passe? Il y a du temps qui court.
(22 h 15)

M. Bourbeau: De toute façon, je présume que si jamais une municipalité voulait faire de l'obstruction, un citoyen pourrait toujours demander au ministère et, étant donné que c'est un document public, on ne refuserait pas de le rendre public.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 140 étant adopté, j'appelle maintenant l'article 141.

M. Bourbeau: L'article 141 est à peu près une copie conforme d'un article qu'on a vu précédemment dans le chapitre portant sur les regroupements et sur la constitution de municipalités, l'article 94, par exemple.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 141 ?

M. Dufour: Il y a juste un point qui me tracasse un peu. C'est la question qui avait été soulevée par une des deux unions, concernant la question de la procédure d'annexion. Supposons qu'elle s'arrête quelque part dans le temps où n'y a pas eu de consensus, où la majorité ne s'est pas exprimée favorablement, il n'y a rien dans le projet de loi que j'ai vu jusqu'à maintenant qui empêcherait la municipalité de recommencer ces procédures immédiatement. C'est-à-dire qu'après tous ces travaux-là, toute cette organisation, tout ce brasse-camarades, ils ont eu un vote négatif ou une décision négative, mais il n'y a rien dans la loi qui empêche la municipalité de recommencer immédiatement.

M. Bourbeau: M. le Président, on a enlevé ces articles-là qui existaient dans l'ancien droit.

M. Dufour: Mais quel est le but d'enlever cela?

M. Bourbeau: C'est parce qu'on s'est rendu compte à l'usage que, finalement, on a eu des cas où, quand la municipalité voulait revenir à la charge avant le délai de deux ans, il y avait des façons de le faire auxquelles on ne pouvait pas s'opposer. Par exemple, on pouvait reprendre la procédure d'annexion en modifiant d'une façon très légère le territoire annexé. Il ne s'agissait que de changer une borne, une frontière de quelques mètres et ce n'était plus le même territoire, donc ce n'était plus la même procédure. Par conséquent, on ne pouvait pas s'opposer à ce qu'il y ait une demande dans un délai très court. C'est une des façons qui étaient utilisées.

M. Dufour: Quand on choisit des choses qui sont compréhensibles, je peux vous donner juste la preuve que je comprends vite. Dans vos arguments, vous devriez peut-être prendre pour modèle ce que je vous dis.

M. Bourbeau: J'en prends note. On va essayer d'être plus clair.

M. Dufour: En prendre note, c'est de la dérision, M. le ministre, ce n'est pas de même qu'on apprend à quelqu'un qu'on est sérieux. Vous n'avez pas donné la preuve à venir jusqu'à maintenant que c'était vrai que vous en preniez note. Prenez-en note et agissez en même temps; à partir de là, je vous croirai, quand je le verrai, mais je ne l'ai pas vu encore.

M. Bourbeau: M. le Président, je voudrais...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 141 est adopté?

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: Je voudrais simplement dire au député de Jonquière que ce que je viens de dire, je l'ai dit dans mon discours en Chambre, lors de la deuxième lecture sur l'adoption du principe. Alors, si le député avait écouté, cet argument-là je le lui ai servi lors de cette adoption du principe.

M. Dufour: Vous n'avez rien accepté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 142.

Proposition de modification du ministre

M. Bourbeau: L'article 142 introduit une procédure permettant au ministre des Affaires municipales de proposer une modification à l'égard du règlement d'annexion.

M. Dufour: C'est toujours le même phénomène qu'on rencontre depuis le début, c'est que la municipalité et les citoyens n'ont pas néces-

sairement le rapport de ce qui est remis à la municipalité. Quand il n'y a pas de modification, il n'y a pas de problème; quand il y a une modification, les citoyens étaient partie prenante, mais ils ne deviennent plus partie prenante à la minute où vous entrez dans le portrait et je ne trouve pas cela correct. Accepté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 142 étant maintenant adopté, j'appelle l'article 143.

M. Bourbeau: Ce sont toujours des articles déjà vus, M. le Président.

M. Dufour: Cela va être les mêmes remarques que celles qui s'appliquent depuis le début. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 143 est-il adopté?

M. Dufour: L'article 143 est adopté, toujours avec les mêmes remarques que celles que j'ai faites aux articles similaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Jonquière. J'appelle l'article 144.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 145.

M. Dufour: Je pense que c'est une question de cohérence de notre part. J'ai fait connaître, à l'article 96, les raisons pour lesquelles je m'opposais à des choses semblables. Il y en a d'autres qui disent la même chose. L'article 101, par exemple, où les citoyens ont 30 jours pour s'opposer lors de la réception de l'avis de la modification; les citoyens n'en ont pas pris connaissance - ils n'avaient pas tellement le moyen de le faire non plus. Pour ces raisons, cet article sera adopté sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle l'article 146.

M. Dufour: Même raison. On donne plus de temps à une partie qui est non prenante, soit 60 jours pour faire connaître son avis. On ne l'a pas donné aux citoyens. Adopté sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle l'article 147.

M. Bourbeau: Cet article prévoit la publicité qui doit être accordée à la proposition de modification dans le cas où le ministre des Affaires municipales le requière, afin de donner aux personnes intéressées du territoire visé par la demande d'annexion l'occasion d'intervenir dans le processus de modification de cette demande.

M. Dufour: Mais cela dépend toujours - et je pense que c'est important - du fait que le ministre le requière, mais il pourrait ne pas le requérir. C'est cela?

M. Bourbeau: Oui, effectivement.

M. Dufour: Encore une fois, adopté sur division, puisqu'encore là, les citoyens ne sont pas dans le coup.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle l'article 148.

M. Dufour: Comme il n'y a pas obligation de publier l'avis, parce que si le ministre ne le requiert pas, il n'y a pas de publication, il est difficile pour nous d'accepter... Je pense qu'on a fait une discussion assez forte, hier, concernant un article similaire. Donc, de ce côté-là, je trouve qu'il y a... Je pense qu'on l'a faite à la fin de la séance d'hier soir. On l'a faite avec suffisamment de conviction, mais on n'a tout de même pas réussi. Le ministre vivra avec ces problèmes. Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. J'appelle l'article 149.

M. Dufour: Pourquoi le ministre avise-t-il par écrit la municipalité annexante, alors que la municipalité annexée serait tenue à l'écart de cette décision? Si le ministre avise par écrit la municipalité annexante, qu'est-ce qu'on dit à la municipalité annexée? À l'article 149.

M. Bourbeau: C'est parce que l'avis de modification a trait à la proposition et au règlement de la municipalité annexante. Comme il y a des oppositions à ce sujet, on avise la municipalité dont le règlement est opposé.

M. Dufour: La municipalité annexante, quand on regarde les articles précédents, peut le faire sans la volonté de la municipalité annexée. Elle pourrait aussi le faire avec la volonté de la municipalité annexée, s'il y en a plusieurs.

M. Bourbeau: Oui.

M. Dufour: Elle pourrait même le faire seulement avec l'avis des citoyens.

M. Bourbeau: C'est cela.

M. Dufour: Donc, pourquoi avise-t-on seulement la municipalité annexante? Parce qu'il n'y a pas seulement une partie. Il me semble que, dans un positionnement, dans une démarche comme celle qui a été enclenchée, que je pense sérieuse et engageante pour des citoyens et d'autres municipalités, pourquoi le ministre ne s'oblige-t-il pas à avertir les parties prenantes? En fait, il me semble que cela ne coûterait pas

beaucoup plus cher. Il est vrai que les timbres augmentent beaucoup, mais cela ne devrait pas être une opposition. Cela ne devrait pas être une objection valable, d'après moi.

M. Bourbeau: M. le Président, on n'aurait pas d'objection à ajouter que le ministre pourrait aviser par écrit et la municipalité annexante et la municipalité dont le territoire est visé. Si le député veut qu'on suspende l'article, on pourrait faire rédiger le papillon.

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: On l'introduira demain...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 149 est...

M. Bourbeau: ...ou d'ici la fin de la soirée, si on termine l'étude du projet de loi pour minuit, évidemment.

M. Dufour: Non, mais cela n'empêchera pas de faire l'amendement, même si on ne finit pas à la fin de la soirée.

M. Bourbeau: Si le député peut nous garantir qu'on finira pour minuit, l'amendement sera prêt pour minuit; cela, je peux l'assurer.

M. Dufour: Si on finit demain, vous allez avoir le temps de l'écrire dans la nuit.

M. Bourbeau: Oui, oui, on pourrait...

Une voix: On va l'écrire dans la nuit.

M. Bourbeau: On pourrait l'écrire dans la nuit.

M. Dufour: Je vois des gens bien intéressants en arrière qui m'ont fait signe que oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 149 étant maintenant suspendu, j'appelle l'article 150.

M. Bourbeau: Je rappelle au député que, quand les suggestions nous apparaissent propres à améliorer le projet de loi...

M. Dufour: En tout cas, si on reprend...

M. Bourbeau: ...on n'hésite pas.

M. Dufour: Si on le reprend à la fin de l'étude du projet de loi, on verra combien de fois vous avez...

M. Bourbeau: Cela fait déjà quelques fois.

M. Dufour: ...accepté de...

M. B our beau: ...spontanément, spontanément...

M. Dufour: Ah! En tout cas, cela n'arrive tellement pas souvent que vous sentez le besoin de le dire à toutes les fois.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous en sommes maintenant à l'article 150.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 151.

M. Dufour: Cela va. On fait seulement rappeler que...

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté?

M. Dufour: ...on pourrait s'inspirer de l'article 151 pour faire l'amendement. Cela ressemble à cela, n'est-ce pas?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 151 étant adopté, j'appelle l'article 152.

M. Bourbeau: Il s'agit d'un article, M. le Président, qui est similaire à certains articles qu'on a vus précédemment. Donc, vous me dispenserez de donner des explications.

M. Dufour: C'est là qu'on voit que les arguments que j'ai donnés jusqu'à maintenant se tiennent. Quand on regarde l'article 152, quand on doit procéder à quelque chose, vous dites: On peut faire un scrutin référendaire. Et là, vous avez des normes très sévères. Je trouve que c'est correct. Pourquoi avoir autant de relâchement dans des articles et être aussi fermés pour d'autres? On ne peut pas avoir une loi élastique, cela fait une loi comme *un yo-yo*: d'un bout, vous êtes bien corrects, bien attachés, toutes les ficelles sont attachées et à l'autre bout, vous dites: Ah! Ce n'est pas si grave que cela, et, là, cela s'en va en s'étirant. C'est en cela que je trouve que vous avez *une* philosophie difficile à comprendre. Il est difficile de suivre cela.

M. Bourbeau: C'est à deux vitesses.

M. Dufour: On pourrait s'en parler des vitesses parce que je pense que vous n'étiez pas là quand cela a été... Je pourrais peut-être en profiter pour vous informer - je serai peut-être hors du sujet, mais j'ai envie de vous le dire - quand on a parlé de vitesses, il n'était pas question de dépendance, ce n'était pas à ce sujet du tout, c'était une question sociale et dans les lois actuelles. Cela n'avait pas d'affaire du tout... Il y a des gens qui sont embarqués... et ceux qui ont fait les plus grands articles n'étaient même pas au colloque ou à la réunion.

On peut parler de deux vitesses, mais je pense que ce n'était pas dans le contexte que vous pouvez penser, que cela s'est passé.
(22 h 30)

Ceci étant dit, dans une loi, vous ne pouvez pas avoir 56 vitesses, vous ne pouvez pas en avoir dix, vous ne pouvez en avoir qu'une qui est la loi du bon sens, du jugement et de la cohérence. Les gens qui regardent cela devraient être capables de se reconnaître d'un couvert à l'autre et dire: Ces gens-là, c'étaient des gens sérieux parce qu'ils nous ont traités comme des gens sérieux. *Quand* il y a des bouts qu'on n'est pas capables d'attacher par rapport à d'autres bouts, moi, j'ai de la difficulté à embarquer dans cela. On ne peut pas avoir une voiture avec un devant de 1988 et un derrière de 1924. Cela n'aurait pas de bon sens.

M. Bourbeau: Ce ne serait pas si bête!

M. Dufour: Ce ne serait pas si bête, mais en tout cas, je ne vous proposerais pas de la faire. Si vous voulez embarquer, vous le ferez! Moi, je vais embarquer dans le devant, vous, vous embarquerez dans le derrière. Vous allez voir ce qu'on va faire avec vous autres! Vous allez voir comment cela se passe. Donc, là où j'insiste c'est que la loi doit avoir les mêmes préoccupations. On admet que c'est une préoccupation ou une démarche qui est sérieuse. Quand vous parlez, à la fin, d'une consultation, là, vous allez avec une consultation du style référendaire, conformément à la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités. C'est une loi correcte, sérieuse, qui a fait ses preuves et sur laquelle on a travaillé en plus. On a essayé de convaincre, régulièrement, le ministre qu'on avait raison. On a réussi, de temps en temps, à le faire évoluer et à le faire avancer quelque peu. En tout cas, je pense que c'est une loi tout de même qui démontre une démarche régulière, sensée et défendable. Mais, quand on regarde ce projet de loi, tantôt on est d'une rigueur correcte, je ne dirais pas excessive, mais qui fait preuve de jugement et de bon sens, alors que dans d'autres articles cela ne l'est pas. Moi, j'invite le ministre - on n'a pas encore fini d'adopter le projet de loi, il y a beaucoup d'articles suspendus - à accepter de revenir avec des articles qu'on a adoptés sur division. J'aimerais cela pouvoir dire avec le ministre que c'est une loi qui a été acceptée, à un moment donné, à l'unanimité et qui a été faite en collaboration. Cela va faire un meilleur ministre et peut-être que cela va faire une moins bonne opposition, parce que lorsque l'Opposition donne toutes ses idées, mais que le ministre les prend et les jette toutes, c'est difficile de prouver qu'on a fait une bonne opposition, publiquement. Mais le ministre fera comme pour la loi 88, il dira: C'est ma loi et l'Opposition n'a rien fait dans cela. C'est cela qui va arriver et je n'ai pas grand moyen de me défendre sur cela.

Vous l'avez dit, n'est-ce pas?

M. Bourbeau: Le député s'est chargé de dire le contraire, M. le Président.

M. Dufour: Vous avez dit que la loi 88 était votre loi et que l'Opposition n'avait rien fait dans cela. Je l'ai compris.

M. Bourbeau: Mais le député a dit le contraire dans son comté, il n'y a pas de problème.

M. Dufour: Mais vous l'avez dit lors du congrès de l'Union des municipalités. Vous pourriez peut-être dire la même chose là-dessus. Moi, j'attache tellement d'importance à l'avis des municipalités et à ces démarches, pour les avoir vécues, d'abord, de toutes les manières. Je l'ai fait dans des annexions, je l'ai fait dans des fusions volontaires et des fusions forcées. J'ai passé les trois éléments. Donc, on peut dire que le vécu que j'ai pourrait permettre de donner un meilleur éclairage. En tout cas, j'ai donné le meilleur éclairage, mais je ne suis pas sûr que les gens voulaient être éclairés et qu'ils avaient les yeux bien ouverts par rapport à ce qu'on a utilisé depuis le commencement. Là-dessus, l'article 152, on va l'accepter; je le trouve correct.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 152 étant adopté, j'en profite pour souligner la présence du député de Chauveau parmi nous. J'appelle maintenant l'article 153 et il y a un papillon.

Négociation d'un accord

M. Dufour: Avec son sourire proverbial!

M. Poulin: Je remercie le président de souligner ma présence.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Chauveau. Il y a un papillon à l'article 153.

M. Bourbeau: M. le Président, l'article 153 introduit la procédure de négociation d'un accord sur le partage de l'actif et du passif relatif au territoire visé par la demande d'annexion.

Il prévoit la première étape de cette procédure, c'est-à-dire la transmission, par le ministre, à chacune des municipalités concernées d'un avis qui indique son intention d'approuver le règlement d'annexion modifié ou non et le délai pour lui présenter une proposition de négociation d'un accord. Signalons que la modification apportée au règlement doit avoir reçu l'approbation de la municipalité annexante et, s'il y a lieu, celle de la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion et des personnes habiles à voter de ce territoire.

La modification vise à remplacer dans la quatrième ligne du troisième alinéa les mots "la majorité des" par le mot "les". L'amendement proposé va dans le même sens que celui proposé à l'article 64 quant au nombre de votes affirmatifs requis, lors d'un scrutin référendaire, pour que les personnes habiles à voter soient censées avoir approuvé une modification au règlement d'annexion.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 153, tel qu'amendé, est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 154.

M. Bourbeau: L'article 154 prévoit que le ministre nomme un conciliateur et fixe un délai pour la conclusion d'un accord s'il a reçu dans le délai prescrit, la copie de la décision de l'une des parties proposant la négociation d'un accord.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 154 étant adopté, j'appelle l'article 155.

M. Dufour: Est-ce qu'on n'avait pas apporté un amendement?

M. Bourbeau: Oui. M. le Président, on va suspendre l'article 155, si vous voulez.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 155 étant suspendu, j'appelle l'article 156.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 156 étant adopté, j'appelle l'article 157.

M. Bourbeau: M. le Président, il y a des bruits insolites! On est toujours à l'article 157.

M. Dufour: C'est pas mal à cause du député de Chauveau.

M. Poulin: Aïe, je n'ai pas encore dit un mot! Laissez-moi dormir comme il faut! Vous m'avez réveillé hier soir et je ne vous ai pas aimé. Alors, je ne suis pas encore endormi, là.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 157, M. le député de Chauveau?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le **Président** (M. Saint-Roch): Nous prenons bonne note de vos paroles!

M. Poulin: Je dois vous dire honnêtement que je suis pour, d'après les conseils du député de Jonquière.

M. Dufour: Cela va!

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'article 157 étant adopté, j'appelle l'article 158.

M. Bourbeau: À l'unanimité.

M. Dufour: C'est un peu un acte de foi que vous nous demandez pour cet article, parce que la modification, on souhaite toujours qu'elle ne soit pas importante, mais elle pourrait l'être. C'est une question de jugement. Elle pourrait être adoptée; on pourrait approuver l'accord et les deux municipalités pourraient s'être prononcées, mais les citoyens pourraient être complètement en dehors de la décision.

M. Bourbeau: Ils pourraient, mais il y a quand même la possibilité de les consulter.

M. Dufour: Mais c'est toujours une question d'appréciation selon que c'est une modification importante ou pas.

Une voix: Cela va. Adopté.

M. Dufour: Cela me coûte.

Une voix: On va faire les policiers.

M. Dufour: D'accord.

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'article 158 étant adopté, j'appelle l'article 159.

M. Dufour: Je ramollis. Je sens que je -ramollis.

Une voix: Non, cela va bien.

M. Dufour: Cela va.

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'article 159 étant adopté, j'appelle l'article 160.

Décision ministérielle

M. Bourbeau: L'article 160, comme les lois actuelles, établit le pouvoir du ministre d'approuver le règlement d'annexion, modifié ou non. Cette fois, il précise le pouvoir d'approba-

tion du ministre à l'égard du règlement d'annexion modifié, c'est-à-dire que la modification apportée au règlement doit avoir reçu l'approbation de la municipalité annexante et, s'il y a lieu, celle de la municipalité dont le territoire est visé par la demande d'annexion et des personnes habiles à voter de ce territoire.

Comme nous l'avons déjà souligné à l'article 142, il ne sera plus possible dorénavant que le ministre agisse unilatéralement à l'égard du règlement d'annexion, c'est-à-dire qu'il impose des modifications à celui-ci, sans les soumettre à un processus d'approbation.

M. Dufour: Je pense que de ce côté, on a donné suffisamment nos couleurs par rapport aux citoyens qui sont concernés. Encore là, ils ne sont pas nécessairement au courant de ce qui se passe. Ce sont les municipalités qui prennent les décisions à leur place. Je vais l'adopter, mais je ne suis pas complètement satisfait. Si vous avez décidé de faire votre lit de cette façon, on va continuer. Cela va.

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'article 160 est adopté. J'appelle l'article 161.

M. Dufour: Cela va.

Le **Président** (M. Saint-Roch): L'article 161 étant adopté, j'appelle l'article 162. Nous avons un papillon.

M. Bourbeau: Oui. L'article 162, comme le Code municipal, prévoit, en premier lieu, que le ministre de l'Énergie et des Ressources approuve le plan accompagnant le règlement d'annexion avant la publication de l'avis de l'approbation de l'annexion dans la **Gazette officielle du Québec**. Il indique ensuite que la description du territoire apparaissant dans l'avis est celle rédigée par le ministre de l'Énergie et des Ressources. Il s'agit de légaliser une pratique courante de ce ministère qui vise l'harmonisation de la rédaction des descriptions de territoires.

Pour ce qui est de l'amendement, il vise à supprimer, dans la première ligne du deuxième alinéa, le mot "technique". L'amendement proposé vise à supprimer un mot inutile.

M. Dufour: Mais "description technique" est une formule qui était employée avant.

M. Bourbeau: Oui, c'est une formule qu'on employait fréquemment, mais on emploie maintenant seulement le mot "description".

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 162 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 163 et nous avons un papillon.

M. Bourbeau: Le papillon vise à insérer dans la deuxième ligne et après le premier mot "de"... Je reprends, M. le Président. "L'article 163 du projet de loi 7 est amendé par l'insertion dans la deuxième ligne et après le premier mot "de", du mot "la". L'amendement à l'article 163 ne constitue qu'une correction de style.

M. Dufour: Ce qui fait "de la publication".

M. Bourbeau: C'est cela. Cela se lira: "En vigueur à la date de la publication de l'avis."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 163 tel qu'amendé est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 164.
(22 h 45)

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 164 étant adopté, j'appelle l'article 165.

Dispositions transitoires

M. Dufour: Pourquoi les mots "annexion totale" sont-ils employés? Une annexion totale, cela devient une fusion, non? Expliquez-moi cela. Je ne demande pas mieux. J'ai toujours pensé que quand l'annexion est totale, elle fait disparaître, donc c'est une fusion.

M. Bourbeau: C'est lorsqu'une municipalité annexe la totalité d'une autre municipalité mais que ce n'est pas considéré comme une fusion. Par exemple, Montréal a annexé Pointe-aux-Trembles. Cela n'a pas été une fusion, cela a été une annexion, mais la totalité du territoire a été annexée. Cela peut se faire comme cela.

M. Dufour: Vous m'en apprenez, parce que j'ai toujours pensé que lorsqu'on faisait disparaître complètement un territoire, c'était une fusion. On l'a fait, on a fusionné un petit village et c'était une fusion. Je n'ai jamais vécu cela.

M. Bourbeau: J'aimerais peut-être souligner...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le minis-

tre.

M. Bourbeau:... au député de Jonquière que l'article 36 de la Loi sur les cités et villes qui parle de l'annexion de nouveaux territoires dit: "Le conseil de la municipalité peut, par le vote affirmatif de la majorité absolue de ses membres, faire des règlements pour étendre les limites de la municipalité en y annexant, pour des fins municipales, en tout ou en partie, toute autre municipalité contiguë." Donc, cela peut être une annexion de la totalité d'une municipalité.

M. Dufour: Est-ce que c'est un amendement qui a été apporté aux lois, il me semble, en 1970, 1972?

M. Bourbeau: On me signale que cela n'a jamais été modifié. C'est là depuis 1964.

M. Dufour: Ah bien!

M. Bourbeau: On en apprend tous les jours.

M. Dufour: Ah! Il y en a qui en apprennent moins, mais c'est vrai qu'on peut en apprendre tous les jours.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que...

M. Dufour: On peut en apprendre. On en n'apprend pas tous les jours, malheureusement. On n'a pas toujours les lumières qu'on a là devant nous.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 165 est adopté?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 166.

M. Bourbeau: Cet article s'inspirant des lois actuelles prévoit que les conditions d'annexion contenues dans le règlement et, s'il y a lieu, dans l'accord, peuvent créer une règle de droit ou déroger à une disposition d'une loi dont l'application relève du ministre des Affaires municipales, à une loi spéciale régissant une municipalité locale ou à tout acte pris en vertu d'une telle loi.

M. Dufour: On peut apparenter l'article 166 aux articles 111 et 73, puisqu'on parle de créer une règle de droit. Je demanderais qu'on le suspende et qu'on discute l'ensemble de ces articles.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 166 étant suspendu, j'appelle l'article 167.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 167 étant adopté, j'appelle l'article 168.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 168 étant adopté, j'appelle l'article 169.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 169 étant adopté, j'appelle l'article 170.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 170 étant adopté, j'appelle l'article 171.

M. Dufour: Cela va.

M. Bourbeau: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 171 étant adopté, j'appelle l'article 172.

M. Bourbeau: Le président dormait sur la "switch".

M. Dufour: Pardon?

M. Bourbeau: C'est le président qui dormait sur la "switch".

Le Président (M. Saint-Roch): Non, on préparait les articles à venir, M. le ministre. On déblayait la voie. Nous en sommes à l'article 172.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 173.

M. Dufour: Est-ce que la municipalité ne pourrait pas profiter de l'annexion pour changer de municipalité régionale de comté?

M. Bourbeau: Non.

M. Dufour: Est-ce qu'elle pourrait en faire la demande? Est-ce que le ministre pourrait en tenir compte?

M. Bourbeau: Évidemment, s'il y avait une demande semblable, cela veut dire que le petit morceau qui est visé par l'annexion au lieu de passer dans la municipalité annexante, et donc de changer de MRC, c'est la municipalité annexante qui changerait de MRC pour se retrouver dans la MRC de la partie annexée. Ce n'est pas impossible, sauf qu'il faudrait en faire la demande selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Le député sait qu'on n'est pas très porté vers les changements de MRC, mais ce n'est pas impos-

sible. Il faudrait...

M. Dufour: Comme la MRC de Hauterive...

M. Bourbeau: Pardon?

M. Dufour: C'est à la MRC de Hauterive qu'on a changé les cartes.

M. Bourbeau: C'est-à-dire que le député de Joliette est en demande sur cela présentement.

M. Dufour: Il y en a quelques-unes. Il y a seulement sur un point où je veux vous reprendre, quand vous dites, un petit morceau. Des fois, on ne le sait pas. Il peut y avoir une petite municipalité, mais comme on peut annexer la totalité d'une municipalité, cela prend vite.

M. Bourbeau: Il pourrait arriver que la partie annexée soit plus grande.

M. Dufour: Vous avez dit tout à l'heure que le territoire pouvait être annexé au complet. Ce n'est pas une municipalité qui annexe une paroisse, si la paroisse est beaucoup plus grande que la municipalité locale.

M. Bourbeau: Dans ce cas, est-ce le chien qui fait branler la queue ou la queue qui fait branler le chien?

M. Dufour: D'abord que cela branle, c'est un signe qu'il y a de la vie.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci fait que l'article 173 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 174.

M. Bourbeau: On a réveillé le député de...

M. Poulin: Non pas encore.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 174 étant adopté, j'appelle l'article 175.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 175 étant adopté, j'appelle l'article 176.

Redressement des limites territoriales

Application

L'article 176 étant adopté, j'appelle l'article 177.

Redressement

M. Bourbeau: L'article 177 introduit une règle voulant que "le ministre des Affaires municipales peut, sur demande ou de sa propre initiative, redresser les limites territoriales de municipalités locales lorsque la description de leurs limites est erronée ou imprécise ou lorsqu'une municipalité a agi sans compétence sur un territoire qui n'est pas le sien". Il s'agit d'un article de droit nouveau qui permet d'éviter le recours à la législation chaque fois que l'on veut résoudre des problèmes de limites territoriales.

M. Dufour: Là, je suis obligé de faire ma démonstration. Lorsque le projet de loi a été adopté en première lecture, j'avais attiré l'attention du ministre sur ces décisions qu'on veut introduire dans ce projet de loi. En ce qui concerne la Législature, chaque fois qu'il y a eu des limites territoriales qui n'étaient pas conformes à la réalité, les municipalités ont été obligées, que je sache, à venir devant l'Assemblée nationale pour demander de corriger leurs limites. Je pense qu'il y avait des raisons fondamentales. Pourquoi demandaient-elles de corriger leurs limites? Il y avait le point de vue légal, mais les municipalités auraient aussi pu poser des actes illégaux sur des territoires où elles n'avaient pas juridiction. Le but recherché dans ce projet de loi est d'assouplir les règles, mais je ne vois pas de quelle façon ce projet de loi, tout en assouplissant les problèmes, va garder le caractère important des limites territoriales des municipalités. Je suis fondamentalement convaincu que c'est vrai que cela demande un peu plus de travail lorsque les municipalités...

Je pense que c'était dans le comté de Maskinongé, l'an passé, que trois municipalités avaient des problèmes de limites territoriales. Nous étions heureux de concourir à la correction de cette lacune, mais cela s'est fait d'une façon correcte et cela s'est fait devant les gens qui sont responsables de la loi sur les municipalités. C'est l'Assemblée nationale qui donne naissance, qui donne vie à des municipalités. S'il y a des problèmes à l'intérieur des municipalités, il n'est que juste, raisonnable et normal que ces mêmes instances corrigent ce qui doit être corrigé. Le fait de donner au ministre ce pouvoir de corriger des limites territoriales me semble trop onéreux ou exagéré par rapport à ce qui se passe. Ce n'est pas tous les jours, d'abord, que les municipalités ont des limites territoriales non conformes à la réalité. Lorsque cela arrive, les législateurs n'ont qu'à procéder, comme ils l'ont toujours fait, même s'il y a des coûts à cela. Si on veut garder le caractère d'institution des municipalités, il me semble que c'est juste normal qu'elles puissent revenir devant la Législature. D'abord, cela leur permet et cela permet aux législateurs de voir ce qui se passe sur leur territoire. Si on corrige les limites territoriales

en disant: Tout est correct...

Je pense qu'on délègue un pouvoir trop grand à un ministre seulement. Ce n'est même pas le gouvernement, c'est le ministre des Affaires municipales qui s'arroge ce droit-là. C'est vraiment un droit nouveau et, dans ce sens, on doit être prudent. Il est bon que les municipalités sachent que le législateur est intéressé par ce qui se passe sur le territoire du Québec et qu'il voit ce qui se passe. Si ce problème de limites territoriales se pose, je ne vois rien d'anormal à ce que ces gens-là viennent à l'Assemblée nationale ou en commission parlementaire pour demander aux législateurs de se pencher sur le problème. Il pourrait y avoir des limites territoriales de corrigées et il y a des actes illégaux... À moins qu'on veuille cacher des choses, mais cela ne doit pas être le but recherché. Je ne veux pas prêter d'intention au ministre, mais ils disent sûrement que cela prend moins de temps, que c'est plus facile et que cela coûte moins cher. Sous ce prétexte-là, on pourrait se permettre à peu près n'importe quoi. Du point de vue démocratique, on pourrait "bulldozer" toutes les règles démocratiques en disant: Cela coûterait moins cher si on le faisait d'une façon; il y aurait moins de problèmes si on le faisait d'une autre façon. On finit par banaliser tout ce qui se passe et tout devient normal. L'anormal devient le normal, parce qu'on a décidé qu'il fallait que cela cause le moins de problèmes possible. Je ne pense pas qu'on doive aller aussi loin dans une démarche. Je pense bien qu'on doit essayer de faciliter les choses, mais dans des actes intrinsèques, parce que c'est vraiment la valeur de la municipalité, les premières bases, soit avoir des citoyens et un territoire.

(23 heures)

Donc, le territoire est sûrement d'une importance capitale pour la municipalité. Mais si elle pose des actes qui ne sont pas sur son territoire ou même si elle n'a pas posé d'actes... Si elle n'a pas posé d'actes, c'est peut-être un peu moins compliqué, mais ce serait surprenant qu'une municipalité ait un territoire où elle ne pose pas d'actes quelque part dans le temps, que ce soit pour faire des chemins, de l'entretien, des emprunts ou du développement qu'elle doit faire.

Je pense que de ce côté-là, jusqu'à maintenant, il n'y a pas de municipalités qui aient eu de refus concernant le redressement de leurs limites territoriales. Je ne pense pas non plus que ces demandes aient été de nature ou d'une amplitude telle qu'elles aient paralysé les travaux de l'Assemblée nationale ou qu'elles aient forcé les élus ou les députés à travailler très fort ou plus fort parce qu'il y avait un nombre incalculable de municipalités qui avaient ces problèmes-là.

Donc, pour ces raisons, je pense que le ministre devra retirer, dans ce projet de loi, ce pouvoir qu'il veut s'arroger qui, à mes yeux,

semble onéreux et qui en même temps éloigne la décision de ceux qui ont créé les municipalités. Dans le fond, le pouvoir des municipalités vient de la Législature. C'est normal que leurs actes, lorsqu'ils doivent être corrigés... Parce qu'on commence avec les limites territoriales, mais cela pourrait être autre chose. Un autre tantôt on pourrait dire: Cela va être compliqué, il faut qu'ils viennent à l'Assemblée nationale, il faut qu'ils viennent en commission parlementaire, il y a des coûts à travers cela et on devrait adopter un projet de loi pour arranger cela entre nous.

Je pense que c'est important de garder l'intérêt et que les députés sachent ce qui se passe également. Ce n'est pas seulement au ministre d'être responsable. De temps en temps, c'est bon que le parti de la majorité sache ce qui se passe et c'est bon également que l'Opposition le sache pour montrer l'importance que le législateur attache au vécu et à ce qui se passe dans nos municipalités. De ce côté-là, je serais tenté de suggérer au ministre de retirer ces articles qu'il propose en considération des remarques que j'ai faites.

Le Président (M. Sairt-Roch): M. le ministre.

M. Bourbeau: M. le Président, le point de vue qu'émet le député de Jonquière est un point de vue qui se défend très bien. Je comprends bien les arguments qu'il nous a servis. Cependant, j'aimerais faire valoir les raisons qui nous ont incités à opter pour cette solution. Je ne partage pas l'argument du député de Jonquière qui dit que les municipalités sont créées par l'Assemblée nationale, par la Législature, et que le redressement aux limites territoriales devrait donc se faire au même endroit.

Il y a assez peu de municipalités dont l'existence provient de l'Assemblée nationale ou de la Législature. La très grande majorité des municipalités sont créées par des décisions du gouvernement, des lettres patentes et ce seront dorénavant des décrets. Donc, elles ne naissent pas vraiment ici et en conséquence il n'y a pas de raisons non plus qu'elles viennent y mourir.

Maintenant, il n'est pas question ici de les faire mourir. Il est question de beaucoup moins que cela. Il est question d'un acte banal, à toutes fins utiles, qui est de redresser des limites territoriales, des limites erronées ou imprécises. Cela s'est fait jusqu'à maintenant, je le reconnais, en obligeant les municipalités à venir parader à l'Assemblée nationale, en commission parlementaire. Le député l'a souligné. Cela se fait à grands frais, parce qu'un projet de loi privé, comme celui, par exemple, que nous avons adopté au mois de décembre 1987 sur le redressement des limites territoriales de la municipalité de la paroisse de Sainte-Angèle, un projet de loi qui comprend huit articles, y compris l'entrée en vigueur, a quand même dû certainement coûter à cette toute petite muni-

palité quelque chose comme 10 000 \$, 15 000 \$ ou 20 000 \$.

J'ai posé la question à mes adjoints tout à l'heure et on m'a signalé qu'il y avait des avocats qui demandaient facilement ces honoraires-là. On doute que des avocats demandent moins de 10 000 \$ pour un projet de loi privé, actuellement. Nous ne voyons pas souvent de ces projets de loi à l'Assemblée nationale. Heureusement. Heureusement d'abord pour les municipalités, parce que cela leur coûterait cher et heureusement pour nous, parce que s'il fallait que le temps de la commission soit mobilisé continuellement pour des décisions aussi banales que le redressement d'une limite et passait son temps là-dessus, je ne pense pas que l'Assemblée nationale jouerait un rôle très utile. Le député de Jonquière reconnaîtra qu'il y a pas mal de projets de loi publics importants qui requièrent l'attention des députés et il est certainement préférable de concentrer cette attention sur des projets importants.

Je voudrais maintenant signaler au député que plusieurs cas nous sont soulignés de municipalités qui ont des limites douteuses, imprécises comme cela, mais qui ne se décident pas à venir à l'Assemblée nationale pour faire corriger les limites parce que justement, il y a des frais importants. On craint qu'avec la révision du cadastre qui s'amorce, avec les nouvelles lois, la question du zonage agricole également qui joue dans les limites territoriales ou enfin, qui précise des zones sur le territoire, de plus en plus on ait recours à des méthodes de cadastration qui font qu'on note continuellement des divergences...

Ayant moi-même pratiqué une profession qui est très proche du cadastre, je peux assurer le député que très fréquemment il y a des imprécisions dans les cadastres. Il faut comprendre que les cadastres ont été déposés, dans la presque totalité des cas, je dirais, à la fin du XIX^e siècle, vers 1870-1875, alors que les méthodes d'arpentage étaient assez primitives. On n'arpentait pas comme aujourd'hui, au laser ou avec des méthodes modernes. C'était toujours indiqué dans les contrats de notaire: Mesures anglaises et plus ou moins. Le "plus ou moins" était parfois assez important. On le voit quand on fait l'examen des titres de propriétés. Si c'est plus ou moins quand on examine les titres d'une seule ferme, d'une seule terre, on peut s'imaginer, quand on parle de la totalité d'une municipalité que le plus ou moins peut être assez important de sorte qu'on a de fortes chances de voir dans les années à venir une recrudescence de ces découvertes de surplus ou de manque de terrains dans les municipalités. S'il fallait que toutes ces municipalités viennent parader à l'Assemblée nationale, ou bien elles ne viendraient pas du tout et on continuerait dans l'imprécision, ou bien on pourrait le faire avec une procédure simplifiée.

Je pense que cet argument est tout aussi

valable, qu'il se défend. Sans vouloir d'aucune façon prétendre que l'argument du député de Jonquière n'est pas valable, je pense que celui-ci est également valable et qu'il mérite qu'on innove en insérant cette méthode qui est plus expéditive.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Bien sûr qu'on va continuer à échanger des propos quelque peu. On sait bien que les limites territoriales des municipalités ont toujours... Il y a un certain nombre d'arguments qui ne sont pas faux. Le ministre dit qu'il y a peut-être quelques municipalités qui ont des limites imprécises. Mais il ne faut pas se faire d'illusion. Pensons qu'aujourd'hui on est rendu au laser pour faire cela et que voilà dix ans, c'était supposé être amélioré par rapport à il y a vingt ans. La technique évolue régulièrement. Ce qu'on fait aujourd'hui sera peut-être dépassé dans quinze ans. Quelqu'un dira alors: Aujourd'hui, on est pas mal plus perfectionné qu'il y a quinze ans. Il y a une évolution. Je pense qu'il faut accepter cela. Il y a certainement des municipalités dont les limites territoriales ne sont probablement pas précises. La MRC du Nord a aussi eu des problèmes de limites territoriales. Je comprends qu'il y a un coût à cela.

D'un autre côté, il y a des actes légaux qui ont aussi été posés à l'égard de ces limites. Pourquoi le ministre serait-il dépositaire de tous les problèmes ou qu'il aurait toute l'autorité pour surveiller ce qui se passe? Je veux bien qu'il s'approprie un pouvoir très grand par rapport à l'ensemble du territoire du Québec, par rapport aux municipalités, qu'il se donne le pouvoir de redresser les limites. Je suis convaincu qu'il veut le faire de bonne foi pour épargner des coûts, mais si les avocats facturent trop, on pourrait peut-être demander à la corporation des avocats de mettre des honoraires raisonnables. Vous pourriez peut-être aussi assouplir les règles pour les projets de loi privés. On pourrait peut-être établir des normes. On pourrait peut-être donner un service technique pour permettre d'aider les municipalités dans le sens où, si c'est vrai qu'il y a des problèmes, je suis convaincu que le ministère pourrait trouver une formule pour que cela coûte moins cher aux municipalités. Mais ce n'est pas une raison. Je vous l'ai dit tout à l'heure. Sur le principe que cela coûte de l'argent et que c'est compliqué, il n'y a plus de lois qui tiennent. Il s'agit de tout mettre cela au plus simple et au plus facile.

On prend les problèmes les plus complexes et on parle de la cour qui siège, par exemple. Cela coûte une fortune quelquefois et cela n'a pas d'allure au point de vue du coût. Mais au nom de la justice et au nom du droit commun, on accepte que toutes ces procédures se fassent. Cela coûte beaucoup d'argent à la société. On

met des moyens de protection non pas pour la majorité de la population, mais pour une infime minorité. Mais c'est le coût de vivre en société, c'est le coût de vivre dans des organisations, dans des organismes structurés.

La municipalité est une organisation qui a une structure importante, qui a des responsabilités, qui est régie par des règles précises. Il y a en a aussi de moins précises avec le projet de loi qu'on est en train d'étudier. Il y a certaines règles qui sont un peu plus floues, d'après mon appréciation. Ce n'est pas une affaire facile qu'on demande. Dans le fond, on demande ce qui s'est toujours fait, et qui a été approuvé par l'Assemblée nationale. Le ministre dit: Je devrais avoir ce pouvoir-là. Il ne dit même pas le gouvernement. Il dit: Moi, comme ministre des Affaires municipales, je veux avoir le droit. Si c'était le gouvernement, cela pourrait être acceptable jusqu'à un certain point. Je ne sais pas. En tout cas, c'est un décret, c'est le Conseil des ministres qui a une responsabilité. Mais là, le ministre tout seul, de son propre chef, décider qu'il peut, sur demande, ou de sa propre initiative, redresser les torts, être le redresseur des droits de la veuve et de l'orphelin...

"Lorsque la description de leurs limites est erronée ou imprécise ou lorsqu'une municipalité a agi..." C'est là le problème, ... erronée, imprécises, il n'y a pas trop de problèmes, mais "lorsqu'une municipalité a agi sans compétence sur un territoire qui n'est pas le sein". Le sens des mots qui sont là est important. Agir sans compétence, vous savez qu'on n'a pas le droit de faire ce qu'on veut dans la société. Qu'on commence à se donner ce pouvoir de redresser des choses. On sait que les municipalités peuvent l'avoir fait sans compétence, donc avec aucun droit. La municipalité pourrait être poursuivie et un peu plus loin, vous allez vous demander le pouvoir de valider les actes que la municipalité a accomplis dans ce territoire-là. C'est le pouvoir à peu près le plus grand qu'un ministre peut se donner ou a pu se donner jusqu'à maintenant, depuis deux ans et demi. Comment pouvez-vous, sans rire et sérieusement, accepter qu'une mesure semblable soit introduite dans un projet de loi?

Dans le fond, il faut bien regarder ce qui s'est passé dans le passé. Je pense que le passé et garant de l'avenir et on peut s'inspirer de cela. Pourquoi, en 1988, découvre-t-on d'un coup sec que c'est le ministre qui doit faire cela tout seul, de son propre chef? Est-ce que c'est parce que depuis deux ans et demi il y a eu tellement de gens ou de municipalités qui sont venus demander de redresser leurs limites parce que ce n'était plus vivable? Je vous dis non. Même si je trouvais, comme porte-parole de l'Opposition dans ce domaine des affaires municipales, qu'il y avait beaucoup de projets de loi privés, quand c'est seulement pour les limites, je pense que jusqu'à maintenant, on l'a fait avec les explications que les gens sont venus nous donner. On a

eu un problème un peu spécifique, l'an dernier. Il y avait même un échevin qui siégeait illégalement, qui n'était même pas dans son territoire et il siégeait à la municipalité d'à côté.
(23 h 15)

Je pense que le ministre se le rappelle très bien. La MRC du Nord, dans le nord de Montréal, il y a le mot "nord", à Rivière-du-Nord, il y a eu quelque chose en ce qui concerne les limites pour autant que ma mémoire est exacte. Et le ministre semble dire oui, il se le rappelle aussi. Encore là, il y avait des limites territoriales qu'on a corrigées. Je trouve cela correct de redresser des limites dans une municipalité... Je vous dis que des fois l'esprit ne suit pas la langue.

Une voix:...

M. Dufour: La langue ne suit pas l'esprit. D'accord. En tout cas, je vais essayer de faire le plus d'esprit possible.

À mes yeux, ce pouvoir, que le ministre demande et veut s'approprier par une loi va trop loin. Si c'était juste redresser des limites ou des choses au point de vue du territoire... Après cela, normalement, c'est le ministre de l'Énergie et des Ressources qui fournit les cartes. Là, je ne le sais pas. Il n'en est pas question. Je ne sais pas si c'est écrit quelque part. Peut-être que oui; Me Roy me dit que oui. C'est à peu près cela. Donc, je comprends que la procédure va être suivie mais je ne vois pas en vertu de quel principe le ministre pourrait s'approprier ce pouvoir. Je pense que, s'il veut l'approprier, le moins qu'on puisse demander c'est qu'il appartienne au gouvernement. Au moins il y aura une responsabilité collective. Cela reste sérieux, c'est le gouvernement qui déciderait et j'aurais peut-être un peu moins d'objections.

Quant à la validation des actes, je trouve qu'on va loin. N'oublions pas que le ministre va être plus fort que les lois. Il valide des actes qui auraient été de nature illégale. Le ministre, seul, va pouvoir les valider. Je ne comprends pas cela. Il n'y a pas un ministre qui a cela dans le gouvernement actuel. Le ministre des Affaires municipales est en train de se donner un pouvoir qui n'existe actuellement nulle part. Je ne vois pas le ministre de l'Énergie et des Ressources avoir tous les pouvoirs. Je pense qu'il est astreint à des règlements et des lois. Est-ce que le ministre délégué aux Forêts a des lois qui le régissent? Il n'a pas le pouvoir d'arbitrer. Le ministre du Travail est obligé de s'astreindre à des règles. Encore là, il y a des tribunaux. Il n'est pas au-dessus des lois. Il ne peut pas décréter unilatéralement et mettre fin à une grève, à moins qu'il y ait un danger appréhendé. Par rapport à l'article, je dis que si le ministre veut adoucir, il y aurait des façons peut-être de trouver des moyens d'adoucir, d'aider les anciennes municipalités; peut-être les mettre à jour. Temporairement on pourrait peut-être regarder

s'il y a moyen de trouver une façon de le faire. Que la Législature soit au courant de ce qui se passe en même temps que cela pourrait être le gouvernement qui signe les décrets de redresser les municipalités. C'est important. C'est la façon avec laquelle cet acte va se faire. On sait bien que, lorsqu'il se fait des redressements comme cela, si le ministre le fait de son propre chef, c'est moins connu et c'est moins publié dans la municipalité que si c'est le conseil municipal qui entame la démarche. Le conseil municipal qui entreprend la démarche de redresser ses limites est au vu et au su de tout le monde. Si le ministre peut le faire de son propre chef, il peut le faire, mais la municipalité et les citoyens ne seront pas au courant. Il peut le faire et ils vont tous apprendre que c'est réglé, donc qu'il n'y a pas moyen de faire quoi que ce soit à partir de la décision du ministre. À ce moment, je trouve que c'est banaliser un acte qui est très important à mes yeux.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Bourbeau: M. le Président, je voudrais quand même souligner au député de Jonquière qu'il faut lire l'article 177 en même temps que les articles qui suivent, 178, 179, 180 et 181, etc. Il ne s'agit pas pour le ministre de déclarer, de sa propre autorité, proprio moto sans consulter d'aucune façon qui que ce soit, que les limites sont modifiées. Il faut regarder l'article 178 qui dit que le ministre transmet à chaque municipalité un avis de redressement leur demandant leur opinion; l'article 179 qui dit que les municipalités ont trois mois pour faire connaître par écrit leur opinion sur leur opposition; l'article 80 dit que le ministre peut demander que la proposition soit publiée dans un journal local; l'article 181 qui donne 60 jours à toute personne pour s'opposer à la proposition; l'article 182 qui dit que le ministre avise chaque municipalité locale de toute opposition; l'article 183 qui permet à la Commission municipale de tenir des audiences publiques sur la proposition; l'article 184 qui parle du rapport de la Commission municipale; l'article 185 qui prévoit la tenue d'un scrutin référendaire sur la proposition de rectification.

Donc, on est très très loin d'une décision unilatérale du ministre prise dans son bureau sans consultation. Tout le mécanisme de consultation des municipalités et même des citoyens est prévu dans le texte de loi. Je signale au député, tout en respectant son point de vue, que cette proposition a quand même été soumise aux deux unions municipales qui l'ont acceptée telle quelle et qui se sont déclarées satisfaites de cette procédure allégée qui permettra certainement de rectifier un certain nombre de problèmes à meilleur compte et de façon plus efficace.

M. Dufour: Je comprends qu'il y a toute la procédure, mais c'est avant, et l'article 177

précède. Comme cela peut se faire à l'initiative du ministre, il y a des changements majeurs qui sont apportés. La municipalité peut bien dire: Oui, je l'ai fait, mais ce n'est pas juste pour redresser les limites. C'est qu'en même temps, et ça on le sent venir, on dit: "lorsqu'une municipalité a agi sans compétence sur un territoire qui n'est pas le sien". Ce n'est pas pour rien que cet article est introduit, que ces mots-là sont introduits. On l'examine tout de suite après et on marque "validation d'actes". Donc, le ministre peut, lorsqu'une municipalité agit sans compétence sur un territoire qui n'est pas le sien, valider les actes que la municipalité a accomplis à l'égard de ce territoire. Valider des actes, c'est le ministre seul qui fait cela.

M. Bourbeau: L'article 177 ne traite que du redressement des limites territoriales. Cet article-là ne donne pas le droit au ministre de valider des actes. On dit que le ministre des Affaires municipales peut redresser les limites territoriales de municipalités locales lorsque telle et telle chose arrive. Mais c'est toujours un redressement de limites territoriales. Je signale également au député que le ministre ne peut pas le faire sans enclencher les mécanismes de consultation prévus à l'article 178 et suivants parce que l'article 178 dit: Avant de redresser les limites, le ministre transmet à chaque municipalité un avis. Donc, cela ne peut pas se faire sans que le ministre consulte. Tout le processus de consultation dont je parlais tout à l'heure est obligatoire.

M. Dufour: Vous allez sûrement avoir de la difficulté à me convaincre que la procédure que vous introduisez doit vous appartenir, ipso facto. Je comprends qu'il y a un certain nombre de balises que vous mettez pour faire des choses. Vous les obligez à faire de la publicité. Il y aura des coûts. Il y a aussi du temps à travers cela. Chaque municipalité va suivre ces choses. Il peut même y avoir des scrutins référendaires. Je ne vois pas de quelle façon on pourrait le faire, mais en tout cas. On le verra article par article. Je vous dis que c'est un pouvoir qui ne vous appartenait pas avant. C'est un pouvoir nouveau que vous vous appropriez. À ce moment-là, c'est de nature à changer les règles du jeu. Il n'y a rien qui empêchera, à l'avenir, quelqu'un de dire: Il y a telle affaire, je vais le faire; je vais pouvoir entrer dans ce jeu-là. Je vais continuer à prétendre que, quelles que soient les actions, et vous nous avez fait connaître votre point de vue, au cours de l'étude du projet de loi, dans certains dossiers, si c'est trop de trouble, on va mettre cela pour qu'il y ait le moins de trouble possible. C'est un peu à cela qu'on revient. C'est toujours la même argumentation. Je pense que vous avez de la suite dans les idées et je m'adonne à en avoir aussi. Donc, on arrive à peu près toujours dans le même goulot d'étranglement. Je n'essaie pas d'étrangler, j'essaie d'ou-

vrir. Mais vous, vous essayez d'étrangler. Cela finit quelque part.

M. Bourbeau: Simplifier.

M. Dufour: Simplifier. En tout cas. Il y a toujours la question dans tout cela de la transparence des actes qui sont posés qui est importante. J'attache aussi une importance à l'institution qu'est le Parlement. En fait, la première institution démocratique, c'est un Parlement. C'est une des premières institutions. De ce côté-là, le Parlement par rapport aux municipalités a fait preuve de sagesse jusqu'à maintenant. Il a accepté que les municipalités viennent proposer, défendre leur point de vue, et je pense qu'elles ont eu un accueil de la part du gouvernement. Selon le peu d'expérience ou la grande expérience que je peux avoir dans certains domaines, le Parlement a toujours été une institution qui a attaché de l'importance à ces actes. À ce moment-ci, on est en train d'enlever au Parlement une prérogative qu'il possède. Même si tout le processus est observé, c'est surtout la responsabilité que le Parlement a toujours exercée vis-à-vis des municipalités qui est changée par l'introduction de cet article. Je ne dis pas que la démocratie est faussée sur toute la ligne. Je dis qu'il y a un changement majeur et le Parlement perd une prérogative à laquelle j'attachais de l'importance... peut-être suis-je trop attaché aux institutions. Il reste que c'est comme cela. C'est comme cela qu'on met de la valeur à des institutions, quand les gens y sont attachés comme ils s'attachent au patrimoine. Ce sont des choses qui durent depuis de nombreuses années. L'argumentation que je vous ai présentée a pour objet de garder cette prérogative où elle est actuellement, c'est-à-dire au Parlement.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jonquière.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 177?

M. Dufour: Est-ce qu'à l'article 177, M. le ministre, vous accepteriez que ce soit le gouvernement au lieu du ministre des Affaires municipales? Je comprends que cela peut compliquer un peu le problème ou le projet.

M. Bourbeau: M. le Président, cela créerait des problèmes. Il faudrait qu'on reprenne toute une série d'articles. Je veux simplement signaler au député de Jonquière qu'il faudrait quand même... Je lui demanderais de considérer un point de vue. D'abord, les municipalités ne sont pas créées par une loi du gouvernement du Québec. On admet, le député de Jonquière admet qu'on puisse fusionner des municipalités sans passer par l'Assemblée nationale. De consentement mutuel, on peut annexer des municipalités, on peut les regrouper. Tout cela se fait par un processus qui est en dehors de l'Assemblée

nationale. Quand il s'agit de poser l'acte et de redresser une limite territoriale, ce qui est beaucoup moins important qu'une fusion, une annexion ou quoi que ce soit... Je vais avoir de la difficulté à convaincre le député de Jonquière parce qu'il ne m'écoute pas, M. le Président. Je suis en train de dire au député qu'il y a des gestes qui sont beaucoup plus importants que cela et le député admet, comme nous, qu'on n'a pas besoin de venir devant l'Assemblée nationale. Une fusion, une annexion, le député est d'accord qu'on le fasse selon une procédure qui ne demande pas la venue ici devant l'Assemblée nationale. Si on est d'accord qu'on peut annexer une partie de municipalité ou qu'on peut fusionner des municipalités sans venir à l'Assemblée nationale, pourquoi, quand il s'agit de redresser une petite frontière de rien du tout, une limite, un geste tout à fait banal, faudrait-il sortir la grosse matraque et venir à l'Assemblée nationale adopter une loi? Il me semble que ce qui est plutôt surprenant et anachronique, c'est qu'on ait conservé jusqu'à aujourd'hui la procédure lourde et coûteuse d'une loi pour redresser une limite territoriale. Dans ce sens-là, je pense qu'en procédant comme on le fait, on ne fait que remettre à sa place une procédure qui n'aurait jamais dû loger ici à l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je veux apporter une nuance. Quand on parle d'annexion et de fusion, il y a une certaine volonté qui est introduite. Ce sont les municipalités qui, assez souvent, ou les contribuables qui entreprennent les fusions ou une annexion. Donc, c'est un peu différent. J'admets que tout ce processus-là est suivi. En ce qui concerne la validation des choses qui ne sont pas correctes, en tout cas je vous attends, cela peut arriver un jour que vous nous disiez: Vous savez, on a délimité des choses territoriales et on va valider les actes qui pourraient ne pas être légaux. On le fait. Ce serait bien plus facile si on n'avait pas besoin de faire cela. Vous n'aurez qu'à dire: On le fait quand même. Je pense qu'il y a des choses qu'on pourrait accepter et, à ce sujet, je proposerais un amendement qui pourrait se lire comme suit: L'article 177 du projet de loi 7, Loi sur l'organisation territoriale, est modifié par le remplacement, dans les première et deuxième lignes, des mots "le ministre des Affaires municipales peut, sur demande ou de sa propre initiative" par les mots "le gouvernement peut, sur recommandation du ministre des Affaires municipales". À ce moment, je pense que cela remettrait les choses... pour faire la concordance, c'est-à-dire qu'il y aurait à l'article 178... C'est entendu que si l'article 177 est adopté, il faudrait faire un amendement à l'article 178 également.

(23 h 30)

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y

a des interrogations sur l'amendement proposé par M. le député de Jonquière?

M. Bourbeau: M. le Président, c'est à vous de nous dire si vous reconnaissez que l'amendement est recevable ou non.

Le Président (M. Saint-Roch): Leur amendement est recevable, M. le ministre.

M. Bourbeau: Est-ce que le député de Jonquière - étant donné qu'on connaît déjà son point de vue - nous laisserait dire quelques mots?

M. Dufour: Je pourrais essayer d'expliquer immédiatement pourquoi. C'est évident que c'est un acte important de redresser des lignes municipales, qui va à rencontre aussi des droits qui sont reconnus, sur lesquels on s'est toujours appuyé dans le passé, où les commissions parlementaires ou l'Assemblée nationale se prononçaient régulièrement. Pourquoi? Parce que cela touche justement la légalité de l'existence de la municipalité.

C'est sûr, également, que lorsque le ministre nous fait un rapprochement entre les fusions et l'annexion, à mes yeux, ce n'est pas la même chose. C'est un processus légal, l'annexion et la fusion. C'est un processus reconnu. C'est un processus qui a été initié par des municipalités, au départ. Donc, ce n'est pas une question de territoire, de poser des actes. Si les municipalités ont posé des actes illégaux, ce n'est pas parce qu'elles vont fusionner ou annexer qu'elles vont enlever la qualité des actes qu'elles ont posés ou la malhonnêteté des actes qu'elles auront posés. Je pense que ce n'est pas cela. Le problème d'une fusion, ce sont des entités d'annexion, des entités qui mettent en commun leurs ressources et des citoyens qui décident de vivre dans une même agglomération.

Donc, ce processus-là est connu, il est au vu et au su de tout le monde. S'il y a des problèmes, en tout cas, ils doivent se discuter et il y a des forums pour le faire. Pour ce qui concerne le redressement des limites territoriales, c'est un acte important au même titre que lorsqu'on a mis des municipalités régionales de comté, parce qu'on a obligé d'avoir des décrets gouvernementaux. Ce n'est pas le ministre qui décide là-dedans. Ce sont des décrets gouvernementaux qui décident des limites. Cela prend un arrêté en conseil, donc un décret gouvernemental, pour donner une existence aux municipalités régionales de comté, tracer leurs limites et leur donner un certain nombre de fonctions, et leurs fonctions sont également déterminées par des lois.

Donc, on connaît suffisamment la façon dont cela se fait et on sait comment on procède. Donc, par rapport à la limite d'un ministre seul, même si tout un processus est engagé après, il peut l'initier tout seul, ce processus. Il n'est pas

question de consulter. Il peut décider lui-même, de sa propre initiative, de redresser les limites territoriales pour n'importe quelle raison. Tantôt, cela peut être pour une raison, parce que les limites sont floues, tantôt, parce que cela peut être des choses qui ne sont pas correctes, tantôt, par d'autres affaires.

En même temps, le ministre des Affaires municipales s'expose probablement... peut-être pas lui, mais d'autres pourraient s'exposer. Moi, je protégerais le ministre actuel et ses successeurs vis-à-vis des pressions qu'il pourrait subir. Cela pourrait être des conseils municipaux qui se rendent compte ou d'autres groupes de pressions dans des municipalités qui s'aperçoivent qu'il y a des problèmes de limites territoriales et qui pourraient faire des pressions pour pouvoir corriger cela, parce qu'il sait également qu'il a le pouvoir de corriger des actes illégaux. Donc, c'est un pouvoir qui est fort. C'est un pouvoir qui est grand. C'est un pouvoir qui dépasse la moyenne, qui dépasse la commune mesure.

Je pense qu'un Parlement qui va accorder cela à une personne, quelles que soient ses compétences, quelles que soient ses qualifications, c'est aller trop loin. Trop fort ne casse pas, mais trop, parfois, on dit que c'est trop. Pour moi, c'est difficile à accepter; c'est inacceptable. Même s'il arrive parfois que des municipalités... Et le ministre nous donne souvent cela comme argument: Les unions m'ont donné leur accord. Parfois, c'est bon. Parfois, on doit aller en dehors des unions. Le ministre n'est pas seulement le porte-parole des unions. De temps en temps, il faut qu'il donne son point de vue personnel. Il faut qu'il donne aussi ses couleurs. Il faut qu'il le dise. Il fait partie du gouvernement. Sans cela, le ministre ne fait pas partie du gouvernement, il fait partie de l'union municipale. J'ai été habitué, pour avoir travaillé avec des unions, de ne pas toujours avoir eu raison avec le ministre des Affaires municipales dans le temps, quand on négociait sur certains sujets mais je trouvais cela correct. Je sais que tantôt, on défend un point de vue et tantôt, un autre.

Mais par rapport à ce pouvoir, s'il y a des pressions qui s'exercent par rapport aux limites de ces municipalités qui ne sont pas exactes, je ne vois pas de quelle façon le ministre va pouvoir résister. En tout cas, sur la place publique, peut-être que vous pourriez faire adopter votre projet de loi mais, au point de vue politique, vous allez peut-être vous faire bien plus de tort que de bien, parce qu'il y a des gens qui vont peut-être s'interroger, quand vous allez dresser les limites. Pourquoi cette municipalité passe-t-elle avant l'autre? Pourquoi ce coin est-il considéré et l'autre, pas? Comme vous ne pourrez pas tout faire en même temps, vous allez vivre avec un certain nombre d'interrogations, de problèmes et de contradictions.

Je vous dis que cela appartenait à l'Assemblée nationale avant. Vous ne pouvez donc pas accuser l'Assemblée nationale. Personne ne

pouvait dire: Pourquoi sont-ils traités de cette façon par rapport à d'autres? C'était l'ensemble des députés, au fond, qui prenait des décisions par rapport à ce qui se passait sur ce territoire. Vous voulez vous approprier ce pouvoir sans connaître, et je suis convaincu que personne autour de la table ne connaît tous les problèmes qui sont suscités ou qui pourraient exister dans l'ensemble des municipalités du Québec. Vous prenez un bon contrat. Vous allez prendre un contrat qui, à mes yeux, est trop gros, qui va trop loin et qui vous donne trop de pouvoirs. Et je pense que l'amendement que je suggère sert à vous garder une certaine prérogative parce que vous êtes encore en grande partie le maître d'oeuvre. On ne veut pas vous dépouiller. On ne veut pas vous enlever votre travail comme ministre, au contraire. On dit que c'est sur la recommandation des ministres des Affaires municipales. Donc, le ministre des Affaires municipales est dans le coup. Le gouvernement est dans le coup. S'il y a des gens qui prennent des décisions, ils les assumeront ensemble, à défaut que ce soit l'ensemble des députés qui prenne les décisions. Au pis aller, c'est ce qu'ils représentent du point de vue des élus par rapport à la population et, dans ce temps-là, on parle du gouvernement. Le gouvernement, tout le monde comprend cela. C'est le Conseil des ministres. Assez souvent, si on regarde comment cela se passe dans les partis, même si quelqu'un veut aller trop vite, parfois c'est une certaine protection, parce qu'il y a plusieurs personnes autour d'une table qui peuvent prendre des décisions plus éclairées. Tout le monde est au courant de ce qui se passe. C'est une bonne protection à mes yeux.

Je pense que le ministre devrait accepter notre amendement qui est de nature à bonifier ce projet de loi et non de nature à compliquer tellement les problèmes. Je pense que le Conseil des ministres pourrait accepter cette responsabilité sans qu'il en perde le sommeil.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Bourbeau: M. le Président, ce n'est pas sans hésitation que je considère les arguments du député de Jonquière. Je voudrais quand même souligner qu'il faut être logique dans ce processus. On a plusieurs actes qui sont posés par une instance ou une autre. La formation des municipalités est un geste qui émane du gouvernement, du Conseil des ministres. La fusion ou le regroupement des municipalités également, cela demande une décision du Conseil des ministres. On a vu tout à l'heure que l'annexion était une décision du ministre seulement. Pourquoi? Parce qu'une annexion de territoire, c'est moins important qu'une fusion. On ne crée pas une municipalité lors d'une annexion, alors que lors d'une fusion, on en crée une. On a fait cette distinction dans la procédure que l'on suit depuis le début de

l'étude de ce projet de loi.

Il s'agit maintenant de savoir où doit se situer la décision de redresser les limites territoriales des municipalités. Est-ce un geste aussi important, plus important ou moins important, par exemple, qu'une annexion? Il est bien évident que non. Dans une annexion, on prend tout un territoire et on le fait changer de municipalité. Là, on ne fait que redresser la limite extrême d'une municipalité sans modifier le territoire, sans faire passer le territoire d'une municipalité à une autre. Donc, c'est manifestement un geste qui est moins important qu'une annexion.

Or, on a convenu tout à l'heure - et le député de Jonquière a convenu - qu'une annexion demeure la responsabilité du ministre des Affaires municipales et que cela ne va pas au gouvernement. Pourquoi, dans le cas du redressement d'une limite, ferait-on le contraire? On dirait: Dans ce cas-ci, c'est le gouvernement qui doit décider. Je laisse à penser au député ce que pourrait être une discussion autour de la table du Conseil des ministres, si vous avez 27, 28 ou 29 personnes qui commencent à décider et à discuter de la limite extrême du village de Saint-Rose-du-Dégelis pour savoir si elle passe à 200 pieds ou à 150 pieds de la fin du village. Il me semble que le Conseil des ministres est un endroit où on a à discuter de choses beaucoup plus importantes que de se demander si la limite territoriale d'une municipalité doit être redressée ou non. Je fais appel aussi à la compréhension de l'Opposition et du député de Jonquière. Je lui soumets que, finalement, la logique de la construction du projet de loi plaide certainement en faveur de conserver l'article 177 tel qu'il est présentement.

Maintenant, je reconnais au député de Jonquière son droit de penser différemment et de voter contre l'article s'il estime que ce n'est pas dans l'intérêt public.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, brièvement.

M. Dufour: Quand on parle de geste plus important qu'une annexion et qu'une fusion, je suis obligé de vous dire que, dans toute la discussion depuis le début de l'étude du projet de loi, les endroits où il y a des requêtes et dont on ne sait pas d'où elles proviennent et de quelle façon elles se passent et que vous exigez de la part du secrétaire-trésorier une attestation selon laquelle ce sont des gens qui ont signé dans le territoire, je ne trouve pas, quant à moi, que vous y avez attaché d'importance plus qu'il ne le faut. A quelques endroits, je vous l'ai dit, vous avez attaché toutes les ficelles et, à d'autres endroits, vous ne l'avez pas fait. Donc, il y a des bouts qui sont flous dans la loi et il y a des bouts qui sont mous, j'appelle cela du mou. À ce moment-là, ce n'est pas vrai que l'argument ne se tient pas sur toute la ligne.

En plus, je vous le dis et je vous le répète: Par rapport aux annexions et aux fusions, cela se faisait comme cela; on sait ce qui passait, de quelle façon cela se passait, et on était habitué de le faire. Et cela ne passait pas par l'Assemblée nationale à moins que ce ne soient des fusions forcées, comme on en a déjà vécues aussi, et non seulement sous le gouvernement du Parti québécois; cela s'est fait plus sous le gouvernement du Parti libéral. Je pense que le gouvernement libéral a fait plus de fusions forcées que le Parti québécois.

Donc, le problème qu'on a devant nous, c'est une prérogative qui a toujours appartenu à l'Assemblée nationale; donc, l'Assemblée nationale, c'est l'ensemble des députés. Là, vous l'enlevez et vous le descendez au niveau le plus bas, non pas que le ministre ne soit pas important, mais le plus bas à mes yeux, parce qu'il faudrait toujours bien procéder par étapes. Je ne dis pas qu'avec un autre processus, après avoir expérimenté le Conseil des ministres... Si vous parlez à un néophyte ou à quelqu'un qui n'a jamais vu cela... Je n'ai jamais fait partie d'un conseil des ministres, mais j'ai fait partie d'un conseil d'administration. Là, vous soulevez que le Conseil des ministres va prendre des heures à discuter de l'annexion de telle municipalité. Je pense que là, c'est faire injure un peu à notre entendement, à notre Jugement ou à notre compréhension et, même, à notre vision ou à notre lecture sur ce qui passe à un conseil des ministres. Ce n'est pas tout à fait comme cela. J'ai bien l'impression que vous devez arriver avec une pile de choses et que cela se passe assez vite à tout le monde, avec des recommandations très précises, et que cela se passe assez vite. Je ne pense pas que cela puisse paralyser le Conseil des ministres d'avoir ces décisions de plus à prendre. Je ne pense pas non plus, à moins de cas très rares, qu'il y ait des discussions à ne plus finir.

Dans le fond, ce qu'on demande, c'est très simple, ce n'est pas pour compliquer l'existence de qui que ce soit. Cela reste un acte important; on lui donne toute son importance. Je pense que, de ce côté, nous sommes tous logiques. Il est évident qu'on aurait aimé mieux ne pas apporter d'amendement et de laisser cela comme avant. À ce moment, on n'aurait pas eu à apporter d'amendement. Mais on dit, au pis aller: Est-ce qu'il pourrait être acceptable, à nos yeux, que le Conseil des ministres se prononce relativement à cela? Cela protège le ministre et cela protège aussi les municipalités. En tout cas, jusqu'à un certain point cela prouve que c'est un acte qui garde toute son importance.
(23 h 45)

Mais, moi, je dois faire rapport du redressement des limites des municipalités, parce qu'il va y avoir autre chose qui va suivre cela, soit valider les actes. On discutera de cela en temps et lieu. Je trouve que c'est aller plus loin. Je ne pense pas qu'on devrait aller aussi loin. Encore

une fois, je le répète, c'est un pouvoir qui appartient à l'Assemblée nationale. Dans le cas de fusion et d'annexion, cela n'appartenait pas à l'Assemblée nationale, l'Assemblée nationale ne se prononçait pas sur cela sauf lorsqu'il y avait des fusions forcées ou des annexions forcées. Il y en a eu des annexions forcées qui se sont faites déjà et l'Assemblée nationale s'est prononcée dans ce temps-là.

C'est un acte qui n'est pas courant. Ce n'est pas un acte banal. Le redressement des territoires des municipalités, à cause des implications juridiques de cette action, je pense que ou on le laisse entre les mains de l'Assemblée nationale ou vous acceptez qu'on le place dans les mains du gouvernement ou du Conseil des ministres. À ce moment, cela nous semblerait une concession raisonnable. Parfois c'est une bonne façon de négocier. Vous demandez plus, vous avez un peu moins, mais ce n'est pas un recul. Vous atteignez les buts que vous vouliez. Vous ne voulez pas que cela coûte cher aux municipalités? Je pense que vous atteignez le but. Cela ne coûte pas cher aux municipalités, vous avez cela. Vous simplifiez la procédure parce qu'elles n'ont pas la peine de venir nous rencontrer. Encore là, vous atteignez le but que vous vous êtes fixé. Vous voulez assouplir? Oui, cela assouplit les règles, mais au lieu d'avoir cela entre les mains d'une personne, on le confie au gouvernement et à ce moment cela devient un peu plus acceptable, même si ce n'est pas l'idéal.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'amendement du député de Jonquière? Est-ce que l'amendement proposé par M. le député de Jonquière à l'article 177 est adopté? Rejeté?

M. Dufour: C'est sur division, c'est bien sûr. Moi, je suis pour.

M. Bourbeau: Il est rejeté sur division parce que le député de Jonquière ne sera pas d'accord pour le rejeter. Donc, c'est rejeté sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): On va le rejeter sur division.

M. Bourbeau: À moins que le député de Jonquière ne soit d'accord pour le rejeter.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons maintenant à l'article 177. Est-ce que l'article 177 est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

M. Dufour: Je trouve que concernant cet article, le ministre ne fait pas beaucoup d'efforts pour se rendre aux argumentations qu'on lui présente. De ce côté, on fait des efforts hon-

nêtes pour démontrer que cet article est inacceptable. Quand même il essaierait de me convaincre en disant que, oui les deux unions étaient d'accord par rapport à cela, je peux vous donner un cas où les unions, l'Union des municipalités entre autres, ont prouvé qu'on peut faire des amendements mineurs à des règles d'urbanisme. Ces amendements mineurs, pour des gens c'est un pouce, mais pour d'autres c'est un pied. C'est cela, c'est toujours par rapport à ce qui s'est passé. J'ai vu des amendements mineurs qui parlaient d'empiètements de 20 pieds ou de 30 pieds. C'était considéré mineur pour des municipalités. Dans le fond, on faisait du "spot zoning" à travers la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il y a des cas comme cela dans toute la province. Donc, même si l'union avait accepté, je peux vous dire que devant le conseil d'administration, c'est juste par solidarité que la loi a pu être votée avec l'accord...

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: En conclusion, je trouve que le ministre ne fait pas beaucoup d'efforts pour comprendre la position de l'Opposition qui fait un travail pour bonifier les lois. Je pense qu'il aurait intérêt parfois à faire un effort un peu plus grand pour se rendre à notre argumentation qui est faite dans le but de bonifier le projet de loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 177 est adopté?

M. Dufour: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. J'appelle maintenant l'article 178.

M. Bourbeau: L'article 178 prévoit la première étape du processus de redressement des limites territoriales, la transmission par le ministre des Affaires municipales d'un avis contenant la proposition de redressement à chacune des municipalités concernées et à la MRC dont le territoire comprend celui visé par le redressement projeté, afin qu'elles puissent lui faire connaître leur opinion à l'égard de cette proposition. Comme nous le verrons à l'article 192, le ministre peut décider de valider les actes accomplis par la municipalité à l'égard d'un territoire qui n'est pas le sien, à l'occasion du redressement de ses limites territoriales.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 178?

Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 51)

(Reprise à 23 h 52)

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 178 est accepté?

M. Dufour: D'accord, l'article 178.

Le Président (M. Gauvin): L'article 178 est accepté, nous passons à l'article 179. M. le ministre.

M. Bourbeau: L'article 179 prévoit un délai de trois mois pendant lequel les municipalités régionales de comté et les municipalités concernées par la proposition de redressement peuvent transmettre au ministre leur opinion sur le redressement projeté.

Le Président (M. Gauvin): Des commentaires sur l'article 179?

M. Dufour: J'ai encore un point là, puis je trouve que vous allez encore plus loin. Dans le fond, l'article 179, la population n'est pas avertie puis vous pouvez vous dispenser de l'avertir sur toute la longueur de la démarche parce qu'à l'article 180 vous allez dire: Le plus tôt possible après que le ministre l'a requis. Si vous ne le requérez pas, personne ne va être au courant à part les conseils municipaux. Puis Dieu sait si des fois on voit des résolutions qui sont tordues. Puis il y a des conseils municipaux qui ne siègent pas avec toute la transparence et toute la visibilité, on peut vous en donner des exemples. Donc, par rapport à cela, il n'y a rien qui dit que la municipalité, que les citoyens vont être avertis. Si vous me dites que c'est important, il faudrait peut-être que quelqu'un dise quelque chose: que si vous acceptez au départ, à chaque fois que vous allez faire des redressements vous allez dire que la municipalité le fasse, pas que vous le requérez. Là, c'est toujours un bout, il n'y a plus rien, la municipalité n'existera plus, cela va être le ministre et les conseils municipaux; le citoyen n'existe plus nulle part. Par rapport à cela, je vous demande juste un effort de réflexion. La commission achève aujourd'hui ses travaux mais je vous dis, de ce côté-là, vous devriez y penser. Il y a quelque chose là-dedans. Ce n'est pas un acte banal. Avant, c'était la commission; là on vient de dépouiller l'Assemblée nationale de sa responsabilité, puis là, vous allez toute la garder pour vous et vous allez venir en circuit fermé, tout seul. Cela fait que le ministre va être autosuffisant avec les conseils municipaux. Ce n'est pas de même que moi je vois cela et je vous invite par rapport à cela... Peut-être que ce n'est pas à l'article 179 qu'on doit le faire, mais en tout cas, quelque part dans cela, entre l'article 179 et l'article 180, je ne sais pas si c'est l'article 179a ou l'article 179b, mais il faudrait toujours bien que quelqu'un sache dans la municipalité ce qui se passe. Il y a un bout d'administré en cachette.

Je veux bien croire qu'on ne veut pas faire de vagues, mais là, on est en dessous de la vague.

M. Bourbeau: Sur la question dont parle le député de Jonquière, d'abord je voudrais lui dire qu'il n'a pas raison de dire que le ministre ne prend pas au sérieux ses arguments. Tout à l'heure, on a discuté pendant à peu près une demi-heure sur l'article 177 où, à deux ou trois reprises, j'ai fait valoir les raisons qui militaient en faveur du maintien et du non-amendement de l'article 177. L'amendement du député de Jonquière, je l'ai considéré, je l'ai soupesé et, finalement, j'ai décidé de conserver l'article tel qu'il est. Mais il n'est pas exact de dire que le ministre a rejeté l'article du revers de la main. Si c'était le cas, le ministre n'aurait pas dit un mot, il n'aurait pas fait valoir d'arguments, il n'aurait pas tenté de convaincre le député de Jonquière ou l'Opposition de la justesse de notre point de vue. Et dans tous les cas où, ce soir ou les journées précédentes, j'ai accepté les amendements du député de Jonquière, je l'ai fait presque sur-le-champ, sans discussion, parce qu'il m'apparaissait, à ce moment-là, que la proposition du député de Jonquière était meilleure.

Dans ce cas-ci, je diffère d'opinion mais pas parce que je ne prends pas au sérieux les arguments du député de Jonquière. Une raison pour laquelle je ne me rends pas à cette argumentation-là c'est que, pour moi, pour le gouvernement, le redressement d'une limite territoriale n'est pas un acte aussi important que la décision de faire une annexion. Il y a une gradation dans l'importance des gestes qu'on pose. Le plus important est probablement la constitution d'une municipalité. Après, par ordre d'importance décroissant, une fusion, une annexion et finalement le simple redressement d'une limite. Si on convient que les deux premières décisions doivent se rendre au Conseil des ministres, les deux dernières ne se rendent pas. Le député a admis que l'annexion ne se rend pas au Conseil des ministres. A fortiori, le redressement d'une limite territoriale non plus.

À partir de ce moment-là, si on accepte ce raisonnement, on accepte que les procédures qui ont été convenues précédemment pour l'annexion sont suffisantes. Pour l'annexion, le député a accepté la procédure établie aux articles 179, 180, 181, 182.

M. Dufour: Cela ne valide pas l'illégalité.

M. Bourbeau: Quand on a discuté tout à l'heure des procédures d'annexion, le député a accepté qu'on procède de cette façon. Maintenant, on est à discuter d'une procédure qui, selon nous, est moins importante qu'une annexion. Si c'était bon pour l'annexion, la procédure décrite aux articles suivants et qui est la même que celle prévue pour la procédure d'annexion, mutatis mutandis toujours, je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à ce qu'on procède

comme on veut le faire présentement. Voilà les raisons pour lesquelles nous sommes d'avis que c'est très suffisant de procéder comme maintenant, c'est-à-dire que le ministre consulte les municipalités, comme pour l'annexion, le ministre peut demander la publication dans un journal, comme pour l'annexion, le ministre peut demander des audiences publiques de la Commission municipale, comme pour l'annexion. C'est la même procédure.

M. Dufour: Mais à aucun endroit dans l'annexion ou la fusion, vous n'avez le pouvoir de valider des actes illégaux. C'est ça la différence.

M. Bourbeau: On n'est pas rendu là encore.

M. Dufour: Non, mais je vois bien que c'est là la différence. Je vous dis que, par rapport à ce qui se passe, il devrait y avoir un endroit où la population serait dans le coup. On l'éloigné tout le temps. Elle n'est pas là. C'est pour eux.

M. Bourbeau: Le député anticipe des articles sur lesquels on n'est pas arrivé.

M. Dufour: Tout de suite "l'ait requis" cela veut dire quelque chose. C'est évident que chaque fois que je vais voir cela, cela va se présenter et je vais vous le rappeler. Cela n'a pas de bon sens. Je vais vous le dire à chaque fois. Ce n'est pas comme cela que vous devriez procéder. Je fais toujours appel à votre jugement pour essayer... On va vous parler d'autres articles. Cela a un effet. Regardez l'article 188: "Le redressement n'affecte pas une cause qui est pendante le jour de la réception"...

M. Bourbeau: M. le Président, je demande au député de Jonquière d'étudier les articles un par un. Est-ce qu'il estime que dans l'article 179, où on est présentement, il y a des problèmes?

M. Dufour: Si vous le dites. Je ne le sais pas. J'essaie de trouver un endroit où je vais vous convaincre d'introduire ce que je vous dis. Est-ce à l'article 179a, 179b, 180? Cela va être quelque part. Oui, cela a un certain bon sens. On va essayer de faire...

M. Bourbeau: M. le Président, actuellement, nous sommes uniquement dans les redressements de limites. Je prétends que c'est une décision qui est moins importante qu'une annexion. Le député tentera de me convaincre, quand on sera rendu à la validation des actes.

M. Dufour: Quand on attend que le cheval soit mort, après on dit qu'on va le faire ressusciter. Ce n'est pas tout à fait comme cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse,

M. le député de Jonquière, mais il est maintenant minuit. Vu qu'il n'y a pas de consentement pour continuer, la commission ajourne ses travaux.

(Fin de la séance à minuit)