



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

81 — Loi modifiant la Loi sur les transports et

85 — Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en
matière de contrats de transport d'élèves

Le mercredi 19 mai 1993 — No 80

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 81 — Loi modifiant la Loi sur les transports	CAE-4375
Pouvoirs et réglementation	CAE-4375
Commission des transports	CAE-4378
Document déposé	CAE-4378
Document déposé	CAE-4385
Transport des élèves	CAE-4395
Document déposé	CAE-4400
Infractions et peines	CAE-4403
Projet de loi 85 — Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en matière de contrats de transport d'élèves	CAE-4407
Discussion générale	CAE-4407
Parrainage par le ministère des Transports	CAE-4407
Admissibilité au transport scolaire	CAE-4415
Étude détaillée	CAE-4417

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Sam L. Elkas

M. Jean Garon

M. Réal Gauvin

Mme Christiane Pelchat

Mme Luce Dupuis

M. Jean Filion

- * M. Michel Drolet, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Gordon Smith, idem
- * Mme Marie-Christine Côté, Société de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 19 mai 1993

Étude détaillée des projets de loi 81 et 85

(Dix heures treize minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare ouverte la commission de l'aménagement et des équipements. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 81, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Lafrance (Iberville) et M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine).

Projet de loi 81

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Elkas: Non, on n'en a pas. On a tout dit hier. Là, on est prêts à étudier pour sauver du temps et être plus performants pour nos contribuables.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Garon: Non.

Pouvoirs et réglementation

La Présidente (Mme Bélanger): Non plus. Alors, j'appelle l'article 1. L'article 1, M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 5 de la Loi sur les transports [...] modifié par l'article 2 du chapitre 59 des lois de 1991, est de nouveau modifié:

1° par l'insertion, dans la quatrième ligne du paragraphe f, après le mot «renouvellement», des mots «ou à la remise en vigueur»;

2° par l'insertion, après le paragraphe g, du suivant:

«g.1) établir les conditions de délivrance et de renouvellement d'un certificat de compétence pour la conduite d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport des écoliers, prescrire les renseignements que doit contenir ce certificat de compétence et habiliter une personne à le délivrer ou à le renouveler, à déterminer le contenu du cours de formation nécessaire à son obtention ou à son renouvellement, à dispenser ce cours et à en fixer les frais;».

Mme la Présidente, il va sans dire, on s'enregistre sur un cours pour les chauffeurs, pour s'assurer qu'ils

aient la compétence avant de conduire. Et ça s'arrime ou ça suit les recommandations qui ont été faites par le Comité ministériel qui a siégé et regardé toute la problématique de la sécurité au niveau du transport scolaire, ça a suivi, comme je l'ai mentionné hier, les audiences de M. Bouliane.

On était là, présents, on était à l'écoute, contrairement à ce que plusieurs ont dit hier, surtout le député de Lac-Saint-Jean. Pas le député de Lévis parce que le député de Lévis nous a suivis et il n'a pas critiqué sur ce point-là. Il a vu ce que le ministère a fait, il a vu ce que la SAAQ a fait. Mais le député de Lac-Saint-Jean, malheureusement, lui, nouveau arrivé comme critique à l'Éducation, a pensé que rien n'avait été fait. Alors, s'il avait pris le temps, il aurait vu qu'on a répondu à bien des recommandations et que tout était en marche. Je suis confiant que les partenaires dans ce dossier vont nous permettre de réduire encore le nombre de décès et d'accidents à ce niveau qui touche nos jeunes qu'on veut protéger. C'est tout.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, des commentaires sur l'article 1?

M. Garon: Bien, je n'ai pas fait de commentaires, Mme la Présidente, bien simplement parce qu'à l'enquête du coroner Bouliane le ministre était assigné comme témoin. Il avait un subpoena, sans doute. Ils étaient assignés comme témoins, les ministres. Il y avait trois ministres qui étaient assignés comme témoins: le ministre des Transports, le ministre de la Sécurité publique et le ministre de l'Éducation. Alors, comme on ne peut pas, en vertu de notre règlement, commenter les instances judiciaires ou parajudiciaires, je n'ai pas fait de commentaires. Essentiellement, c'est ça qui s'est passé.

Alors, si on veut, on va l'étudier paragraphe par paragraphe. Au premier paragraphe, on dit, après «renouvellement» — ça, il n'y a pas de problème — «ou à la remise en vigueur». C'est parce que la remise en vigueur d'un permis, ça peut mener à toutes sortes d'arbitraires là-dedans. On établit le principe de la remise en vigueur, mais, plus loin, on pourra regarder peut-être, au fond, à l'article 2, parce que, sur le principe, ce n'est pas que le principe en soi est mauvais. Il peut arriver des circonstances exceptionnelles qui font que quelqu'un n'a pas renouvelé son permis puis qu'il doit être remis en vigueur...

(Consultation)

M. Garon: Le problème qu'il y a essentiellement, c'est que, quand on a un permis, normalement on doit

l'utiliser. Normalement, on doit l'utiliser. Si on établit des quantités de permis, des nombres de permis, puis qu'on se rend compte qu'il y a trop de permis ou pas assez de permis... Si on émet des permis à des gens qui ne les utilisent pas, puis, après ça, bien, on les remet en vigueur, même s'ils ne les ont pas utilisés, on va arriver avec une drôle de situation. Normalement, quand on regarde certains types de... Dans le domaine de la construction, ce n'est peut-être pas nécessairement un modèle, ou dans le domaine agricole, dans des domaines connexes, des petites entreprises qui opèrent, si des gens ont un permis et ne l'utilisent pas et, après ça, qu'ils peuvent le renouveler ou le remettre en vigueur comme s'ils l'utilisaient, on va arriver à des drôles de situations éventuellement. On va susciter un problème éventuellement.

C'est pour ça que, normalement, la remise en vigueur d'un permis... À moins qu'on se dise: Le nombre n'a aucune importance; on peut en émettre autant qu'on veut, il n'y a pas de problème. C'est possible, c'est une autre philosophie. C'est une philosophie, à ce moment-là, où on dit: Il y aura autant de permis, ça n'a pas d'importance. Il y aura un grand nombre de permis en vue d'une concurrence plus directe dans le cadre d'une déréglementation. Ça, c'est une hypothèse. Mais il faudrait voir clairement ce que le ministre dit qu'il veut faire quand il veut faire la remise en vigueur. Il vise quoi exactement? Au point de vue du principe. Après ça, plus loin, on va voir les modalités.

M. Elkas: On va voir les modalités à l'article 2. Peut-être qu'on pourrait le remettre...

M. Garon: Mais qu'est-ce qu'il vise?

M. Elkas: Ça, c'est des cas vraiment exceptionnels.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est des cas exceptionnels.

M. Garon: Comme quoi?

Une voix: Mme la Présidente... Excusez.

M. Garon: Comme quoi?

M. Elkas: Une mortalité est un bon exemple. Je pense que c'est celle qui nous touche le plus.

M. Garon: La mortalité, ça se comprend, mais...

M. Elkas: Oui, mais, tu sais, si on ne peut pas le faire... Le mécanique encore, c'est un autre qui peut être un gros problème.

M. Garon: Oui, mais je connais les avocats, hein,

des fois, pour faire rentrer un cure-dent, ils ouvrent une porte de grange.

Des voix: Ha, ha, ha!

(10 h 20)

M. Garon: Je les connais, les avocats, puis je sais comment... Puis je connais les rédacteurs modernes à part de ça. Le modernisme à la rédaction des lois, à mon avis, ça ne vaut pas cher. Si vous voulez mon opinion, ça fait des lois qui pètent souvent. On voit à quel point les lois pètent devant les tribunaux actuellement parce qu'on a une façon de rédiger aujourd'hui, à mon avis, qui n'est pas assez précise. C'est du laxisme, à mon avis, et ça fait qu'on ouvre des portes de grange puis, après ça, on dit: On complétera ça plus tard par règlement. Sauf qu'on voit que, des fois, la machine oublie même de mettre les lois en vigueur.

Une voix: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est facile, on dit, tout le monde... Je connais ça, la bureaucratie, hein! On assume tout le temps que tout le monde est responsable, sauf que ce n'est pas ça qui arrive dans la réalité. Les gens sont pris après ça avec des règlements, des lois comme ça, où on a ouvert des portes de grange alors qu'on avait besoin d'un trou pour faire passer un cure-dent.

M. Gauvin: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je pense qu'on a des exemples qui se présentent assez souvent, et j'aimerais vérifier auprès de M. le ministre. Vous avez un exemple; c'est que, pour valider un permis, il faut enregistrer un véhicule à une date définie. Si vous avez dans une famille des problèmes de maladie ou que, pour une raison ou pour une autre, ils ne sentent pas le besoin d'utiliser ledit véhicule, donc ils ne procèdent pas à l'enregistrement au cours de l'année, le permis est susceptible de tomber ou il tombe tout simplement, automatiquement. On trouve des gens, des propriétaires de permis de véhicule dans le domaine du vrac, plus spécialement je pense, qui font face à des situations semblables, et je crois comprendre qu'au ministère le ministre aurait le pouvoir, dans des situations semblables, de rétablir le permis, surtout quand les gens sont en mesure de s'expliquer. Je pense que c'est de créer une justice et une équité pour tout le monde.

Je me répète, mais, je vous dis, nous avons des exemples fréquents de situations de ce genre-là, et je trouve ça injuste de voir après quelques mois, pour des raisons qui sont les leurs, qu'ils n'ont pas pu renouveler leur permis parce qu'ils n'ont pas renouvelé l'enregistrement du véhicule dans les délais précisés. Et c'est une possibilité, pour ces gens-là, qu'on puisse répondre à leur demande en toute équité.

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

(Consultation)

M. Elkas: En complément, Mme la Présidente. Ça arrive une quinzaine de fois par année, et dans des cas exceptionnels. Le commissaire, aujourd'hui, il a les mains attachées, il ne peut pas... Je vous donne un bel exemple. Le décès d'un individu, le 29 juin, qui voulait laisser son commerce à son fils. Ce dernier était tellement préoccupé par l'enterrement de son père, et tout, il est pris, personne n'est là pour l'aviser. Il se réveille le 5 ou le 6 juin: Je fais quoi? Quelqu'un l'avise: Peut-être que tu aurais dû aviser le commissaire, tu aurais dû renouveler ton permis.

Comme vous le savez, il y a un gel dans le moment, il y a un moratoire sur l'émission des permis. Alors, la personne qui a hérité, évidemment, et qui veut continuer le commerce de son père ne peut pas le faire. Alors, il y a des cas exceptionnels; on parle d'accidents, de mortalité, de maladies graves. Les autres cas iront en audiences, puis c'est public, ça. Tout le monde aura une chance de dire: Oui, il a raison, il n'a pas raison. Le gars qui ne peut pas faire son paiement, il a quatre camions et il peut faire, seulement le paiement de deux sur quatre, il est mal pris. On ne peut pas l'entendre et écouter les raisons pour lesquelles il y a un délai dans le renouvellement de son permis? Il me semble que les gens sont là pour aider et non pas nuire, et c'est notre cas. Dans l'exemple qu'on vous donne, c'est des choses qui arrivent assez souvent, et j'ai été autant étonné que certains autres qui sont autour de cette table qu'il y avait 15 à 20 de ces cas par année.

M. Garon: Le problème n'est pas de cette nature. Quand il y a une mortalité, on comprend ça, pour continuer un permis existant, parce qu'une mortalité ça ne dure pas longtemps, ça. On meurt vite. Mais excepté qu'il arrive ceci. Supposons, entre-temps, qu'on a émis d'autres permis parce qu'il manquait du monde dans le bassin ou parce qu'on pensait... Parce qu'on vit dans un monde...

Une voix: Il y a un gel.

M. Garon: Oui, il y a un gel, mais le gel peut arrêter n'importe quand. Il n'est pas dans la loi, le gel. Alors, ce qui va arriver à un moment donné... Il n'y a pas rien que le vrac là-dedans, il y a aussi le transport des autobus. Qu'est-ce qui va arriver à ce moment-là? On va émettre des permis — parce qu'on a vu qu'il y a des gens qui n'avaient pas renouvelé leurs permis — puis, après ça, on va remettre en vigueur les permis, ça fait qu'on va faire comme un bassin où on... On vit dans un monde qui est réglementé, là. Ce n'est pas des permis automatiques, mais des permis qui doivent être justifiés. Alors, on se retrouvera avec d'autres permis. Ne marchons pas sur une affaire de gel temporaire. À ce moment-là, on va créer des situations qu'on n'a peut-être pas souhaitées.

M. Elkas: Dans le cas des autobus, vous le savez, ce n'est pas nouveau, c'est très, très difficile d'avoir un permis. On prétend que c'est ouvert à cette affaire-là. Ce n'est pas ouvert. C'est difficile. Il faut faire la preuve d'une demande au niveau du vrac. Il y a un gel en place. Coudon! qu'est-ce que je peux vous dire? Vous le savez, l'offre et la demande. Puis, au moment où on se parle, pensez-vous que le commissaire va émettre une vingtaine, une trentaine de permis suivant le 30 juin, pour le plaisir de le faire? Il y en a qui n'ont pas été renouvelés, ça peut arriver. Mais je ne pense pas qu'il va ouvrir les portes du jour au lendemain pour permettre... Surtout dans le temps qui court. Même dans le beau temps, il va s'assurer qu'on regarde l'ensemble des permis, les demandes, puis qu'on regarde le «trend», si vous voulez. Il le sait toujours le 30 juin qu'il va y en avoir des gens qui vont peut-être cogner à la porte 15 jours plus tard. Mais ce n'est pas comme si ces gens-là arrivaient 3, 4 mois plus tard pour demander de renouveler leur permis, qui ont été retardés à cause de maladie ou de mortalité.

M. Garon: Ce n'est pas ça, le problème. Le problème, c'est que, si on a une ouverture totale là-dedans, alors que ce n'est pas très...

M. Elkas: Ce n'est pas une ouverture totale, M. le député. Elle n'est pas là.

M. Garon: Non, mais ce n'est pas très balisé. À l'article suivant, on va voir que ce n'est pas très balisé. Je vous donne un exemple concret. Quand le ministre a commencé à donner des permis pour avoir des charges excédentaires, en 1986, en permettant à la Régie des assurances agricoles... La Régie de l'assurance automobile avait déjà le pouvoir de donner des permis pour dépasser des charges en dedans d'un cadre limité. Le ministre s'est donné le pouvoir, lui, de donner des permis additionnels, pour permettre à la Régie au-dessus de ces charges-là. La première année, c'est 100 et quelques qu'il a donnés. En 1986, je pense que c'est 150, autour de ça. Mais 3, 4 ans après, c'était rendu à 4000, 5000. Comprenez-vous? C'est ça que je veux dire. On ouvre une porte de grange pour un cure-dent, puis, après ça, on se retrouve avec la porte de grange qui est ouverte, puis on dit: Bien, pourquoi on ne rentrerait pas dedans, elle est ouverte maintenant? L'intention, c'est une affaire. L'intention, ce n'est pas marqué dans le projet de loi. Sauf que, quand le projet de loi est très peu balisé, puis qu'on ouvre une porte de grange, bien, on ne sait pas.

Deuxièmement, il y a une autre affaire à part de ça. Actuellement, il y a un régime. Si on veut changer le régime, changeons-le ouvertement. Il y a un régime actuellement. On dit: Il y a un gel. Sauf qu'il y a toutes sortes de théories qui ont cours actuellement. Le libre-échange, j'entends parler des gens qui savent à peine ce

qui se passe là-dedans, puis ils en parlent comme s'ils étaient des... C'est à la mode, on parle de ça. Maintenant, on dit: On est dans un cadre de **libre-échange** et de déréglementation, puis on dit: On peut; alors pourquoi pas?

Alors, c'est quoi? Si on veut changer le système, changeons-le ouvertement. Si on ne veut pas le changer, bien, qu'on le laisse comme il est là. Actuellement, on est en train de changer le système existant par la porte d'à côté. Moi, je le connais, je suis certain que le ministre va me dire ça... Vous savez, même ce qu'on dit pour interpréter les lois, ça ne compte même pas. Même ce qu'on dit ici, quand on interprète les lois, on ne s'occupe même pas de ça. Comprenez-vous? La loi dit ce qu'elle dit. Alors, ce qu'elle dit actuellement, c'est une remise en vigueur très large, qui n'est pas très balisée. Dans le projet de loi qu'il y a là, ce n'est pas très balisé. C'est une remise en vigueur. Quand on va voir l'article tantôt, on va voir que la remise en vigueur est très large. Ici, par exemple, vous dites: «...renouvellement ou à la remise en vigueur». Ce n'est pas balisé du tout ici, hein?

M. Elkas: Oui, mais l'intention, c'est de baliser après le règlement, après le dépôt du règlement. Il y a un dépôt de règlement qui suit le projet de loi, puis ça, ça la balise, ça.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça que... La loi, là, elle ne balise pas du tout. Elle émet le principe, après le «renouvellement ou à la remise en vigueur». Donc, la remise en vigueur pourrait être beaucoup plus large que ce que le ministre dit aujourd'hui, parce que la loi ne balise pas grand-chose.

Alors, naturellement, on va voter paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, voter paragraphe par paragraphe? O.K. Alors, le paragraphe 1°, c'est adopté?

M. Elkas: Adopté.

(10 h 30)

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

Le paragraphe 2°?

M. Garon: Le paragraphe 2°, adopté.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. J'appelle l'article 2.

M. Garon: Non, l'article 1, on a voté...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 1, adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

Commission des transports

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 2.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'aimerais, pour l'information du député et des membres de cette commission, déposer le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac qui touche, d'ailleurs, ce qu'on vient tout juste de discuter.

Alors, l'article 2...

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'autorise le dépôt.

Alors, des commentaires sur l'article 2, M. le ministre?

M. Elkas: Voulez-vous que je fasse la lecture?

La Présidente (Mme Bélanger): De l'article? Non, ce n'est pas nécessaire, juste les commentaires.

M. Elkas: Mme la Présidente, la loi ne permet pas à la Commission des transports du Québec de remettre en vigueur un permis expiré et, en raison d'un moratoire sur l'émission des permis de camionnage en vrac et des difficultés inhérentes à l'obtention d'un nouveau permis de transport par autobus, de nouveaux permis ne peuvent être émis, à toutes fins pratiques. Or, à chaque année, des titulaires demandent après la date d'expiration de leur permis que ce dernier soit remis en vigueur en invoquant des raisons sérieuses, telles que la mortalité—la demande étant alors faite par un ayant droit—la maladie, le manque de travail ou encore des exigences de vérification mécanique de la Société de l'assurance automobile qui ont empêché le renouvellement dans les délais. L'article proposé a donc pour objet de permettre à la Commission d'étendre, sans formalité, une demande de remise en vigueur pour des motifs prévus par règlement, soit mortalité et maladie, et avec audiences pour d'autres motifs qu'elle juge recevables.

Quant à l'application de cette mesure de remise en vigueur aux permis de transport par autobus émis avant 1986 ou, après cette date, en remplacement d'un tel permis, elle est justifiée par le fait que ces permis doivent être renouvelés annuellement, alors que les permis émis après 1986, autrement qu'en remplacement d'un permis émis avant cette date, le sont pour une période de cinq ans. Là encore, des motifs sérieux peuvent empêcher le renouvellement du permis en temps utile, et les probabilités d'obtenir la délivrance d'un nouveau permis s'avèrent aussi restreintes que coûteuses.

Mme la Présidente...

M. Garon: Êtes-vous au courant que la Société

des alcools a renouvelé les permis...

M. Elkas: La Société des alcools?

M. Garon: Pas la Société des alcools, la Société de l'assurance automobile du Québec...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...a renouvelé des permis, 36 permis, même si la date était expirée?

M. Elkas: Dans le vrac, ça?

M. Garon: Oui, dans le vrac, alors qu'elle n'avait pas le droit.

M. Elkas: Je ne suis pas au courant.

M. Garon: La Commission, non pas la Société; la Commission, je m'excuse. La Commission des transports du Québec, même si elle ne pouvait pas le faire, serait intervenue pour permettre à des détenteurs de permis de renouveler leur permis après le 30 juin, alors que, dans des cas de mortalité, elle avait refusé. Ça veut dire qu'elle a erré, qu'elle aurait dépassé son pouvoir.

M. Elkas: Pas dans le vrac...

M. Garon: Elle a fait le contraire de ce que vous voulez qu'elle fasse.

M. Elkas: Non, mais est-ce que vous avez, je ne sais pas... Est-ce que vous avez quelque chose que vous pouvez nous montrer, M. le député? «C'est-u» dans le vrac?

M. Garon: Dans le vrac.

M. Elkas: «C'est-u» dans l'autobus?

M. Garon: Dans le vrac.

M. Elkas: Vous êtes sûr que c'est dans le vrac?

M. Garon: Bien, moi, ce que je vous dis, je vous le dis au conditionnel, on me dit que... Je n'ai pas...

M. Elkas: On me dit: Non, non.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Moi, je vous dis que je ne suis pas au courant, et je ne pense pas que ça se fasse.

M. Garon: On dit qu'il y aurait 36 dossiers dans lesquels la Commission des transports du Québec aurait renouvelé les permis même si l'échéance était passée, après le 30 juin.

M. Elkas: Peut-être dans le taxi, où il y a des dispositions qui le permettent, mais pas dans le vrac ni dans l'autobus scolaire. Êtes-vous sûr, là? Ça vient de qui, ça, encore? «C'est-u»...

M. Garon: Bien non, je n'ai pas besoin de vous dire ça vient de qui, là.

M. Elkas: C'est un oui-dire, ça. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, ce n'est pas un oui-dire.

M. Elkas: Mais dites-moi d'où ça vient, et on va faire le suivi. Ça va me faire plaisir. Ça m'inquiète, ces choses-là, M. le député de Lévis.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Il faudrait vérifier si la Commission n'a pas agi pour corriger des erreurs administratives, dans le sens suivant. Si vous avez un citoyen qui a présenté sa demande de renouvellement d'enregistrement à la date, à l'intérieur de la date prévue, puis que, pour des raisons x, le renouvellement a connu un certain délai, et qu'il a démontré à la Commission qu'il avait fait la demande et que l'enregistrement aurait dû se faire à l'intérieur du délai prévu, parce que n'étant pas fautif, je **présume** que la Commission, si c'est porté à son attention, elle a corrigé...

Une voix: ...

M. Gauvin: Non, mais je présume, parce que, dans les faits, le client ou le propriétaire de véhicule a présenté sa demande. Et je vous parle à partir d'expériences qui nous sont racontées. Moi, le document du député de Lévis, je ne l'ai pas. Je dis: Je présume, il faudrait le vérifier, si ce n'est pas une situation comme celle-là, qui serait tout à fait logique, à mon avis.

M. Garon: Non. C'est-à-dire que la Commission des transports n'a pas le droit de renouveler des permis qui n'ont pas été renouvelés après la date d'échéance...

M. Elkas: Mais si c'était le cas...

M. Garon: ...dans la loi actuelle...

M. Elkas: Si c'était le cas...

M. Garon: Le tribunal ne peut pas changer la loi.

La loi, ce n'est pas lui qui la fait. Lui, il l'applique seulement. Alors, vous n'avez pas le droit de renouveler des permis lorsque l'échéance est passée.

M. Gauvin: Mme la Présidente, je reviens... Excusez-moi, M. le ministre. Je reviens avec une explication. Un permis se renouvelle automatiquement par l'enregistrement du véhicule. C'est les règles dans le cas du vrac et dans le cas des autres permis de transport, la plupart du temps, aussi. Donc, ça ne devrait pas, à ce moment-là, s'appeler un renouvellement de permis; c'est plutôt confirmer l'enregistrement d'un véhicule à l'intérieur de la date prévue, ce qui valide le permis. Mais c'est évident, M. le ministre, si on avait le document du député de Lévis, qu'on pourrait vérifier la provenance des sources d'information. Ça pourrait nous indiquer si c'est dans le vrac ou ailleurs.

M. Elkas: J'aimerais ajouter aussi, Mme la Présidente.

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

M. Elkas: Si c'était le cas, le président et notre ami de l'ANCAI, Clément Bélanger, il serait le premier à cogner à la porte pour nous dire: Il y a quelque chose qui ne marche pas. Surtout dans une chose aussi grave que ça, il me semble qu'il nous aurait appelés, et on n'aurait pas attendu qu'on siège en commission.

M. Garon: Moi, ce qu'on m'a dit, c'est que, dans le cas de 36 dossiers, un employé de la Commission des transports du Québec a permis à la Société de l'assurance automobile du Québec de renouveler les permis. Je ne l'ai pas si c'est des permis de vrac ou des permis d'autres choses, mais, alors que l'échéance était passée, la Commission a permis de renouveler des permis, alors que... aurait permis, alors que l'échéance était passée, dans 36 cas.

M. Elkas: Mme la Présidente, on m'a demandé si ça avait été porté à mon attention. La seule chose que je peux vous répondre: Ça n'a pas été fait. Puis, ça va me faire plaisir de m'informer, à savoir d'où ça vient, ces allégations.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non, non, ça ne va pas, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais le ministre n'est pas au courant. Le ministre devrait être au courant. Mais j'ai été aux informations; je vais vous en dire davantage dans quelques instants, pour voir de quel type de permis il s'agis-

sait. On dit qu'il y a 36 dossiers. Moi, je n'ai pas le type de permis. Alors, si on peut rejoindre...

M. Elkas: Peut-être du taxi.

M. Garon: Si on peut rejoindre la personne, on vous le dira.

M. Elkas: La personne, c'est une personne qui est responsable?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Qui n'est pas un commis?

M. Garon: Non, non, pas un commis.

M. Elkas: Pas un commis.

M. Garon: Quelqu'un qui a affaire à la Commission des transports souvent. Ça se dit, dans ces affaires-là, hein, vous savez que...

M. Elkas: Bien oui, je le sais que ça se parle, et c'est pour cette raison que je vous dis que Clément Bélanger nous aurait appelés, et il nous aurait informés si ça se passait. Ça m'étonne que lui-même ne soit pas mis au courant, le président de l'ANCAI.
(10 h 40)

M. Garon: Je vais vous revenir. Si on rejoint la personne, je vais avoir de l'information plus précise, de quel genre de permis il s'agissait dans ces 36 dossiers.

Maintenant, vous dites dans votre article:

«Le permis pour le transport d'une matière en vrac qui n'a pas été renouvelé suivant l'article 37.1 peut faire l'objet d'une demande de remise en vigueur à la Commission dans les douze mois de son expiration. Il en est de même d'un permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 — avant le 18 décembre 1986 — ou délivré à compter de cette date en remplacement d'un tel permis.» Là, c'est plusieurs années en arrière. Ça, c'est sept ans en arrière. C'est du monde à la messe. On dit: «...avant [...] ou délivré à compter de cette date». Avant le 18 décembre 1986, c'est loin.

«La Commission peut remettre en vigueur un permis lorsque le demandeur établit que le permis n'a pu être renouvelé dans le délai prescrit pour un motif prévu par règlement ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable.»

«Pour un motif prévu par règlement — regardez bien comment ce n'est pas balisé — ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable». Ça veut dire qu'il n'y a pas de balise. Il n'y a aucune balise, ne nous contons pas d'histoire. Ce qu'on dit ici: «...pour un motif prévu par règlement ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable», donc n'importe quel motif est possible. «Elle doit toutefois tenir une audience publique lorsque le motif invoqué n'est pas prévu par règlement.

«La remise en vigueur, si elle est accordée, équivaut à un renouvellement du permis. Toutefois, elle a effet à compter de la décision de la Commission et le permis ainsi remis en vigueur expire à la date à laquelle il aurait expiré s'il avait été renouvelé.»

Alors, vous voyez qu'au fond les motifs ne sont pas balisés, puisqu'il y a des motifs prévus par règlement et tout autre motif qu'on pourrait invoquer.

M. Elkas: Mme la Présidente, Me Michel Drolet est avec moi, qui pourrait répondre à cette question parce qu'elle est pas mal technique.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Drolet.

M. Drolet (Michel): Oui, Mme la Présidente. En fait, il s'agit effectivement de prévoir les cas qui nous ont été présentés jusqu'à présent par règlement. C'est des cas de mortalité, effectivement, et de maladie grave qui ont empêché le renouvellement et qui, par conséquent, ont fait perdre la possibilité à des camionneurs en vrac de poursuivre l'exploitation de leur permis après avoir recouvré la santé ou, dans le cas des ayants droit, une fois la succession réglée.

Il y a d'autres cas qu'on ne peut pas encore peut-être décrire de façon précise dans une réglementation, mais qui pourraient aussi être tout aussi pathétiques et, si on ne donnait pas la possibilité à la Commission des transports du Québec de considérer ces cas importants en audiences publiques, on pourrait se retrouver avec l'obligation de modifier fréquemment la réglementation. La Commission est justement l'organisme qui est chargé, à ce moment-là, de s'assurer du sérieux du cas qui ne serait pas prévu par règlement et pour lequel il y aurait lieu de remettre en vigueur un permis. Mais ça se fait après audiences publiques et, donc, par conséquent, après que des gens soient venus démontrer à la Commission le sérieux de leurs motifs et qui auraient éventuellement même fait face à une opposition à cette remise en vigueur.

(Consultation)

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

M. Garon: Attendez un peu.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Drolet aurait quelque chose à rajouter.

M. Drolet: Concernant justement le domaine du transport par autobus, que je n'ai pas abordé parce qu'on s'attache surtout aux questions de camionnage en vrac, la distinction qui est faite entre les permis qui sont émis avant 1986 par rapport aux permis qui sont émis après 1986, c'est que, justement, les permis émis avant 1986 suivaient la même règle que les permis de camionnage en vrac quant à leur renouvellement, c'est-à-dire

que, sur paiement des droits d'immatriculation, il y avait renouvellement automatique du permis. Et c'est dans ces circonstances-là, de renouvellement automatique sur paiement des droits, qu'il peut se présenter des cas pathétiques où, pour une question parfois de jours, on rate le renouvellement de l'immatriculation sans qu'il y ait faute de la part de la personne qui devait assurer le renouvellement.

Pour les permis qui sont émis après 1986, la réglementation prévoit déjà que ces permis-là, qui sont des nouveaux permis, ont été émis pour une période de cinq ans. Il ne s'agit pas simplement d'une codification administrative d'un ancien permis, de sorte que le renouvellement n'existe pas pour les permis émis après 1986. Dans chaque cas, il y aura questionnement du permis au bout de la durée de cinq ans.

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

M. Garon: Les conditions que vous mettez à 22.3, dans le règlement, vous dites: «Lorsque la Commission est saisie d'une demande de remise en vigueur d'un permis pour un motif non prévu à l'article 22.2, les motifs de sa décision doivent comprendre notamment son appréciation des éléments suivants: 1° l'équité envers les détenteurs de permis eu égard aux conditions de travail au moment de la demande; 2° la justification du retard à soumettre la demande; 3° la durée de l'exploitation du permis.»

Quel article de la loi donne ouverture à ce règlement pour autre que les permis dont le motif est prévu par règlement?

M. Drolet: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Drolet.

M. Drolet: C'est l'article 5.1 de la Loi sur les transports qui prévoit que «le gouvernement peut, dans un règlement prévu par la présente loi, conférer un pouvoir discrétionnaire à la Commission en matière de délivrance, de renouvellement ou de transfert de permis. À cette fin, il peut, s'il y a lieu, indiquer les principes, les critères ou les facteurs dont la Commission tient compte en ces matières.» C'est une façon de baliser, en quelque sorte, le pouvoir discrétionnaire pour éviter que la Commission n'accepte des cas trop...

M. Garon: 5.1 ne parle pas de remise en vigueur. Il parle de renouvellement. À 5.1, vous avez dit dans quel cas on prévoit un règlement, à 5.1. Qu'est-ce qu'il dit, 5.1? Il ne parle pas dans le cas de remise en vigueur.

M. Drolet: Oui, par contre, on a un article dans le projet de loi, puis c'est justement cet article-là, 37.1, qui assimile, quant aux conséquences, la remise en vigueur au renouvellement du permis.

M. Garon: Mais ce n'est pas la même chose. Ce n'est pas la même chose. Là, on dit: «La remise en vigueur, si elle est accordée, équivaut à un renouvellement du permis», dans ses effets. Mais on ne dit pas qu'au point de vue de la remise en vigueur puis de la demande de la remise en vigueur c'est la même chose qu'une demande de renouvellement. Dans ses effets, ça dit ici: La remise en vigueur équivaut à un renouvellement du permis, si elle est accordée. Mais, à mon avis, ça ne permet pas un règlement sur la remise en vigueur à 5.1, non plus qu'à 37.1, puisque, là, ce sont les effets de la remise en vigueur, ce ne sont pas les règlements donnant ouverture à la remise en vigueur.

(Consultation)

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

M. Elkas: Mme la Présidente, M. Garon... le député de Lévis, je m'excuse, apporte un bon point. Si ça ne vous dérangeait pas, on aimerait apporter un papillon pour s'assurer qu'on ramène le point «remise en vigueur».

M. Garon: Bien moi, je pense que ce qu'on devrait faire, c'est que le 22.3 ne devrait pas être dans le règlement mais devrait être dans la loi. C'est ça qu'on devrait faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est rédigé?

Une voix: Non, il n'est pas rédigé.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'est pas rédigé? Est-ce qu'on peut suspendre ce paragraphe, puis on va faire la rédaction de l'amendement? (10 h 50)

M. Garon: Non, mais on parlait sur quelque chose, là. Quand on parle de le mettre dans le règlement, moi, je pense qu'on devrait... Comme ces conditions-là, normalement, sont prévues dans la loi à l'émission... Au moment de l'émission, ça devrait être prévu dans la loi et non pas dans les règlements. Moi, je pense que, là, on est dans les questions d'équité qui sont les questions qui balisent la Commission dans les décisions qu'elle va rendre et, à mon avis, on devrait lui donner plus de force en mettant ça dans la loi plutôt que dans les règlements qui pourraient être modifiés n'importe quand.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à la demande du ministre, on va suspendre quelques instants, le temps de faire rédiger l'amendement. La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 51)

(Reprise à 10 h 59)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours d'étudier article par article le projet de loi 81, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Alors, à l'article 1, il y a un amendement...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire que c'est un amendement à l'article 1.1... C'est-à-dire, c'est à l'article 2 qu'il y a un amendement, pas à l'article 1. Non, c'est après l'article, c'est .1.

Une voix: Ah! un nouvel article 1.1. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est inséré après l'article 1 et ça va être l'article 1.1.

Insérer, après l'article 1 du projet de loi, l'article suivant:

1.1 Cette loi est modifiée par l'insertion, dans la troisième ligne de l'article 5.1 et après le mot «renouvellement», des mots «, de remise en vigueur».

Est-ce qu'il y a quelqu'un pour faire les photocopies? Est-ce qu'on peut vous le passer pour le lire, une minute, en attendant la photocopie?

(11 heures)

M. Garon: O.K.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'amendement? M. le député de Lévis, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement, qui devient le nouvel article 1.1, est adopté sur division. Alors, on revient à l'article 2, 37.1.1.

M. Garon: C'est un pouvoir... discrétionnaire. À 5.1, on le dit, «pouvoir discrétionnaire» de la Commission. Le libellé de l'article 5.1, au fond, c'est le pouvoir discrétionnaire de la Commission. Après ça, on dit: Il y a des motifs prévus par règlement «ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable». Alors, ça veut dire, au fond, que c'est... Quand on regarde ça, à toutes fins pratiques, ça veut dire que c'est un pouvoir totalement discrétionnaire qui va être donné de remettre en vigueur les permis. Ne nous contons pas d'histoire; l'effet, c'est celui-là. On pourra donner n'importe quelle explication, mais l'effet, c'est de donner un pouvoir, qui va être totalement discrétionnaire, à la Commission de remettre en vigueur des permis. Vous savez que, dans le cas des autobus, ça va bien, mais avant le mois de décembre 1986. Moi, j'ai l'impression... On aura beau dire ce qu'on voudra, c'est ça qu'on fait, et ça peut avoir des

effets considérables.

M. Elkas: Pouvez-vous me donner des exemples quand vous dites ça, M. le député de Lévis? Parce que, moi...

M. Garon: Il n'y en a pas de...

M. Elkas: Vous avez soulevé un bon point, apporter des amendements...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis je vous félicite parce que je pense que c'est ça qui est important, quand on siège en commission, de s'assurer qu'on ne passe ça... qu'on ne sera pas du «rubber stamping». Mais, quand vous faites des commentaires semblables, je veux savoir...

M. Garon: C'est parce que 5.1 — je l'ai regardé tantôt, 5.1, il est ici — il dit quoi? «Le gouvernement peut, dans un règlement prévu par la présente loi, conférer un pouvoir discrétionnaire». «Peut». Pas émettre n'importe quel permis, là. Regardez bien. «Le gouvernement peut, dans un règlement prévu par la présente loi, conférer un pouvoir discrétionnaire à la Commission en matière de délivrance, de renouvellement», et, après ça, on va dire «, de remise en vigueur ou de transfert de permis». Donc, en amendant l'article 5.1, qui est un article qui donne des pouvoirs discrétionnaires à la Commission...

Ça le dit bien là, regardez bien: «Le gouvernement peut, dans un règlement prévu par la présente loi, conférer un pouvoir discrétionnaire». La loi dit: Dans votre règlement, vous pouvez rien que conférer un pouvoir discrétionnaire, à 5.1. Je le comprends pourquoi ils l'ont fait avant. Ils l'ont fait avant pour des raisons particulières, dans un cadre juridique. Mais ce n'est pas ça qu'on fait là. Dans ce temps-là, on le faisait, on disait: Dans un cadre de délivrance, de renouvellement ou de transfert de permis. Maintenant, on le fait dans un cadre de remise en vigueur de permis. Là, c'est autre chose. Alors, votre règlement ne pourra pas avoir plus de force que la loi vous permet d'en donner à un règlement, alors que l'article 5.1, qui dit que vous pouvez faire un règlement pour donner un pouvoir, il est dit que c'est un pouvoir discrétionnaire que vous pouvez donner. Alors, je ne vois pas pourquoi.

M. Elkas: Il me semble, Mme la Présidente, que c'est assez bien balisé. C'est pour ça qu'on a un règlement. On balise les pouvoirs dans ce règlement. Si on devient trop rigide à l'intérieur de la loi, bien, là, on va être toujours pris à revenir aussitôt qu'on aura une demande exceptionnelle, autre que la mortalité.

M. Garon: C'est parce qu'à mon avis — je peux me tromper, mais voici ce que je pense — on est comme en matière de question rétroactive. En matière de

pouvoir rétroactif, il faut toujours être très circonspect, très précis, parce que c'est un pouvoir exorbitant. Alors, on donne un pouvoir de rétroagir, ça ne peut pas être général, il faut que ce soit très précis, autrement les tribunaux refusent ça. Pourquoi? Parce que c'est un pouvoir exorbitant. Là, par rapport au régime de la loi telle qu'elle est conçue, la remise en vigueur d'un permis, ce n'est pas la norme. C'est très exceptionnel. D'ailleurs, vous le dites vous-même quand vous parlez, sauf que les textes ne disent pas ce que vous dites. Je comprends ce que vous dites, sauf que vos textes ne disent pas ça.

À ce moment-là, si on veut faire une remise en vigueur pour des cas de décès ou de succession, avec un délai donné, moi, je pense qu'il faudrait le dire, ça. C'est parce qu'à ce moment-là vous allez dire: Dans le cas d'un décès, quelqu'un a pu... C'est ça que vous dites dans votre règlement, pour une partie, pour une partie du règlement, la partie 22.2. Sauf que, dans votre loi, vous ne le dites pas. Éventuellement, tout ça peut changer parce qu'on dit: «...un motif prévu par règlement». Alors, la loi donne un pouvoir général, le règlement le circonscrit et, après ça, même dans votre loi, vous dites: «...ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable», alors que, dans votre esprit, ce sont des questions reliées au décès. Moi, je comprends ce que vous dites, reliées au décès, puis ça a du bon sens, reliées au décès. Il peut arriver — qu'est-ce que vous voulez? — qu'il y ait une mortalité. Le gars aurait dû renouveler son permis, mais il est **poigné** là-dedans. Sa femme a le cancer et elle vit ses derniers moments. Le gars pense à bien d'autres... Il ne pense peut-être pas à... Surtout, il pense à autre chose qu'à renouveler son permis. Ça peut arriver, ça.

Deuxièmement, il peut arriver une question de succession. Je comprends ça aussi. Quelqu'un, par exemple, avait un camion, ou encore un monsieur avait un camion, il a laissé ça à son **fi**ls, mais son **fi**ls meurt. Je pense qu'il y a des cas. Il y a un cas, entre autres, particulier, qui est devant la Commission, où la Commission a refusé de renouveler le permis. Il y a dans le cas de M. Dubeau où, apparemment, c'est arrivé; Romuald Dubeau, à qui on a refusé de renouveler le permis qui appartenait à son fils décédé. Alors, ça peut arriver, ça. Mais je comprends ça, parce qu'à ce moment-là quelqu'un pourrait être dépouillé de son gagne-pain ou du gagne-pain de sa famille par une question de succession entre le père et le **fi**ls, et il y a peut-être un autre **fi**ls qui est intéressé également. Là, le permis disparaît pour une raison de succession. Alors, je comprends que vous voudriez corriger ça. Ça **m'apparaît**... Mais, à ce moment-là, à mon avis, la loi devrait dire ça: Une remise en vigueur dans deux cas, le cas de quelqu'un qui n'a pas pu renouveler à cause du décès de quelqu'un qui est très près et le cas de succession, aussi, dans une famille. Ça, je comprends ça. Mais, après ça, quand on dit: Parce qu'on a ces cas-là, on dit maintenant, de la manière qu'on rédige ça: N'importe quoi pourra être possible, il s'agira de voir si ça **a du** bon sens.

Une voix: Mme la Présidente...

M. Garon: Là, on mène à des abus, à mon avis. Alors, si on a juste en tête des cas de décès et de succession, on devrait amender uniquement dans les cas de décès et succession, puis voir, quand il y aura d'autres cas, s'il y a quelque chose à rajouter dans la loi. La loi, ça s'amende. Le Parlement siège à l'année longue. Ça peut s'amender, ce n'est pas compliqué de rajouter un élément, à ce moment-là, de remise en vigueur pour un motif particulier, si, à un moment donné, on en voit d'autres. Mais, actuellement, on n'en a pas d'autres que des cas de décès et de renouvellement pour fins successorales.

M. Gauvin: J'aimerais amener un exemple, si vous me permettez, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: J'aimerais mettre en garde la Commission, M. le ministre, de se limiter à deux cas précisés. Prenons, par exemple, une situation où le propriétaire d'un permis vend son véhicule au cours de l'année, n'a pas acquis un nouveau véhicule dans les délais souhaités, il voudrait se donner une période de temps pour réenregistrer le nouveau véhicule qu'il a l'intention d'acquérir, et il est obligé de le faire. Comment il réagit si on se limite aux deux cas présentés par le député de Lévis?

Il faut se garder dans la loi la possibilité de traiter des dossiers comme ça, parce que c'est des dossiers qui, parfois, créent des problèmes financiers à certains propriétaires pour pouvoir remettre en vigueur leur permis à cause de la date d'échéance de l'enregistrement d'un véhicule. Ça, c'est du vécu, M. le ministre, de tous les jours, ça. Je ne vous dis pas que ça arrive souvent, mais, c'est-à-dire, c'est du vécu qui est susceptible d'arriver à bien des propriétaires détenteurs de véhicule et de permis. Et ça peut se présenter.

M. Elkas: Mais des cas comme ceux que vous venez de citer, ça va être traité en audiences. Je pense que c'est très, très important qu'on comprenne ça, dans les cas exceptionnels. Mais on ne peut pas tout prévoir. On vient de citer le cas de mortalité ou de maladie grave, des choses semblables, mais il peut y avoir d'autres choses aussi. On n'ouvre pas la porte de la grange, comme vous l'avez dit. On ouvre la porte de la grange, mais on traite les cas dans les audiences publiques. On est très, très limités, quant à la loi, quand on a des cas exceptionnels, mais il ne faudrait pas penser qu'on peut penser à tout aujourd'hui. Ce que je crains, c'est de revenir ici parce qu'il y a eu un autre cas exceptionnel qui n'est pas nécessairement une chose qu'on veut traiter en audiences publiques.

(11 h 10)

M. Garon: Il n'y a pas de problème à changer la loi, surtout qu'on est dans le droit, dans le domaine public. Les tribunaux, c'est dans le domaine public aussi. Quand vous dites que vous avez peur de ça, au contraire. On est dans le domaine public. Les lois, c'est du domaine public. Les tribunaux sont du domaine public. On est dans le domaine public totalement. Je ne pense pas que ça pose...

Moi, je suis persuadé que vous allez avoir des problèmes sur le plan juridique, parce que vous établissez un régime, puis, après ça, vous le changez par une loi de remise en vigueur. C'est comme s'il n'y en avait plus, de régime, à toutes fins pratiques, parce qu'on donne un pouvoir discrétionnaire à la Commission. La Commission va faire comment pour opérer ça? alors que, normalement, il y a des délais de rigueur. Puis, après ça, tout le monde va revenir et dire: Bien, j'ai oublié. C'est ça que le député de Montmagny-L'Islet vient de dire: J'ai oublié. Alors, si je peux plaider: J'ai oublié... Ce qu'il vient de vous dire, c'est absurde, en mots bien simples. Si quelqu'un peut aller devant le tribunal et dire: J'ai oublié, alors, il n'y a plus de loi, ça ne veut plus rien dire. Ce n'est pas de même que ça marche.

M. Gauvin: Mme la Présidente...

M. Garon: Autrement, tout le monde qui n'aura pas renouvelé en temps pourra dire, invoquer: J'ai oublié. C'est ça qu'il a dit.

M. Gauvin: Je voudrais rappeler au député de Lévis que je n'ai pas dit: Oublié. J'ai précisé des cas. Je n'ai pas dit: Quelqu'un a oublié. Je ne voudrais pas qu'il interprète mes paroles de cette façon-là.

M. Garon: Il va y avoir toutes sortes de raisons. Je vais vous donner des raisons bien simples de ce qui va arriver. Les gens vont vous dire qu'ils étaient en dehors. Les gens vont vous dire, à un moment donné, qu'ils manquaient de financement, qu'ils avaient des problèmes avec la banque. Il va arriver toutes sortes de raisons. Mais là, à ce moment-là, vous n'en avez plus de régime. Vous n'avez plus de régime.

M. Elkas: Non, mais c'est justement, on oublie qu'il y a de la prépublication quand on s'en va en règlement.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Quand ça va en audiences publiques, je m'excuse. Quarante-cinq jours, ça donne une opportunité à une personne qui veut s'objecter à une demande qui pourrait être farfelue. C'est pour ça que les règles sont mises de l'avant, pour donner une chance aux demandeurs et aussi aux gens qui s'opposent. Parce qu'il y a toutes sortes de cas. Vous dites, vous, que vous n'êtes pas d'accord avec l'exemple dont vient de

nous faire part le député de Montmagny-L'Islet. Vous n'êtes pas d'accord. Mais c'est qui qui devrait juger? Il y a une place pour le faire.

M. Garon: Je comprends les conséquences légales qu'il y a à ça. Vous changez le régime. Le régime change, il est complètement dénaturé. Ça ne me fait rien, le législateur peut le faire. Sauf qu'encore une fois il le fait par la porte d'en arrière plutôt que de le faire par la porte d'en avant. Le régime va être complètement dénaturé. Possiblement qu'il cherche une justification à l'existence de la Commission, qu'il y en a de moins en moins. À part de ça, je vais vous dire une chose, si on veut établir un régime pour que tout le monde ait des permis, bien, donnons des permis à tout le monde, ça finit là! C'est une autre façon de penser, ça. Sauf que, là, on le fait par grignotage. Alors, on le fait par grignotage.

Tantôt, je vous ai référés aux 36 cas, c'est, on me dit, 36 dossiers de permis de vrac. Et on me dit que, même, tout ça a été acheminé au bureau du ministre, que le ministre est supposé être au courant de ça, que les 36 cas ont été acheminés au bureau du ministre. Je ne sais pas si le ministre lit son courrier, peut-être qu'il n'a pas le temps de le lire. On me dit que les 36 cas de dossiers de permis de vrac ont été acheminés au bureau du ministre. Et, pour que ce soit plus clair, je suis prêt à déposer la lettre que j'ai reçue, parce qu'on a demandé l'autorisation de la déposer, il n'y a pas de problème.

M. Elkas: J'apprécierais, oui. C'était peut-être, madame...

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Alors, lettre déposée.

(Consultation)

M. Garon: C'est M. le ministre qui m'a demandé de la déposer, ça me fait plaisir, dans une perspective...

M. Elkas: ...voir juste.

M. Garon: Pourquoi vous ne faites pas des photocopies avant... Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que le responsable n'est pas là.

M. Garon: Non, mais je voudrais qu'on la... Pourquoi on ne la dépose pas avant?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, normalement, on est supposé...

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, j'ai accepté le dépôt.

M. Garon: Oui. On peut peut-être bien suspendre pour deux minutes, le temps qu'on fasse des photocopies.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 15)

(Reprise à 11 h 21)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 81, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Alors, au moment où nous avons suspendu les travaux, c'était pour des photocopies d'une lettre à la suite d'un dépôt.

M. Garon: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez l'original?

M. Elkas: J'en ai une.

M. Garon: Je pense que c'est la même copie qu'il a eue.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a une de trop.

(Consultation)

M. Garon: C'est un beau cas dans cette lettre-là, qui donne un cas de décès. Ça a du bon sens, c'est possible. Moi, je pense que, si on marquait ça dans une loi, des cas de décès... Là, c'est un cas de succession, **semble-t-il**, ou un cas de décès, ça, je comprends ça.

M. Elkas: Est-ce que je peux demander... Mme la Présidente, moi, je ne suis pas au courant, je n'en ai jamais donné des permis, des permissions semblables. Ça s'est fait quand, ça? Ce n'est pas indiqué, Me Beaudet n'indique pas si ça a été fait en 1983, 1985, 1986, 1989. Je n'ai aucune idée.

M. Garon: Bien, ils disent... Dubeau, il parle de 1991.

La Présidente (Mme Bélanger): 12 juin 1991.

M. Elkas: C'est le cas pathétique dont on parle, là...

M. Garon: Du cas de M. Dubeau.

M. Elkas: Oui, et on est bien au courant de celui-là, mais les autres, les 36, c'est arrivé quand, ça?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est arrivé quand? Est-ce que vous avez demandé à...

M. Garon: Bien, je n'en ai pas plus que la lettre que j'ai devant moi. là.

M. Elkas: Ah!

M. Garon: On dit qu'il y a 36 cas. Bien oui, mais 36 dossiers, ça ne doit pas être en l'an quarante.

M. Elkas: Mais est-ce que ça se peut que ce soit arrivé en 1985, en... Je vous le dis, moi, je ne suis pas au courant. Depuis que je suis là, moi, je n'ai jamais permis une chose semblable.

M. Garon: Il ne dit pas que c'est vous. Il dit que c'est la Commission des transports. C'est ça qu'il dit: «En effet, dans 36 dossiers, même si elle ne pouvait le faire — elle ne pouvait pas le faire — la Commission des transports est intervenue pour permettre à des détenteurs de permis de renouveler leur permis après le 30 juin, alors que, dans des cas particulièrement pathétiques, elle a refusé carrément.»

M. Elkas: Bien, je vais le vérifier, mais on m'avise que cette loi est là depuis 1977, alors...

M. Garon: Moi, je vous ai produit le renseignement tel qu'on me l'a fourni.

M. Elkas: Alors, vous ne visez pas un ministre ou un autre.

M. Garon: Non, non, non.

M. Elkas: Simplement, vous dites...

M. Garon: Non, non, non. Je ne vise pas qui que ce soit.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Sauf que la Commission des transports est supposée appliquer la loi. C'est ça. Je vous le dis comme je l'ai. Après ça, on m'a dit que l'information avait été transmise à votre bureau. Alors, 36 dossiers. Un employé de la Commission a permis à la Société... On dit: «Cependant, dans 36 dossiers, un

employé de la Commission a permis à la Société de l'assurance automobile, malgré la loi, d'immatriculer les véhicules et ainsi renouveler le permis.» L'employé, normalement, qui a fait ça, qui n'aura pas respecté la loi, on devra lui demander des comptes.

M. Elkas: Moi, je peux simplement vous répéter que je n'ai jamais vu... Une chose semblable n'est jamais venue dans mon temps, depuis 1989, depuis que je suis ministre des Transports.

M. Garon: Moi, on me dit que vous avez été avisé de ça.

M. Elkas: Jamais.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Jamais.

Une voix: Ni vous ni votre staff.

M. Elkas: Jamais.

M. Garon: Ça a été acheminé.

M. Elkas: Je n'ai jamais été avisé de ça. On va vérifier, mais on me dit que même mon staff, ceux qui ont travaillé les dossiers, c'est les attachés politiques, chez nous, ils ne sont pas au courant de ces 36 dossiers.

M. Garon: Faites attention! Moi, je ne serais pas trop catégorique, parce qu'on peut demander... On nous a dit que votre ministère, vous aviez été avisé. Maintenant, on peut vérifier de façon plus précise à quelle date, par qui, et tout ça.

M. Elkas: Le ministère ou le cabinet, M. le député de Lévis?

M. Garon: Il a dit: Le ministre.

M. Elkas: Le ministre?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ça, c'est moi.

M. Garon: Oui. Mais je sais que vous ne lisez pas nécessairement toutes les lettres qui entrent à votre bureau. Ça, je sais ça.

M. Elkas: Non, mais je sais que j'ai un attaché politique qui est attribué au dossier du vrac, vous le connaissez...

M. Garon: C'est qui?

M. Elkas: ...puis il est bien connu auprès de

l'association des camionneurs du Québec, l'ANCAI, l'APCRIQ.

M. Garon: C'est qui?

M. Elkas: Il est très bien connu. Puis ce monsieur-là nous avise qu'il n'a jamais été mis au courant, il n'a jamais reçu de lettre semblable de Pierre Beaudet, avocat pour l'ANCAI. Puis c'est le seul qui était...

M. Garon: Peut-être qu'elle ne lui a pas été «dispatchée» si elle a été écrite...

M. Elkas: Bien non! Si ça vient au ministère, au ministre...

M. Garon: Elle ne lui a pas été acheminée, pardon.

La Présidente (Mme Bélanger): Cette lettre-là, je m'excuse, mais elle est adressée à M. Jean Garon.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas celle-là. Non, non, c'est le dossier, les 36 dossiers.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! les 36 dossiers.

M. Elkas: Les 36 dossiers seraient venus chez nous, au bureau du ministre?

M. Garon: Bien, moi, je n'ai pas communiqué...

M. Elkas: Mais là vous m'accusez, là?

M. Garon: Non, non. On vient de communiquer avec Me Beaudet. Il dit que ça aurait été acheminé à votre bureau.

M. Elkas: Jamais.

M. Garon: Mais je vais en savoir davantage.

M. Gauvin: Est-ce que Me Beaudet a été impliqué dans ces 36 dossiers-là?

M. Garon: Je ne le sais pas.

Une voix: Sûrement. Sûrement.

M. Garon: Je ne le sais pas. Le renseignement que j'ai, je vous l'ai fourni, puis...

M. Gauvin: Parce que Me Beaudet est plutôt connu comme étant le procureur de l'ANCAI.

M. Garon: Non, il lui a demandé son opinion — il dit: Je vous remercie de m'avoir fait parvenir

le projet de loi 81 — pour voir quelle était leur réaction par rapport au projet de loi.

(Consultation)

M. Garon: On dit que ce seraient tous des cas qui sont postérieurs à 1988-1989, après les modifications à la loi qui ont été apportées par le ministre des Transports, qui était, à ce moment-là, le député de Charlesbourg. Ce seraient des cas consécutifs aux changements dans la loi en 1988-1989, et votre bureau aurait été avisé.

M. Elkas: Pas dans mon temps. Je veux dire, si c'est en 1989... Avant octobre 1989?

M. Garon: Non, après 1988-1989. Après 1988.

M. Elkas: Oui, mais avant octobre 1989? Entre 1988 et octobre 1989?

M. Garon: Je ne sais pas. On dit: D'après les modifications qui ont été apportées à la loi en 1988 ou 1989, 1988-1989, et qui étaient apportées, pas par vous... Les modifications à la loi ont été apportées par le ministre des Transports du temps qui était Marc-Yvan Côté et, ensuite, suite à ça, il y a eu des dispositions comme celle-là qui ont été... Il y a 36 dossiers où il y aurait eu des renouvellements en dehors des normes, après le 30 juin.

M. Elkas: Moi, je vais simplement vous dire, M. le député de Lévis, vous savez...

M. Garon: Et on dit aussi que vous seriez au courant.

M. Elkas: Bon. Moi, je vais simplement vous dire que, depuis...

M. Garon: C'est qui qui vous a demandé de faire ces changements-là à la loi?

M. Elkas: Écoutez, moi, je vais vous répéter, puis je vais vous le répéter une deuxième fois, peut-être une troisième fois, pour que vous compreniez. Depuis 1989, depuis que je suis arrivé ici, c'est sûr qu'il y a eu, au début, des problèmes avec soit l'ANCAI, l'APCRIQ, l'ACQ. Mais j'ai fait, avec mes collègues, des pieds et des mains pour s'assurer qu'on se parle, puis qu'on relève tous les problèmes qu'on peut avoir. Puis je vous le dis, je suis ici devant vous, je vous dis que je n'ai jamais reçu, je n'ai jamais autorisé, je n'ai jamais été référé par Pierre Beaudet...

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça qu'il dit.

M. Elkas: ...ou M. Clément Bélanger à des cas des 36 dossiers qui ont été traités à la Commission.

M. Garon: Non, non, il ne dit pas que ça dépend de vous, que c'est vous qui avez dit de donner des permis. Ce n'est pas ça.

M. Elkas: Mais vous avez dit... vous insistez pour dire que c'est venu à mon cabinet.

M. Garon: Oui, on dit que votre bureau a été avisé.

M. Elkas: Ce n'est jamais venu... Je n'ai jamais été avisé, puis mon cabinet n'a jamais été avisé. Depuis que je suis là, il y a un attaché politique qui traite les dossiers du camionnage, puis cet individu a été contacté ce matin, après avoir déposé cette lettre, puis on lui a demandé la même question et il n'a jamais été avisé. (11 h 30)

Si c'est arrivé entre 1988 et 1989... C'est quoi? Le 16 octobre 1989, peut-être, mais je vous dis que je n'étais pas là.

M. Garon: Je vais m'informer quand votre bureau aurait été avisé.

M. Elkas: J'aimerais savoir qui... C'est important, hein? parce que, si vous me dites quelque chose...

M. Garon: Non, moi, je prends votre parole. Je sais que, dans un ministère... J'ai été ministre pendant assez d'années pour savoir qu'il y a des journées où il entre 250, 300 lettres. Si vous les lisez tout seul, vous allez faire rien que ça, puis vous n'aurez pas le temps de passer au travers. C'est comme si vous répondez à tous les téléphones qui rentrent à votre bureau, vous allez passer votre temps sur le téléphone et vous n'aurez pas le temps de répondre à tous ceux qui vous ont téléphoné. Je le sais.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je sais que ça vous prend un staff, et tout ça, je ne nie pas ça. Puis je prends votre parole. Sauf qu'on me dit que le dossier aurait été acheminé — l'affaire des 36 cas, là — à votre bureau. Qu'il n'ait pas été traité ou qu'il ait été égaré... en tout cas, des cas ont été acheminés à votre bureau, on dit ça, que ces cas-là... D'ailleurs, vous arrivez avec des amendements à la loi, donc il doit y avoir des cas qui vous ont été acheminés. Il doit y avoir des raisons, ou il y a quelqu'un qui vous a demandé de changer la loi.

M. Elkas: Il y a des gens qui demandent de changer la loi. Vous avez des cas que Pierre Beaudet, Me Beaudet nous envoie, le cas de M. Romuald Dubeau, puis il y en a d'autres aussi. C'est des raisons qu'ils nous ont soulevées. On veut humaniser notre loi aussi. Il ne faut pas penser qu'on va être froids à ces demandes. La Commission, elle aussi, qui a les mains barrées, elle se dit: Écoutez, donnez-nous un petit peu de lousse

dans des cas semblables. C'est pour ça qu'on change les lois.

M. Garon: Étiez-vous au courant que la Commission avait renouvelé des permis après l'échéance, alors qu'elle n'avait pas le droit de le faire? C'est ça, au fond.

M. Elkas: Dans ces 36 cas-là? Moi, je n'étais pas au courant, non.

M. Garon: Bien, pas nécessairement les 36. Mais, quand on dit: La Commission... Dans le fond, quand vous changez la loi, c'est pour permettre des choses. On dit qu'il y a 36 cas pour lesquels un employé de la Commission a renouvelé les permis après la date d'échéance, malgré que la loi ne le permettait pas.

M. Elkas: Je ne suis pas au courant. Je dois vous dire que la Commission ne rapporte pas tous les cas chez moi. Je n'ai rien à faire dans ça.

M. Garon: Ça, je sais ça. Même, au contraire, si elle consultait votre bureau...

M. Elkas: Faites bien attention.

M. Garon: ...avant de rendre ses décisions, ce ne serait pas trop normal. Au contraire.

M. Elkas: On n'aurait pas besoin d'eux autres. C'est pour ça qu'ils sont là en place.

(Consultation)

M. Garon: C'est parce que, si la Commission, comprenez-vous, vous êtes au courant qu'elle ne respecte pas la loi elle-même, la Commission des transports — c'est ça qu'on dit, au fond — si, dans 36 cas, un employé de la Commission a renouvelé des permis alors qu'il n'avait pas le droit de le faire — c'est un tribunal, ça, quasi judiciaire, c'est un tribunal administratif, si on veut — alors la Commission, elle-même, ça veut dire que l'administration de la Commission doit être questionnée si, dans 36 cas, on a renouvelé des permis qu'on n'avait pas le droit de renouveler.

M. Elkas: Vous m'apportez quelque chose...

M. Garon: En dehors de la loi.

M. Elkas: ...dont je ne suis même pas au courant, et c'est basé sur des «si». Alors, je vais m'informer, je vous ai dit que je vais m'informer auprès du président pour savoir ce qui s'est passé. Puis, en réalité, est-ce que quelqu'un l'a référé chez nous? Pas que je sache. Me Drolet, des commentaires?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Drolet, des commentaires?

M. Drolet: Les décisions de la Commission... Dans le cas particulier, je comprends que ce n'est pas une décision quasi judiciaire, ce serait plutôt une espèce de décision administrative. Je ne sais pas trop comment ça aurait pu se faire...

M. Garon: Bien, je ne le sais pas, moi non plus.

M. Drolet: ...mais, de toute façon, s'il y a une illégalité, et que Me Beaudet en a eu connaissance, il aurait pu y avoir une contestation de la décision, quelle qu'elle soit, de la Commission. Il y a quand même un processus de révision à la Commission. Il y a quand même un processus d'appel qui est prévu dans la loi. Or, on a été avisé, en tout cas, de rien. On n'a reçu, non plus, aucune procédure. À ce moment-là...

M. Garon: Où ça? Quand vous dites: On n'a pas...

M. Drolet: En tout cas, à la Direction des affaires juridiques, là où viennent toutes les procédures, normalement on aurait dû être...

M. Garon: Au ministère, que vous parlez, ou à la Commission?

M. Drolet: Pardon?

Une voix: Au ministère.

M. Drolet: Au ministère.

M. Garon: Au ministère. Là, ce n'est pas anormal que ça vienne...

M. Drolet: Ou même, lorsque les décisions de la Commission sont contestées, nous en sommes informés, et on n'a eu aucune information à cet effet-là. Et c'est peut-être un peu étonnant, justement, qu'on ait une information à l'effet qu'une illégalité ait été commise et qu'il n'y a pas eu aucun recours ou processus judiciaire d'entamé suite à cette illégalité-là.

M. Garon: Je ne sais pas comment ils l'ont appris. Je ne sais pas comment. Moi, je vous donne... Non seulement ça, mais Me Beaudet a été assez ouvert, puisqu'en lui demandant un renseignement il a dit: Des cas de transport en vrac, vous pouvez déposer ma lettre, si vous voulez. Alors, moi, je vous le dis, je fais ça dans un esprit d'ouverture. Je n'essaie pas de cacher le renseignement. Normalement, si quelqu'un me donne un renseignement...

M. Elkas: Je ne pense pas que Me Beaudet veut cacher quoi que ce soit, non plus. On va lui demander

la question carrément et on va le savoir, d'où ça vient et à qui ça a été référé chez nous aussi. J'ai l'intention de m'informer.

M. Garon: Il n'a pas dit nécessairement que c'était l'ANCAI qui avait référé des cas au ministère. Lui, ce qu'il nous dit, c'est qu'il y a des cas où ces cas-là seraient connus de votre bureau.

M. Elkas: Basé sur quoi?

M. Garon: Je ne le sais pas. Je n'ai pas posé toutes ces questions-là.

M. Elkas: Bien, tu sais, ça a été à mon bureau... Lui, il en aurait entendu parler, ce n'est pas...

M. Garon: On va le rappeler pour lui demander des renseignements. On peut l'appeler à la commission, si on veut, aussi. Si vous voulez l'appeler, on peut le faire venir et lui demander de venir nous donner...

M. Elkas: Non, ce n'est pas nécessaire. Non, non. On va...

M. Garon: Je pense que ça nous éclairerait dans l'étude du projet de loi.

M. Elkas: Je vais m'informer. Je vais l'appeler. Coudon! il n'y a jamais eu de cachette entre l'ANCAI et moi. Je vais lui demander la question.

M. Garon: ...l'affaire, au fond. D'habitude, il faut avoir des renseignements pour savoir, le projet de loi, comment il va heurter ou bénéficier aux gens qui sont touchés par ce projet de loi — c'est ça, le but — pour ne pas, quand on fait la critique du projet de loi, dire n'importe quoi. Il y a des choses qu'on peut voir d'instinct et il y a d'autres choses aussi dans la pratique de tous les jours... Les gens qui vivent là-dedans voient comment le projet de loi va les affecter. C'est pour ça qu'on essaie de demander des renseignements.

Si, dans le projet de loi, il y a un article qui est bon, nous autres, on ne niaise pas sur l'article. Sauf que je me méfie toujours, moi. J'ai fait des projets de loi, j'en ai fait 60 projets de loi, je sais comment les avocats, des fois, ont tendance, si vous voulez, à nous ouvrir une porte de grange pour passer un cure-dent. On a besoin d'un trou de cure-dent et ils nous ouvrent une porte de grange. Je le sais à quel point, des fois, il faut s'obstiner pour ne pas qu'ils nous donnent ce qu'on ne veut pas. Ils veulent notre bien, mais il y en a qui veulent tellement notre bien qu'ils peuvent tout le prendre. C'est pour ça. Je ne dis pas que les gens sont de mauvaise foi, je ne dis pas ça une minute. Je ne dis pas ça une minute. Mais, souvent, dans la technique de rédaction juridique, des fois, on en donne plus que le client en demande et, à un moment donné, il y a des effets

pervers à cette façon de légiférer.

Moi, je suis un de ceux qui pensent qu'il faut être, surtout quand on établit des exceptions à un régime... Quand on établit des exceptions à un régime, l'exception, normalement, ça doit être un petit couloir par rapport au régime général qui est la grande porte. Si l'exception, la porte est aussi grande que le régime, il n'y a plus de régime, essentiellement. Tout ce que je dis, c'est ça, au fond. Et je me dis: Si le gouvernement a le droit... Moi, j'ai toujours été un de ceux qui pensent que le gouvernement a le droit de gouverner. C'est pour ça que j'aurais toujours aimé mieux un régime présidentiel de type américain qu'un régime de parlementarisme britannique, d'autant plus qu'avec la presse qu'on a chez nous, comprenez-vous, un système britannique, ça ne marche pas. Ça prend une presse vigilante, qui est très consciente des subtilités du parlementarisme et qui en fait état, puis qui est capable de voir comment ça marche. Sauf que les trois quarts du temps on est entre nous, hein, et on a une presse plutôt désabusée par rapport au parlementarisme britannique. Alors, ça ne fonctionne pas de cette façon-là. C'est pour ça que j'ai toujours pensé que c'était mieux un système parlementaire américain où les gens peuvent dire davantage ce qu'ils pensent.

Dans un régime, quand vous n'avez pas une presse vigilante par rapport au parlementarisme, alors que vous êtes pris dans des caucus qui veulent vous faire dire exactement... vous passez dans le moulin à viande, comprenez-vous, de part et d'autre — ha, ha, ha! — pour sortir la même gibelotte au bout du moulin à viande, le steak haché standard, comprenez-vous, ce qu'on met dans le moulin à viande que ce soit le steak haché standard, moi, je pense que ce n'est pas bon pour la démocratie, et ça fait en sorte qu'on arrive aujourd'hui que le monde est désabusé de la politique. Il est complètement désabusé de la politique dans notre système actuel. Alors que je pense que les députés devraient être capables de dire davantage ce qu'ils pensent, puis que le gouvernement ne tombe pas. Même un député libéral peut ne pas être d'accord avec son parti sur quelque chose, ou un député du Parti québécois peut être en désaccord avec son parti sur quelque chose, sauf qu'en général il est dans la même rivière en termes d'orientation, sur des grandes questions, il est dans la même chose. Mais il peut arriver que, sur un point, il ne pense pas pareil; pourquoi il ne pourrait pas le dire?

Dans notre système, on fait des caucus et on rentre tout le monde dans le moulin à viande; on sort la viande et, si c'est mieux de passer la viande trois fois pour qu'on soit bien sûr qu'elle va être uniforme au bout du moulin à viande, on passe trois fois, tu sais. Sauf qu'il arrive que des gens aussi voient, à un moment donné, que les gens défendent des idées auxquelles ils ne croient pas. Les gens s'en aperçoivent, ils ne sont pas fous. Il y en a un, vous avez l'exemple d'Yves Séguin, même qu'il a été ministre, qui est parti. Lui, il parlait contre la TPS à tour de bras, sincèrement, et, quand, à un moment donné, il s'est rendu compte que

tout son ministère travaillait pour la TPS et qu'il ne le savait même pas, alors il est parti, il n'avait pas le choix, il s'était fait jouer. Sauf que, dans un régime... Je ne dis pas que les ministres devraient avoir le même pouvoir; ça, c'est une autre affaire. Ça, c'est une autre affaire.

(11 h 40)

Si un ministère, si les ministres peuvent aller dans toutes les directions, il n'y a plus de gouvernement qui marche. Sauf que les parlementaires, c'est différent. Les parlementaires sont dans les partis, ils représentent aussi leurs électeurs. C'est plus complexe. Alors, ils n'ont pas la même... ce n'est pas la même... Je pense, au contraire, que ce serait bien mieux d'avoir des parlementaires qui peuvent dire ce qu'ils pensent, dans toutes les circonstances, puis sans que le gouvernement tombe, puis sans que le parti soit en danger. Moi, je suis un bon indépendantiste, je crois à ça, comprenez-vous. Mais il y a bien des idées, comprenez-vous, des fois, où je ne pense pas nécessairement avec d'autres collègues sur d'autres choses, telle idée ou telle idée particulière, je peux être plus proche dans certains cas, même d'un libéral. Mais, sauf les grandes orientations...

M. Elkas: Donnez-nous donc un exemple.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Donnez-moi un exemple, j'aimerais donc ça.

M. Garon: De quoi?

M. Elkas: Un exemple où vous êtes...

Une voix: En désaccord avec votre caucus.

M. Elkas: ...d'accord avec les libéraux.

Une voix: Vous êtes plus proche de nous autres.

M. Elkas: Proche de nous.

M. Garon: Non, il peut arriver. Pourquoi? Parce que, au Québec, on est réunis — ce qui est absurde, mais qu'est-ce que vous voulez? — depuis 30 ans, sous des options constitutionnelles. Nos partis sont regroupés sous des options constitutionnelles: l'option fédéraliste d'un bord, puis l'option nationaliste ou indépendantiste de l'autre bord. Sauf que, ça, ça devrait se régler pour qu'on passe à d'autres choses, pour que les gens se regroupent surtout selon des familles socio-économiques. Ça aurait plus de bon sens.

M. Gauvin: M. Vincent Lemieux dit que ça achève, là.

M. Garon: Bien, lui, il doit supposer que la question va se régler. D'un côté ou de l'autre, la ques-

tion va se régler. Parce que ça n'a pas de bon sens, je pense, moi... Il faut régler cette question constitutionnelle pour que les partis soient regroupés pas selon des familles constitutionnelles, mais selon des familles socio-économiques. Alors, le mieux, c'est de régler la question une fois pour toutes pour ne pas revenir toujours à ça. Ça ne veut pas dire que les constitutions ne peuvent pas changer dans le temps, mais pas... Sur le plan de l'aménagement constitutionnel, ça fait 30 ans qu'on... Plus que ça. Ça fait plus que 30 ans. Moi, ça fait plus que 30 ans que je suis là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Si nous revenions au sujet, je pense, hein?

M. Garon: Non... Oui puis non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Oui puis non. Ce que je veux dire là-dedans, c'est que, quand on fait une loi, au fond, c'est qu'il y a différentes hypothèses. Il y a des gens qui ont une hypothèse. On établit un régime. Vous avez un régime de permis qui a une philosophie, une orientation. On peut être d'accord ou pas d'accord, c'est une autre affaire, ça, mais il y a un régime qui existe. Le régime d'exception qu'on veut établir pour permettre, parce qu'un régime... Même la meilleure loi, je comprends ça aussi, ne peut pas prévoir toute la vie. Alors qu'hier, à un moment donné, on a dit: On a un régime d'ensemble, mais, par ailleurs, même si on a un régime d'ensemble, il peut y avoir des injustices commises, parce que la loi établit un cadre, puis elle ne peut pas tout prévoir. Alors, là, qu'il y ait quelques exceptions, moi, je pense que c'est une bonne chose. Ça permet d'empêcher des injustices. Mais il faut, à ce moment-là, que ce soit très, très précis, parce que, autrement, on établit un régime d'exception qui devient aussi gros, aussi important que le régime général. Et, à ce moment-là, on n'aura plus de régime général, parce que l'application avec les années, avec le temps, va faire qu'à un moment donné on va dire: Bon, bien...

Moi, je suis persuadé que, si vous établissez ce que vous voulez établir, là, finalement, on va arriver avec un régime qui va être... bien, on regarde ça pour voir si ça a du bon sens. Finalement, il n'y aura plus de régime, et les effets, par exemple, de ça peuvent être considérables, parce qu'à ce moment-là, au lieu d'être dans le cadre d'un régime réglementé, on va être dans un cadre réglementé inutilement, avec une bureaucratie qui va fonctionner à vide, mais, dans le fond, où on va opérer comme s'il n'y en avait pas, de réglementation. C'est-à-dire que tout le monde va avoir un permis, puis ils vont être obligés de passer à travers un canal qui va être compliqué pour rien.

C'est pour ça que, quand le gouvernement choisit un cadre, il choisit un cadre réglementaire ou non réglementaire. C'est une façon, ça, la déréglementation ou la réglementation; le libre-échange ou le marché protégé.

C'est comme dans le marché du travail, par exemple, «open shop» ou «close shop». C'est deux façons différentes. Il y a des avantages dans les deux, puis il y a des désavantages dans les deux. Sauf que, si, à un moment donné, par le régime d'exception, on détruit le régime général, ça ne marche pas, puis ça va être bien pire, parce que les gens ne comprendront pas comment ça va fonctionner, puis ils vont être furieux. C'est dans ce sens-là, moi, que je dis...

Je comprends ce que le ministre veut faire, mais il devrait, à ce moment-là, son régime d'exception, l'établir de façon très précise. Puis, s'il a besoin, à un moment donné, de rajouter une exception de plus, parce qu'elle n'avait pas été prévue, bien, on la rajoute plus tard, dans un an ou dans deux ans. Le monde va continuer à tourner. Des lois permanentes, je n'en connais pas. On peut faire la plus belle loi permanente, mais elle n'est pas permanente. Il y a des grands principes de base. Regardez, même aux États-Unis, la Constitution américaine, qui est une des plus belles constitutions au monde, sans doute, les tribunaux sont obligés de l'interpréter, puis ils ont de la difficulté en démon. Ils ont de la difficulté à l'interpréter. Puis, selon qu'ils nomment tel juge ou tel juge, selon que vous nommez un juge qui est conservateur... C'est pour ça que la nomination des derniers juges était importante. Si vous nommez un juge qui, comment dirais-je, est plus libéral d'esprit, ou plus libre penseur, et si vous en avez un autre qui a une pensée conservatrice ou plus axée sur des principes particuliers, bien, vous n'aurez pas les mêmes jugements. Alors, tout ça, ça a de l'importance.

C'est pour ça, moi, je dis ça au ministre... C'est lui qui légifère, c'est le gouvernement qui légifère, mais je trouve que c'est dangereux d'établir des régimes d'exception qui ne sont pas banalisés et qui sont trop généraux. C'est ça qu'on dit essentiellement. Le régime d'exception qu'on est en train de mettre en place... Ce que le ministre me dit — quand j'écoute ses paroles, elles sont correctes, ses paroles — quand il me dit: Je veux prévoir tel cas et tel cas, je dis: C'est correct. Mais pourquoi on ne met pas ça dans la loi? Plutôt que prévoir, parce qu'il y a tel cas ou tel cas, on met une porte de grange où n'importe qui va pouvoir entrer en même temps.

C'est comme si je vais à la pêche à l'anguille et que je mets une cage tellement grosse que je peux rentrer même les baleines. Bien, là, je ne vais plus à la pêche à l'anguille, je vais à la pêche à n'importe quoi. Ha, ha, ha! Vous avez remarqué sur le bord du fleuve, quand il y avait des cages à l'anguille... J'étais petit gars et j'allais voir ça, la pêche à l'anguille, c'était toujours un effet de surprise, avec le pêcheur, puis il nous faisait peur parce que, des fois, on l'achalait, je suppose, en y allant. Il nous disait qu'il y avait toutes sortes de poissons dans le fleuve qui pouvaient nous manger les jambes, nous mordre, et tout ça. On y allait pareil, on était tellement curieux, c'était pour voir la pêche, ce que le pêcheur avait pris. Alors, c'était une pêche sélective. Il y avait des canots, tout ça. À un

moment donné, bien, les anguilles pouvaient entrer. Lui, ce qu'il voulait essentiellement, c'était toutes des anguilles. Alors, on allait voir ça. Mais c'était une pêche sélective. Les gens, aujourd'hui, interdisent la pêche au saumon, parce que les gens disent: On pêche la morue. Sauf que, quand tu pêches à la surface de l'eau, tu ne pêches pas la morue. La morue, c'est dans le fond de l'eau. Tu fais semblant de pêcher la morue, mais tu veux prendre des saumons. Ha, ha, ha! Ce n'est pas la même chose. La pêche, c'est sélectif. Les instruments peuvent être sélectifs.

Alors, c'est la même chose dans la loi, ici. Est-ce que ce qu'on veut laisser passer, c'est sélectif ou si ce n'est pas sélectif? Et, moi, de la manière dont le ministre établit ses dispositions, ce ne sera pas sélectif. Ça va être un pouvoir discrétionnaire à la Commission qui va établir selon ce qu'elle estime raisonnable. Mais c'est quoi, le raisonnable? Je vais vous dire une chose; le raisonnable, c'est bien différent des gens, de l'un à l'autre, selon qu'on pense telle chose ou telle chose. C'est pour ça que même le raisonnable peut être banalisé par le législateur, selon qu'on est de telle croyance ou non. Et je ne dis pas ça méchamment. Qu'on soit de telle croyance ou non, selon qu'on a telle conception ou non, le raisonnable, ça veut dire n'importe quoi.

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Elkas: J'apprécie les commentaires du député de Lévis et je veux simplement le réassurer: on ne traite pas une cinquantaine de cas ou 150 cas, là. En établissant cette politique ou cette loi, on a fait un petit peu d'historique, à savoir: On fait face à quoi? Alors, on parle d'une dizaine de cas par année, et ce n'est pas des nouveaux, ça, c'est des détenteurs existants. Alors, on n'ouvre pas la porte de grange, comme vous le dites, mais on se dit: Il y a deux cas, là, qui nous préoccupent beaucoup, puis ça se peut qu'il y en ait un troisième, puis un quatrième, mais ça va se limiter. Parce qu'à ce jour je ne peux pas vous garantir qu'il n'y en aura pas un autre cas exceptionnel qui ne viendra pas à la surface.

Je dois vous aviser aussi, M. le député de Lévis... Mme la Présidente, je m'excuse, que, depuis mon arrivée, comme je l'ai mentionné, il y a eu des périodes assez difficiles, que ce soit avec l'APCRIQ, l'ANCAI, l'ACQ, mais on en est venus à se parler. On se parle. Il y a de bonnes communications entre le cabinet, le ministre, la Société de l'assurance automobile du Québec. Puis ce qu'on regarde et qui devient de plus en plus important, c'est de l'autosurveillance par ces gens aussi. Ces gens-là, quand il y a un message à nous passer, ils ne se gênent pas. C'est pour ça que je crois vraiment dans le système d'autosurveillance. Il ne faut pas faire tout par le gouvernement non plus. Je pense qu'il est important que, oui, on suive les cas, cas par cas, mais, quand il y a de l'exagération, vous allez le savoir, ça va

venir à notre attention. Mais je ne pense pas, quand on parle de cas exceptionnels, qu'on va ouvrir la porte de grange, comme vous le dites. Ça, c'est loin de notre pensée. Puis il faut donner... Si on balise trop à l'intérieur du règlement, bien, là, les commissaires, c'est aussi bien de ne pas en avoir, de commissaires. On va aller chercher des commis, on va leur dire: Respectez la loi, puis ça finit là.

You have to have a little bit more of an opening and leave people with some limitations as well, but allow them to judge certain cases that we are not here to think about today. C'est tout.
(11 h 50)

M. Garon: L'autosurveillance, au fond, si on veut l'appliquer, ça sauverait de l'argent. Il faudrait demander aux Mohawks...

M. Elkas: Ça se fait.

M. Garon: Les Mohawks veulent avoir ça, l'autosurveillance. On pourrait sauver à peu près 250 000 000 \$ de police provinciale, dans une couple d'années. L'autosurveillance, il faut faire attention à ça aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le paragraphe...

M. Garon: Vous remarquez que de plus en plus ce qu'on voit attaqué dans nos maisons, c'est des personnes âgées, des femmes et des enfants. Habituellement, les gens qui attaquent quelqu'un ne prennent pas le plus gros, ils prennent le plus petit. L'autosurveillance, ils s'autosurveillent, ils prennent des victimes dont ils n'ont pas peur. Ici, c'est la même chose. Le gouvernement fait une loi, mais l'autosurveillance, je ne crois pas à ça beaucoup; dans certains cas, et même encore là. Même dans le domaine professionnel, il doit y avoir de l'autosurveillance, mais, quand je vois les gens qui se retrouvent, à un moment donné, que leur fonds de pension a été mangé parce que personne n'a fait la surveillance qu'ils auraient dû faire... Je ne voudrais pas que ce soit votre mère ou votre famille qui soit pris dans un cas où, après avoir payé un fonds de pension toute sa vie, à sa pension on lui dit: Le fonds est parti. L'autosurveillance, là, moi, je ne crois pas à ça tant que ça.

Ici, je voudrais vous demander ce que vous voyez, à l'article 37.1.1, quand on dit: «Il en est de même d'un permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 ou délivré à compter de cette date». Ça veut dire avant ou après 1986. Ça ne donne rien de dire le 18 décembre 1986, ça aurait pu être n'importe quand. Au fond, on dit: «Il en est de même d'un permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 ou délivré à compter de cette date en remplacement d'un tel permis.» Ça donne quoi, ça? Le 18 décembre 1986, ça vient faire quoi là, puisque c'est avant ou après le 18 décembre 1986? Alors, ça ne donne rien de mettre une

date. On peut remettre en vigueur n'importe quel permis d'autobus qui a été délivré à un moment donné. Alors, c'est quoi? **Qu'est-ce** qu'on vise au juste? Le 18 décembre 1986, d'abord ça fait six ans et demi, quasiment sept ans, sept ans bientôt. Je me demande si ça ne fait pas sept **ans** aujourd'hui. Aujourd'hui, on est le 18 mai...

Une voix: Décembre.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est décembre, pas mai.

M. Garon: Ça fait six ans et cinq mois aujourd'hui.

M. Elkas: M. Claude Martin, de notre ministère, pourrait répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Martin.

M. Martin (Claude): Peut-être un point technique. En transport par **autobus**, on a peut-être une réalité des permis qui est distincte des autres modes. C'est que les permis émis avant le 18 décembre 1986 ne sont pas assujettis au même régime, en fait. C'est que tous les permis sur simple paiement des droits sont renouvelés automatiquement. Après 1986, au contraire, c'est les permis à durée limitée, qui est fixée par la Commission au moment d'émettre et avec un maximum de cinq ans. C'est un système qu'on a dû maintenir au sens où les permis antérieurs ont une valeur rattachée, alors que, dans le cas des autres permis, au bout du cinq ans maximal, on doit faire une nouvelle demande de permis, ce qui n'existe pas, par exemple, dans le **vrac** ou dans nos autres permis de transport. Donc, on est obligés de faire une disposition particulière, propre au transport par autobus.

M. Garon: Mais pourquoi on veut renouveler à ce moment-là, remettre en vigueur des permis qui n'ont pas été renouvelés depuis...

Une voix: Avant le 18 décembre.

M. Garon: ...avant le 18 décembre 1986 ou après? Si on n'a pas renouvelé ces permis-là pendant des années, pourquoi, aujourd'hui, il y a un amendement pour permettre de remettre en vigueur? Parce que c'est de ça dont il est question, là, c'est la remise en vigueur de permis qui n'ont pas été réémis depuis des années.

M. Martin: Ils sont renouvelés automatiquement, les permis d'avant 1986, mais sous un autre régime, en payant les frais annuels. Je vais vous donner un exemple. Le permis d'Orléans entre Québec et Montréal, c'est un permis qui a été émis avant 1986. Sur simple paiement des droits annuels, le permis est renouvelé. Si quelqu'un s'est présenté à la Commission des transports

en 1990 pour un permis de transport nolisé, on ne peut pas lui émettre un permis de plus de cinq ans. Il va venir à échéance en 1995.

M. Garon: Vous visiez quoi, à ce moment-là, si les permis ont été renouvelés? Pourquoi vous voulez les remettre en vigueur?

M. Martin: Dans le cas, c'est un peu comme... Ceux d'avant 1986, c'est un peu comme le **vrac**. Si quelqu'un, au moment de son renouvellement automatique, pour une raison de décès ou de maladie, n'a pas fait cette tâche-là, il deviendrait annulé. C'est ce qu'on veut éviter. C'est pour ça qu'on fait la distinction entre les deux types de permis ici.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des permis qui ont été annulés, qui n'ont pas été renouvelés avant décembre 1986?

M. Martin: Bien, c'est-à-dire qu'ils ont toujours cours, ces permis-là.

M. Garon: Je ne comprends pas.

M. Martin: Un permis, par exemple, du groupe Orléans qui appartenait à Voyageur antérieurement a peut-être été émis par la Régie des transports en 1950, ce type de permis là, à chaque année, le titulaire actuel paie ses droits...

M. Garon: Oui.

M. Martin: ...et, automatiquement, le permis lui est renouvelé. Il n'y a pas de date d'échéance maximale.

M. Garon: Oui.

M. Martin: Dans l'autre cas, après cette date-là du 18 décembre 1986, un permis d'un titulaire a une date limite de durée. Il ne peut pas avoir une durée de plus de cinq ans. Donc, si quelqu'un a un permis après 1986, vous ne trouverez pas de permis de la Commission des transports dans le domaine du transport par autobus qui a une durée de plus de cinq ans. Donc, c'est pour ça qu'on est obligés d'avoir une distinction. Les permis de **vrac** sont tous de même nature. Je dirais, les permis de transport par autobus d'avant 1986 s'apparentent à un permis de **vrac**. Aussitôt qu'on paie nos droits, il est renouvelé. Sauf que, si on venait en défaut de le faire, là, la Commission serait dans le même... elle ne serait plus capable d'émettre un permis de longue durée. Il faudrait...

M. Garon: Alors, qu'est-ce qu'on veut corriger par cette disposition-là, «avant décembre 1986»?

M. Martin: C'est-à-dire de leur mettre la même ouverture qu'on fait pour les gens qui ont à subir dans

le domaine du vrac... Dans le cas d'un petit transporteur sur une ligne interurbaine, dans le cas d'une succession, il y aurait eu un vice de forme ou quelqu'un n'aurait pas renouvelé ses droits, pour éviter que le permis soit annulé. Si le permis est annulé par la Commission, la Commission, actuellement, ne pourrait pas lui réémettre un permis de longue durée. Ce serait un permis de cinq ans ou de trois ans, peu importe la durée. Donc, on a un problème, là.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des cas?

M. Martin: À ma connaissance, il y aurait eu 1 % des cas, selon ce qu'on a vérifié auprès de la Commission des transports. Il y a 1 % des cas de permis, donc c'est marginal parce qu'on n'a pas un nombre aussi important que dans le domaine du vrac. Mais, effectivement, il y a eu des cas tout à fait similaires à ce qu'on a soulevé au niveau du vrac, surtout pour des petites lignes avec un propriétaire unique. C'est sûr qu'une grande entreprise, qui a toujours un fonctionnement..

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 2?

M. Garon: Vous, ce que vous voulez, là, au fond, si les permis ont été renouvelés, même ceux qui étaient avant 1986...

M. Martin: Oui, oui.

M. Garon: ...mais pour une durée limitée, vous voudriez les faire revivre comme permis sans durée.

M. Martin: C'est-à-dire les maintenir sans durée. Quelqu'un qui a eu un permis avant, l'exemple... Quelqu'un aurait un permis **Shawinigan—Trois-Rivières**, par exemple, un tout petit permis, s'il a été émis avant 1986, il n'a pas de limite de durée. Il est renouvelé automatiquement.

M. Garon: Là, il opérerait...

M. Martin: C'est ça.

M. Garon: ...il serait renouvelé, mais pour trois ans ou cinq ans.

M. Martin: Donc, il a une durée encore illimitée actuellement. Si un permis est émis en 1986, sur une ligne qui n'aurait pas été exploitée, par exemple, eux ont des permis maximum cinq ans; la Commission n'a pas la discrétion d'émettre un permis, maintenant, de plus de cinq ans.

M. Garon: Mais s'il ne l'exploite pas?

M. Martin: Normalement, s'il ne l'exploite pas,

d'une manière ou d'une autre, il n'en a pas l'intention, au bout de 30 jours on a une disposition qui fait en sorte que le permis s'éteint de lui-même. Ça, c'est autre chose. Ici, ce qu'on vise, c'est vraiment quelqu'un qui n'aurait pas rempli ses obligations de payer ses droits annuels qui se verrait annuler son permis, puis, là, il perdrait beaucoup sur son permis.

M. Garon: Mais là c'est fait, on est dans le passé, avant décembre 1986, vous savez ceux qui...

M. Martin: Oui, ils sont toujours là. Je veux dire, 90 % de nos titulaires actuels...

M. Garon: Ils opèrent.

M. Martin: ...opèrent en vertu des permis d'avant 1986, surtout dans l'interurbain.

M. Garon: Oui.

M. Martin: Donc, ces gens-là, sur simple renouvellement... L'exemple que je vous donne, c'est suite à un décès et que, dans la succession, on n'aurait pas payé les droits, actuellement la Commission serait dans l'impossibilité d'émettre un nouveau permis sous l'ancien régime. Elle serait obligée d'émettre un permis avec une durée limitée. Vous savez fort bien qu'il n'aurait pas, non plus, la même valeur de ce côté-là, parce que nos permis interurbains sont exploités en monopole.

M. Garon: Là, ça veut dire que les gens n'auraient pas payé les droits depuis 1986.

M. Martin: Non, c'est à chaque année, ça. On paie à chaque année.

M. Garon: Oui, mais le permis de quelqu'un que vous voulez remettre en vigueur, c'est des gens qui ont payé leurs droits pour des permis à durée limitée... Mais qu'est-ce que vous voulez faire, là?

M. Martin: Ce qui est visé, c'est ceux qui ont des permis à durée illimitée surtout, où, là, eux autres ont des droits acquis qui seraient importants... qui sont importants à perdre. Ils ont des droits acquis là-dessus. Si, par un problème semblable, on n'est plus capable de lui émettre le même type de permis, donc la Commission dit: C'est injuste, et avec raison, on ne peut pas remettre...

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 2?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est

adopté sur division.

M. Garon: Bien, j'ai dit la raison tout à l'heure, c'est à cause du motif qu'elle estime raisonnable ou des motifs prévus par règlement; là, c'est une porte de grange, alors que... Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 2 est adopté sur division.

Transport des élèves

J'appelle l'article 3. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, le texte proposé est le suivant:

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 48.11 édicté par l'article 8 du chapitre 59 des lois de 1991, de ce qui suit...

M. Garon: On va les passer un par un. Vous pouvez les lire tranquillement un par un.

M. Elkas: O.K.'

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 48.12. (12 heures)

M. Elkas: «Toute personne doit, pour conduire un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, au sens de la section I du chapitre IV du titre VIII du Code de la sécurité routière, être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement.»

M. Garon: C'est correct, ça. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 48.12 est adopté.

L'article 48.13.

M. Elkas: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitté les frais fixés par celle-ci pour ce cours et respecté ses exigences pour la réussite de ce cours.»

M. Garon: «Dispensé par une personne habilitée par règlement», vous voulez dire quoi? Qu'est-ce qu'il va dire, qu'est-ce qu'il va prévoir, le règlement? «Habilitée par règlement», c'est quoi, les qualifications de la personne?

M. Elkas: La personne qui va donner le cours va être qualifiée pour le faire.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça que ça dit, là. La manière que c'est rédigé, c'est bien difficile à comprendre. On dit: «...une personne habilitée par règlement». Est-ce que le règlement va l'habiliter ou si

le règlement va spécifier les conditions, les qualifications que cette personne doit avoir?

M. Elkas: Spécifier...

M. Garon: Ce n'est pas dit. On dit: «...une personne habilitée par règlement».

M. Elkas: «Habilitée», ça veut dire à qui on donne le pouvoir. Je m'excuse, là.

M. Garon: O.K. Là, vous voulez dire que c'est la personne qui est habilitée par règlement.

M. Elkas: Par règlement, oui.

M. Garon: Leurs noms vont être dans le règlement? Comment ça marche?

M. Elkas: On va la désigner, et ça va être un centre de formation professionnelle.

M. Garon: Elle va être désignée par règlement. Les noms des personnes vont être prévus dans un règlement. O.K.

M. Elkas: «Right on».

M. Garon: C'est ça que je croyais que ça voulait dire, mais je me demandais si c'était ça que ça voulait dire par «une personne habilitée par règlement».

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 48.13?

M. Garon: Attendez un peu! «Acquitté les frais fixés par celle-ci». Par quoi?

M. Elkas: Par règlement.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça qui est marqué. Regardez bien ce qui est dit. C'est rédigé d'une façon...

M. Elkas: Le centre de formation. Oui, le centre de formation va établir les frais.

M. Garon: Non, ça ne marche pas, ça. Écoutez bien: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitté — elle doit avoir acquitté — les frais fixés par celle-ci pour ce cours». C'est qui, celle-ci, là? Ça ne peut pas être la personne habilitée par règlement qui fixe les frais. Les frais doivent être fixés ailleurs. Ça ne marche pas, ça.

M. Elkas: Les frais des cours qui sont donnés, qu'importe l'endroit, sont fixés normalement par le

centre de formation. Dans les cas dont on parle, il y a deux centres de formation qu'on va identifier un peu plus tard, je pense qu'ils sont à Saint-Jérôme et à Charlesbourg. Alors, les deux centres de formation, Saint-Jérôme et Charlesbourg, vont fixer les frais.

M. Garon: Comme si chaque personne habilitée par règlement fixe les frais.

M. Elkas: Les centres.

M. Garon: Et les frais, ça va être n'importe quels frais, là?

M. Elkas: Pas n'importe quels frais.

M. Garon: Une personne va être nommée par règlement pour faire des cours, puis, après ça, elle va charger ce qu'elle veut? Eh! bonne mère!

M. Elkas: Aïe! Oui, oui. Mais, là, il ne faudrait pas partir en peur, non plus, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mais, si vous...

M. Elkas: Normalement, dans les cas comme ça, et on a fait nos vérifications, c'est le centre de formation, que ce soient des cours qu'on va donner comme celui du... Ce n'est pas là pour faire de l'argent sur le dos des gens. O.K.?

M. Garon: Rappelez-vous une chose, les cours des écoles de conduite...

M. Elkas: Simplement, on a une idée...

M. Garon: ...c'est supposé être réglé depuis 1986? Les écoles de conduite, ça fait sept ans, de moratoire en moratoire, et ce n'est pas réglé encore. Là, on va établir un autre genre d'école de conduite. On établit, là, des écoles de conduite de chauffeurs d'autobus, alors que les écoles de conduite de chauffeurs d'automobile, ce n'est pas encore réglé, on marche de moratoire en moratoire depuis un an.

M. Elkas: Là, on parle de...

M. Garon: Là, regardez bien, écoutez bien ce que vous dites. Non, mais écoutez bien ce que vous dites: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne — un chauffeur d'autobus, au fond — doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement — donc, c'est le règlement qui va nommer les personnes qui ont été habilitées; comment, on ne le sait pas, comment cette personne-là va être habilitée à donner des cours, on ne le sait pas — acquitté les frais fixés par celle-ci pour ce cours — par son école de conduite, si on veut, à toutes fins pratiques, mais on ne sait pas combien il va y en

avoir, on ne sait pas s'il va y avoir de la concurrence, on ne sait rien; elle va pouvoir charger le montant qu'elle veut — et respecté — avoir respecté — ses exigences pour la réussite de ce cours.» Quelles exigences? On ne sait pas. «Les frais fixés par celle-ci [...] et respecté ses exigences». De qui? Ce n'est plus les exigences du gouvernement, ça va être les exigences de l'école de conduite? Je vais vous dire une affaire, je ne sais pas c'est quoi, cette affaire-là, mais ça n'a ni queue ni tête.

M. Elkas: Mais vous en faites une grosse, grosse affaire et vous ne voulez pas écouter ce qu'on vise dans cette loi. On nomme deux institutions publiques, deux centres de formation, un à Saint-Jérôme, un autre à Charlesbourg, qui vont être habilités à donner des cours aux chauffeurs.

M. Garon: Qui? Quelles institutions?

M. Elkas: Ils vont établir les frais, pas les frais pour faire une fortune, simplement pour couvrir leurs coûts. Puis on a une idée du montant d'argent que ça va coûter aux chauffeurs pour prendre ce cours.

M. Garon: Oui, mais ça veut dire...

M. Elkas: Mais je ne pense pas que les gens sont là... surtout un centre public va établir des coûts de 500 \$ ou de 600 \$ pour un cours de 15 heures? Aïe! Soyons donc sérieux!

M. Garon: Vous établissez un monopole, là.

M. Elkas: Non, non. Un monopole...

M. Garon: Au fond, il y en a un dans la région de Québec et un dans la région de Montréal, deux centres...

M. Elkas: Publics.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: C'est des centres publics.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Les centres de formation dans le transport routier.

M. Garon: Elles vont dépendre de qui, ces écoles-là?

M. Elkas: Du MEQ, du ministère de l'Éducation.

M. Garon: Y a-t-il une école de conduite actuellement à Charlesbourg?

M. Elkas: Une école de conduite privée ou...

M. Garon: Bien, c'est une école de conduite pour chauffeurs d'autobus, à toutes fins pratiques. C'est ça que ça veut dire. Vous dites avoir deux institutions pour former les chauffeurs d'autobus. C'est deux écoles de conduite pour chauffeurs d'autobus. Et vous dites: Il n'y en a pas actuellement.

M. Elkas: Non, je parle d'un cours qu'on a monté. Ça a été monté, ça a été élaboré, et là quelqu'un va le donner. On a choisi deux endroits, deux centres de formation qui sont publics, un à Saint-Jérôme et l'autre à Charlesbourg.

M. Garon: Ouais, là, là... Aïe! Là, vous marquez: «...acquitté les frais fixés — par l'école — par celle-ci», la personne qui va... En tout cas, nous, ce qu'on a, c'est la personne — on ne sait pas c'est qui — c'est elle qui va charger ces frais. Et la personne qui veut avoir son permis devra respecter les exigences fixées par cette personne-là, qui donne les cours, pour la réussite de ce cours, avec les frais qu'elle voudra bien charger, sans aucun contrôle gouvernemental. Wo!

M. Elkas: Un instant, là, avant qu'on parte en peur, Mme la Présidente, il me semble qu'on a vraiment... On a accepté le problème devant nous. On s'est entendu que, oui, le chauffeur... Et ça, c'est une recommandation aussi. Ça ne venait pas seulement de Me Bouliane, le coroner, qui a dit que les gens devaient être formés. Mais, si l'Opposition est en train de me dire qu'eux avaient la réponse à tout, savaient exactement ce qu'ils devaient faire, bien, les recommandations n'étaient pas évidentes. On a regardé le dossier dans son entier et on a recommandé... Le chauffeur d'autobus, ce n'est pas un cours pour savoir comment chauffer un autobus qu'il avait besoin. On a fait venir tous les cours disponibles en Amérique du Nord, ils ont été... Excusez...

M. Garon: Le quorum s'en va.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Desbiens, je pense, qui est venu les chercher.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une farce.

M. Garon: Non, mais il n'y a plus personne, là.

M. Elkas: Mais, moi, je suis ici.

M. Garon: Je comprends, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Moi aussi.

M. Garon: Oui, mais c'est quoi le quorum en commission?

La Présidente (Mme Bélanger): Cinq.

M. Garon: Oui, mais les deux députés s'en vont. Je ne sais pas ce qui s'est passé.

M. Elkas: Est-ce qu'on peut suspendre deux secondes?

La Présidente (Mme Bélanger): On va suspendre les travaux pour quelques minutes, pour pouvoir appeler au bureau du whip.

(Suspension de la séance à 12 h 10)

(Reprise à 12 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Excusez, M. le ministre, la commission a repris ses travaux. Alors, je pense que vous aviez donné la parole à Mme Côté.

M. Elkas: Je veux simplement expliquer, Mme la Présidente, et faire le point aussi. Ce n'est pas un cours de conduite qu'on donne. Vous avez peut-être compris ce qui a été discuté à l'enquête du coroner Bouliane. Vous avez peut-être compris ce qui s'est passé pendant les discussions qu'on a eues aux comités ministériels sur la problématique du transport scolaire. Ce qui s'est dégagé de ces discussions au niveau de la formation, ce n'était pas d'aller chercher un cours de conduite pour le donner aux chauffeurs. Ce n'était pas le problème. Ce que le coroner Bouliane voulait faire, il a dit: C'est trop long, ça; il faudrait tous les passer tout de suite, un après l'autre, et leur donner un cours de formation.

Bien, là, il faut savoir exactement ce qu'on a besoin. On a identifié les besoins au niveau de la formation, puis c'est là qu'on a mis les gens en place pour élaborer un cours. Là, au lieu d'essayer de réinventer la roue, on s'est informés auprès de nos voisins, aux US, dans les autres provinces, pour savoir s'il existait un cours qu'on pouvait donner à nos conducteurs. J'ai le plaisir de vous introduire Mlle Côté qui va vous donner le contenu du cours, et c'est très «révélateur» ce qu'on va vous donner. Vous allez comprendre pourquoi on ne donne pas ça, des cours comme ça, à l'école de conduite des camionneurs à Lévis. Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Côté.

Mme Côté (Marie-Christine): Bonjour. Alors, premièrement, ce que je veux vous dire, c'est que ce n'est pas, comme M. Elkas disait, un cours de conduite. C'est un cours qui est dynamique et qui vise la revalorisation du métier de conducteur et la connaissance de la clientèle. Alors, c'est deux centres de formation en transport routier qui relèvent de deux commissions scolaires qui ont été mandatées pour le cours de base de 15 heures. C'est les deux seules commissions scolaires

qui donnaient un cours en transport routier, c'est pour ça qu'elles ont été choisies, alors une pour la logistique de tout l'Est de la province, qui est le centre de Charlesbourg, et l'autre qui a la partie ouest, le Centre de formation en transport routier, de Saint-Jérôme. Alors, c'est les deux seules commissions scolaires qui donnaient un cours en transport routier et qui vont superviser le cours.

Il va y avoir des formateurs régionaux qui vont être choisis, mais qui ne sont pas les formateurs des deux centres de formation. C'est des postes qui vont paraître, qui vont être offerts. Ça va être environ 30 formateurs régionaux, 15 dans chaque région, et c'est sous la supervision des régisseurs de transport des commissions scolaires qui vont mandater des gens... pardon, qui vont désigner des personnes qui pourraient être des formateurs régionaux. Il va y avoir une sélection de candidats. Alors, les critères de sélection ne sont pas tout à fait arrêtés, mais c'est des gens qui ont des principes andragogiques, qui savent c'est quoi de l'animation de groupe. Ce n'est pas nécessairement des gens qui conduisent des véhicules lourds. Ce n'est pas des cours de conduite. C'est des cours qui visent, je vous ai dit, la valorisation et la clientèle. Alors, je peux vous en faire un bref aperçu.

Le programme de formation pour les conducteurs et conductrices d'autobus d'écoliers s'intitule «Un métier unique». Il y a le premier cours qui s'intitule «Le métier au quotidien» et qui vise à situer le rôle du conducteur parmi l'ensemble de la commission scolaire et à revaloriser son rôle.
(12 h 20)

Le deuxième cours s'intitule «Mes passagers et moi». C'est pour faciliter leur relation avec leurs passagers en améliorant la connaissance de la clientèle qu'ils transportent et en précisant la perception qu'ils ont d'eux-mêmes en tant que conducteurs. Ce n'est pas un cours de psychologie, mais c'est fait de façon très dynamique avec des jeux de rôle et des cartons.

Le troisième cours qui s'intitule «Des solutions en vue», bien, c'est pour identifier des situations problématiques vécues avec la clientèle qu'ils transportent et pour développer des habiletés à résoudre certains problèmes, mais avec la clientèle uniquement.

Enfin, le quatrième cours qui s'intitule «En règle avec la sécurité», c'est un aperçu — on fait, de façon très rapide — pour revoir les principales règles de sécurité dans le transport scolaire et transposer ces connaissances en comportements sécuritaires. Alors, juste un exemple rapide, c'est la ronde de sécurité qu'on vient expliquer qu'elle est obligatoire et pourquoi et on leur demande s'ils l'effectuent, et certaines règles qui relèvent aussi des commissions scolaires.

Et le dernier cours s'intitule «Collaboration en sécurité routière». L'objectif de ce cours est de développer des habiletés visant à faciliter les relations des conducteurs avec les autres acteurs concernés par la sécurité routière, alors les régisseurs, les parents, les directeurs d'école, et de se reconnaître comme agent

d'éducation à la sécurité routière. Alors, le cours vise vraiment une amélioration de la sécurité routière par la connaissance de la clientèle, pour faciliter la relation et pour développer des trucs.

Les cours vont être donnés aux 10 000 conducteurs, présentement, et ça, c'est le cours de base uniquement. Alors, les deux centres de formation en transport routier sont mandatés uniquement pour ce cours de base et pour superviser, pour la logistique de ce cours-là, et, éventuellement, pour les cours obligatoires, ultérieurement, les cours de perfectionnement, ce sera d'autres personnes qui seront mandatées, parce que les cours, ce ne sera pas des cours comme ceux-là, ça va être des cours plus pratiques, si on peut dire. Ce qu'on prévoit, c'est des cours d'évacuation d'urgence, des cours de premiers soins. Alors, à ce moment-là, on pense qu'on pourrait mandater des associations comme la Croix Bleue, comme la Croix-Rouge. Enfin, ce n'est pas arrêté encore, mais c'est ce qui est prévu.

Alors, on parle aussi de frais fixés. C'est que les frais fixés ne seront pas les mêmes pour le cours de base et pour les cours de perfectionnement. C'est pour ça qu'ils sont prévus dans la réglementation et non dans la loi.

M. Garon: Les cours, ils vont être donnés dans les régions ou seulement à Charlesbourg puis à Saint-Jérôme?

Mme Côté: Ça va être des cours régionaux, à travers la province. Il va y avoir 30 formateurs régionaux. Alors, je prends la région de la Gaspésie; il pourrait y avoir 2 formateurs; la région de Québec, il pourrait y en avoir 3; Montmagny, 1; Lévis, 1.

M. Garon: Ils vont aller donner les cours sur place.

Mme Côté: Ils vont être sur place, oui. Pour éviter les frais de déplacement, ils vont être sur place. Et on demande des formateurs régionaux parce qu'ils ont beaucoup plus de crédibilité. Il faut qu'ils aient des connaissances de la région, du milieu, du contexte social et économique de la région. On l'a expérimenté et, quand une personne de Québec arrive en région... On l'a expérimenté à Nicolet, ce n'est pas moi qui l'ai fait, mais, moi, j'ai assisté, parce que, venant de Québec, j'ai beaucoup moins de crédibilité qu'une personne prise sur place qui connaît le contexte, qui connaît déjà les conducteurs, qui connaît déjà les transporteurs. Et c'est beaucoup plus apprécié de cette façon-là.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites, ce n'est pas un cours de conduite. Vous dites que c'est un cours de valorisation du chauffeur d'autobus. Sauf que votre loi, ce n'est pas ça qu'elle dit. La loi doit dire ce qu'on veut faire. Regardez ce qu'elle dit: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence»... Regardez 48.12, Transport des élèves: «Toute personne doit, pour

conduire un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, au sens de la section I — etc., de la loi sur la sécurité routière — être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement.

«Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation — pas de valorisation, de formation — dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitté les frais [...] et respecté ses exigences pour la réussite de ce cours.»

Vous voyez, on parle de certificat de compétence, puis de passer des examens. Normalement, c'est un cours de conduite. Là, on dit qu'on veut valoriser le chauffeur. C'est une autre affaire, ça, valoriser le chauffeur.

Mme Côté: Non, mais ce n'est pas un cours juste de ça. Comme je vous ai expliqué, c'est un cours de connaissance de la clientèle qui vise la valorisation du métier et qui vise également à augmenter la sécurité en transport scolaire.

M. Garon: Oui. Je comprends concrètement ce que vous faites, sauf que vous avez un problème, au fond: vous avez des gens qui ont déjà leur permis, il y a des gens qui ont déjà leur permis et il y a des gens qui vont acquérir leur permis éventuellement. Ce qu'on dit ici, c'est très clair dans la loi... Qu'est-ce qu'on dit dans la loi? Je vais attendre que le ministre écoute comme il faut. Quand on lit la loi, on ne sait pas ce qu'il y a dedans, quel va être le cours. On ne sait pas ce qu'il y a dedans. On nous donne des explications, que ce n'est pas un cours de conduite, ça. Sauf qu'ici on dit, écoutez bien... Parce que les mots veulent dire quelque chose, autrement, si les lois disent n'importe quoi puis qu'après ça on fait n'importe quoi avec les lois... Regardez ce qu'on dit: «Toute personne doit, pour conduire un autobus ou un minibus»... Oublions ce qu'on fait actuellement, qu'on donne des cours à des gens qui ont déjà des permis de conducteur d'autobus. On dit: «Toute personne doit, pour conduire un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, au sens de la section I du chapitre IV du titre VIII du Code de la sécurité routière — c'est bien là, hein, un cours pour conduire un autobus au sens du Code de la sécurité routière — être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement.

«Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitté les frais», etc.

Moi, je vais vous dire une affaire. N'oubliez pas une chose, les lois veulent dire quelque chose. Là, vous dites que quelqu'un doit avoir suivi un cours comme ça. Je vais vous donner un exemple. Demain matin, il y a un accident. Votre gars, il a suivi un cours de valorisation du chauffeur. Il n'a pas suivi un cours au sens de la loi, à mon avis. Il n'a pas suivi un cours au sens de la

loi. La valorisation du chauffeur, ce n'est pas un cours de compétence, ça; ce n'est pas mauvais en soi. Et là vous serez en droit de dire que vous avez des gens qui conduisent des autobus qui n'ont pas les qualifications décrites par la loi.

La loi, actuellement, c'est bien de valeur, mais elle dit: un cours de compétence et un cours de formation. Elle dit des choses précises. Sauf que ce que vous m'expliquez, c'est autre chose complètement. C'est autre chose. Un cours de valorisation de chauffeur... Là, je regrette, mais la loi veut dire quelque chose. On ne peut pas dire dans la loi des choses, puis, après ça, faire n'importe quoi.

M. Elkas: Il a déjà un permis de conduire. C'est un acquis, ça, hein? Il l'a déjà. Là, la formation, c'est continu. C'est une autre affaire. J'espère qu'on va continuer à en donner de la formation et, à l'intérieur de la formation, on va retrouver la valorisation. Puis on va retrouver aussi du recyclage plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme Côté...

M. Garon: Ça, le temps que ça va bien, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Côté avait quelque chose à rajouter.

M. Elkas: Allez-y.

Mme Côté: Vous avez juste accroché sur le mot «valorisation». C'est la première leçon, c'est seulement 3 heures qui portent là-dessus, qui portent sur la valorisation. Ce n'est pas tout le cours. J'ai dit que la première leçon visait, pour le conducteur, à situer son rôle au sein de la commission scolaire et à valoriser son métier. Suite à tout ce qui s'est passé, les conducteurs, ça leur fait du bien de savoir que le pourcentage des accidents en autobus scolaire, ce n'est pas élevé, que ça représente moins de 1 %, que ce n'est pas beaucoup et que ce n'est pas leur faute. Et c'est la première leçon uniquement, en guise d'introduction au cours.

Après ça, on vient augmenter la connaissance de la clientèle. On vient leur donner des trucs pour augmenter la sécurité à bord de leur autobus, devenir un collaborateur en sécurité routière pour inculquer aux jeunes c'est quoi, l'important: quand tu prends l'autobus, quand tu débarques, à l'intérieur de l'autobus tu fais ça, tu ne fais pas ça. Et c'est 12 heures qui portent là-dessus. Alors que le premier cours, c'est en guise d'introduction, c'est situer son rôle et valoriser son métier. Et c'est 3 heures seulement sur 15 qui portent

là-dessus. Alors, ce n'est pas un cours de valorisation.

M. Garon: Bien, j'ai écouté ce que vous avez dit. Moi, je ne sais pas c'est quoi.

Mme Côté: Oui, mais c'est la première leçon seulement que je vous ai dit qui portait là-dessus; ce n'est pas le cours.

M. Garon: Je regarde ici les recommandations du coroner. Voici ce qu'il dit. Là, je comprends que le ministre fasse souvent ça, mais... Écoutez bien ce que dit le coroner. Je vais vous lire mot à mot ce qu'il dit, la recommandation à la page 46, la recommandation 3. Qu'est-ce qu'il dit? «Création d'un permis de conduire spécifique pour autobus scolaire avec exigence d'une formation spécialisée préalable audit permis». C'est ça qu'il dit. Le coroner Bouliane, c'est ça qu'il dit. Moi, je comprends ça, mais, à un moment donné, les mots veulent dire quelque chose. Il dit: «Création d'un permis de conduire spécifique pour autobus scolaire avec exigence d'une formation spécialisée préalable audit permis». Quand on dit qu'on met en application la recommandation du coroner Bouliane, moi, je ne peux pas dire à ce moment-ci, après avoir entendu les explications que je viens d'avoir et après avoir regardé le projet de loi... Ça avait l'air de ça à première vue, mais, là, on voit que ce n'est plus ça du tout. Ce n'est pas ça.
(12 h 30)

M. Elkas: Mais qui dit qu'on doit suivre à la lettre les recommandations du coroner Bouliane?

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça dans votre discours.

M. Elkas: Non, non, non, non.

M. Garon: C'est vous qui avez dit ça.

M. Elkas: On a écouté de près, mais on n'a pas voulu aller sur un permis spécial tel quel. On ne voulait pas réintroduire une nouvelle classification. Ce n'est pas là le problème. Le problème est dans la formation des gens. On veut s'assurer que la personne a une compétence pour faire sa job. Moi, je peux t'arriver avec un permis n'importe quand; je vais te donner ton permis. Si je n'ai pas la compétence, je n'ai pas la formation, qu'est-ce que ça vaut, ça, un permis? Dans l'esprit de ce qu'on est en train de faire, on répond très, très bien à ce que le coroner Bouliane voulait avoir. C'est simplement que Bouliane nous envoie une recommandation. Lui, ce qui l'intéresse et qui intéresse aussi la société québécoise, c'est le «bottom line», qu'on réponde au problème. Et le problème, c'est de s'assurer que les gens sont bien formés et que la formation soit continue, à part de ça, que ce soit un cours qui soit bien élaboré, qui réponde aux besoins du milieu, pas cette chose qui est prise de Los Angeles où il fait 90° quasiment 365 jours par année.

M. Garon: Je comprends, mais j'écoute le ministre...

M. Elkas: Non, non, non, c'est parce que c'est exactement...

M. Garon: Il va à Marrakech et l'autre va à Singapour. Alors, ça a l'air que votre spécialité, c'est le sable. Ça a l'air d'être les pays chauds. Je n'ai pas vu personne...

M. Elkas: Do not get personal with me, you are going to have problems.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, mais je dis...

M. Elkas: Non, non, non, mais soyez sérieux, là.

M. Garon: Mais non, mais c'est ça que vous dites, la spécialité c'est la glace. Bien voyons! C'est correct. Je voudrais de la cohérence dans l'action.

M. Elkas: Mme la Présidente, il me ferait plaisir de déposer, pour cette commission, le contenu de la formation pour que le député de Lévis, après l'heure du lunch, comprenne bien ce qu'on vise. Après avoir bien compris ça et s'il est objectif, il ne reviendra pas avec une autre question.

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, «Formation des conducteurs et conductrices d'autobus d'écoliers». C'est déposé.

M. Garon: C'est quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): «Un métier unique». Les objectifs, le sommaire du contenu, et l'approche, et les outils pédagogiques. Le titre, les objectifs, le sommaire du contenu... C'est toujours la même chose.

(Consultation)

M. Garon: On ne les a pas, les papiers.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont partis à la photocopie.

M. Garon: On ne peut pas assumer qu'on les a lus alors qu'on ne les a pas encore reçus, excepté... En tout cas, moi, je vais vous dire, je regarde ce qui est marqué là, ce n'est pas ça. On donne un cours, mais ce n'est pas un certificat de compétence. On dit: «...doit, pour conduire un autobus ou un minibus affecté au

transport d'écoliers, être titulaire d'un certificat de compétence». Après ça, on dit: Le permis de conduire d'un autobus, c'est autre chose; le certificat de compétence, c'est une autre affaire. Puis, après ça, on dit quoi? Regardez bien, ce n'est plus le gouvernement qui... On dit: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement». Ce n'est pas une école, pas un centre de formation, comme le ministre dit. Il dit: Un centre de formation. Ce n'est pas ça qui est marqué dans la loi.

On dit: «Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement — c'est tout ce qui est marqué; il n'y a rien d'autre de marqué — acquitté les frais fixés par celle-ci — par la personne qui donne le cours, et comment ils vont fixer les frais, ça, on ne le sait pas — pour ce cours et respecté ses exigences pour la réussite de ce cours.» Les exigences de qui? La personne qui donne les cours? Alors, là, le contrôle du gouvernement est nul. C'est clair, il est nul. Alors, les permis de conduire ou les permis pour conduire des autobus, ce sont des permis du gouvernement habituellement et, dans ce cas-ci, c'est l'école.

Je vais vous dire une chose. Les arpenteurs-géomètres de l'Université Laval, actuellement... Si c'est l'Université qui avait donné les diplômes pour pouvoir pratiquer, des arpenteurs-géomètres, il y en aurait eu 100 %. Après avoir passé les examens de la Corporation, il y en a seulement 12 %, cette année, qui vont pratiquer, parce que 88 % ont bloqué leurs examens. Les examens de comptabilité au Québec, actuellement, les deux tiers des étudiants qui ont eu leur diplôme des universités du Québec ont bloqué leurs examens de la corporation des comptables. Qui protège quoi? Les corporations ont pour but de voir à vérifier les connaissances des gens qui vont pratiquer la profession.

Là, actuellement, on dit que la personne va donner les cours, va charger les tarifs qu'elle voudra et qu'elle vérifiera elle-même, elle aura elle-même ses exigences. Et le gouvernement, à ce moment-là, va pouvoir dire qu'il a satisfait en donnant des certificats de conduite, de compétence, alors qu'il n'aura rien contrôlé là-dedans, rien contrôlé. Là-dedans, il ne contrôle rien, il fait juste nommer des personnes qui vont donner les cours. Après ça, la personne fixera les frais qu'elle voudra, puis elle fera respecter les exigences qu'elle voudra pour la réussite du cours. C'est ça qui est marqué dans la loi. On ne peut pas se conter d'histoire, c'est ça qui est marqué mot à mot dans la loi. Il n'y a rien d'autre de marqué.

M. Elkas: Peut-être de la façon dont vous faisiez votre gestion dans votre temps, mais pas dans notre cas. Il y a un règlement, puis il va l'établir.

M. Garon: Ah! vous avez tellement de succès

avec les contrôleurs routiers, là. Faisons attention.

M. Elkas: Oh! Oh! Pas mal plus que quand vous n'en aviez pas, quand vous les avez abolis, parce que vous ne pouviez pas...

M. Garon: Bien, là, vous n'en avez pas.

M. Elkas: Vous ne pouviez pas dans le temps...

M. Garon: Vous en payez, mais vous n'en avez pas.

M. Elkas: Ah! c'est donc malheureux que vous ouvriez sur ça. C'était votre grande faiblesse, ouvrir sur des choses quand vous ne savez même pas de quoi vous parlez. C'est donc malheureux que la société québécoise aujourd'hui soit prise à payer des factures d'au-delà de 100 000 000 \$ par année par votre manque de gestion dans le temps. Votre grand chef a aboli les contrôleurs routiers; 100 000 000 \$, au-delà de 100 000 000 \$ par année. Puis c'est nous autres qui payons la facture aujourd'hui. Il ne pouvait pas régler un problème de négociation. On l'a aboli. The easiest thing to do; just get rid of it. Convention collective, je ne veux pas... Ah! c'est trop compliqué. Aboli.

M. Garon: Mais, là, vous n'en avez pas, de convention. Là, vous n'en n'avez pas non plus.

M. Elkas: Oui, on en a une.

M. Garon: Bien non!

M. Elkas: Bien oui, bien oui!

M. Garon: Bien, elle n'est pas appliquée.

M. Elkas: Elle a été signée.

M. Garon: Il y a eu un arbitrage.

M. Elkas: Il y a une entente.

M. Garon: Il n'arrive rien.

M. Elkas: Il y a une entente. Non, non, je m'excuse. Informez-vous, c'est fait, la semaine dernière.

M. Garon: Oui?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous vous êtes entendus sur quoi?

M. Elkas: Vous demanderez la question à un autre temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on

poursuit ou si on attend le contenu de l'examen, le contenu du cours?

M. Garon: Bien, si le ministre a jugé important de donner le contenu du cours, il faudrait bien l'avoir.

M. Elkas: Bien, je vous le donne pour votre information. On peut continuer, mais ça ne changera pas grand-chose si vous êtes convaincu que ça ne vaut rien.

M. Garon: Le ministre est convaincu que ça ne changera pas grand-chose, qu'on l'ait ou qu'on ne l'ait pas.

M. Elkas: Non, vous, vous pensez que ça ne change pas grand-chose.

M. Garon: Non, mais, moi, je dis les mots.

M. Elkas: Non, les mots, c'est les mots. Vous jouez à...

M. Garon: On dira ce qu'on voudra, les mots qu'il y a ici, ça ne reflète pas du tout ce que le ministre dit.

M. Elkas: Est-ce qu'on joue à l'avocat, là, ou est-ce qu'on regarde le contenu?

(Consultation)

M. Garon: On va laisser en suspens 48.13, puis on va continuer les autres parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Les autres, c'est de la concordance avec 48.13.

M. Garon: Je comprends, mais les modalités, le fonctionnement est dans 48.13. Ce n'est pas sur les principes qu'on s'obstine dans tout ça. On a dit qu'on était d'accord sur le principe. Sauf que, dans l'application, ça ne marche pas. Ce que le ministre dit puis ce qu'on retrouve dans la loi, c'est différent.

M. Elkas: C'est une opinion que vous avez, M. le député de Lévis. Mais l'opinion qu'on a, nous... Ce paragraphe permet tout ce qu'on a décrit. Tout ce qu'on a décrit, il le permet. Mais, si on veut s'enligner sur un débat sur les règles d'écriture, bien, là, on pourrait peut-être ajourner et aller faire ça ailleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 48.13 est suspendu.

J'appelle 48.14.

M. Elkas: «Tout conducteur d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers doit avoir avec lui son certificat de compétence.» C'est-à-dire, il doit l'avoir avec lui, en sa possession.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Garon: Sur division, parce que le certificat de compétence ne veut plus rien dire de la manière qu'il est écrit.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 48.14 est adopté sur division.

J'appelle 48.15.

M. Elkas: «Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers doit remettre à l'agent de la paix qui le lui demande son certificat de compétence pour examen.

«L'agent de la paix doit remettre ce certificat dès qu'il l'a examiné.»

Il va le lui remettre, comme un bon garçon, ou une bonne fille, parce qu'il y a des dames, chez nous, parmi les contrôleurs routiers.

M. Garon: Pas beaucoup.

M. Elkas: Une minute! 20 %, 20 %.

M. Garon: Bien oui, mais il y a eu 30 000 applications ou 35 000 applications. À mon avis, vous auriez pu en nommer 50-50. Sur le nombre d'applications que vous avez eues...

M. Elkas: C'est proportionnel au nombre qui a fait application.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 48.15 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Adopté. Parce que, là... Bien, adopté. Ça ne donne rien, ça. Ce n'est pas un permis vraiment... Le ministère n'aura rien vérifié là-dedans. On oblige les agents de la paix à regarder les papiers que le ministère n'aura pas contrôlés d'aucune façon. Sur division.

Une voix: Même si c'est adopté sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur division.

J'appelle 48.16.

M. Elkas: «Le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers ne peut laisser conduire cet autobus ou ce minibus par une personne qui n'est pas titulaire du certificat prescrit à l'article 48.12.»

M. Garon: Oui, mais il n'y a pas de contenu après...
(12 h 40)

M. Elkas: Ah! It is your opinion.

M. Garon: On demande de montrer un diplôme qui n'a aucune balise.

M. Gauvin: M. le député de Lévis, vous comprendrez comment, à mon avis, il est important que les conducteurs d'autobus scolaire puissent recevoir de la formation et, de façon périodique, la renouveler pour les mesures de sécurité. Je pense que c'est un des points importants.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que 48.16 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. J'appelle l'article... Non, on ne peut pas l'adopter tout au complet, parce que le 48.13 est...

M. Elkas: En suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): ...suspendu. Est-ce qu'on revient à ça ou si on poursuit pour revenir...

M. Elkas: Il est en train de le lire, il voit l'importance de...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous en voyez l'importance, c'est devant vous, la preuve est là.

M. Garon: Bien, la preuve...

M. Elkas: La seule façon de vous convaincre, c'est de vous faire suivre le cours de 15 heures.

M. Garon: Je n'aspire pas à chauffer les autobus.

M. Elkas: I think that if you have any responsibility to the people that you represent, you should take that course. I convince you...

M. Garon: Est-ce que le ministre a suivi le cours?

M. Elkas: Non. Aussitôt que je serai disponible, je vais faire ma tournée, je vais évaluer, aussi, non seulement le cours, mais les personnes qui prennent le cours pour savoir comment...

M. Garon: Bien, moi, je n'embarquerai pas dans votre autobus.

M. Elkas: Parce que déjà, à date, il y a des gens

qui ont pris le cours, et les remarques sont très, très bonnes. C'est très, très bien évalué.

M. Garon: Mais, au fond, ça ne vous donne rien de suivre le cours, vous n'avez pas le permis de conduire d'un autobus. Parce que vous faites une distinction entre ce cours-là, de valorisation et de relations publiques, et le permis de conduire d'un autobus, c'est une autre affaire.

M. Elkas: Il l'a déjà, son permis de conduire.

M. Gauvin: Oui, mais il peut aller le chercher.

M. Garon: Oui, ça veut dire que le permis de conduire n'est pas un permis spécifique.

M. Gauvin: Il est admissible pour tous les...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas un cours pour un permis de conduire, ça.

M. Garon: Non, je sais.

M. Gauvin: Non, je sais bien. Mais il peut aller le chercher avant s'il veut l'avoir. M. le député de Lévis a dit: Il ne l'a même pas.

(Consultation)

M. Gauvin: Personnellement, Mme la Présidente, à mon avis, les trois points les plus importants pour la sécurité dans le transport d'écoliers, et c'est très personnel ce que je vous dis là et je peux le soutenir par des démonstrations, c'est d'abord la compétence des chauffeurs, la condition mécanique des véhicules et les brigadiers scolaires dans les autobus. Quand on couvre ces trois points-là, je pense qu'on couvre assez bien la sécurité. Il y a toujours moyen d'en ajouter, mais je pense que c'est la base. En ce qui nous concerne, les cours de formation pour les chauffeurs d'autobus, je pense que c'est un point important.

M. Garon: L'article 3, sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 48.13 est adopté sur division. L'ensemble de l'article 3 est adopté sur division.

Infractions et peines

J'appelle l'article 4.

M. Elkas: Oui, Mme la Présidente. L'article 73 de cette loi, modifié par l'article 140 du chapitre 33 des lois de 1991, est remplacé par le suivant:

«Quiconque enfreint l'article 50 commet une infraction et est passible d'une amende d'au moins 325 \$ et d'au plus 1400 \$.»

Une voix: 700 \$. C'est une erreur.

M. Elkas: C'est une erreur. Je pense que j'aimerais... Vous pouvez l'expliquer. Il y a une erreur ici. Je vais demander à Me Drolet de l'expliquer.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Drolet.

M. Drolet: Avant l'adoption du chapitre 33 des lois de 1991, notamment l'article 140, l'amende minimale était, à ce moment-là, de 250 \$ et l'amende maximale était de 1150 \$. Le chapitre 33 des lois de 1991 a actualisé les amendes en les augmentant dans une proportion d'environ 30 %, et c'est ce qui est arrivé à l'amende maximale qui est passée de 1150\$ ou 1250 \$ — je pense que c'est 1150 \$ — à 1400 \$, sauf que l'amende minimale, il y a eu une erreur sur la fixation du montant. Au lieu de passer de 250 \$ à 325 \$, elle a été portée de 250 \$ à 700 \$, ce qui représente une augmentation de quelque 180 %, ce qui est tout à fait disproportionné par rapport à l'ensemble des augmentations que la loi apportait. Alors, cet article-là vise à corriger cette erreur-là et à ramener l'amende minimale à l'augmentation qui aurait dû être donnée à cette amende-là, soit 325 \$.

M. Garon: Plutôt que 700 \$.

M. Drolet: Plutôt que 700 \$.

M. Garon: O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 4 est adopté.

J'appelle l'article 5.

M. Elkas: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 74.2, des suivants:

«74.2.1 Quiconque enfreint l'article 48.12 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300\$.»

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 74.2.1 est adopté sur division.

J'appelle 74.2.2.

M. Elkas: «Quiconque enfreint l'article 48.14 commet une infraction et est passible d'une amende de 30 \$ à 60 \$.»

M. Garon: D'après vos informations, le cours va coûter combien?

M. Elkas: L'ensemble du cours?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ah, mon Dieu! je n'ai pas cette information-là. Mais il y a eu tellement de gens qui ont été impliqués dans ce cours...

Une voix: Vous voulez savoir, par conducteur?

M. Elkas: Non, non, non...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Le cours coûte combien?

M. Garon: Oui. Celui qui est obligé de suivre ce cours-là de 15 heures, ça va lui coûter...

M. Elkas: Environ 100 \$, ce qui couvre les frais.

M. Garon: Bien, 100\$... Vous allez en avoir combien par classe?

Une voix: Quinze.

M. Elkas: Quinze personnes par classe.

M. Garon: 90 \$ l'heure. Il va falloir qu'il charge cher. **Aïe!** quinze heures à 100 \$. Vous allez avoir 15 personnes par classe, ça veut dire à peu près 100 \$ l'heure.

M. Elkas: Ça comprend... Les frais seront fixés autour de 100\$...

M. Garon: Si quelqu'un travaille 6 heures par jour, 600 \$ par jour...

M. Elkas: ...et vont couvrir les frais des cours eux-mêmes, l'utilisation et le matériel pédagogique et les frais d'émission du certificat. Alors, dans l'ensemble, ça couvre tout. Puis on nous avise que, si c'est...

M. Garon: C'est cher.

M. Elkas: C'est cher?

M. Garon: Oui. Quinze heures, c'est un demi-crédit.

M. Elkas: On n'est pas là pour...

M. Garon: Un crédit, c'est... 15 heures, c'est combien, par rapport à un crédit? Un crédit, c'est combien d'heures?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas 45?

M. Garon: Quarante-cinq heures. C'est un crédit. Combien chargent-ils dans les écoles pour un crédit?

Une voix: 300 \$ au-dessus.

M. Garon: Pas pour un crédit.

Une voix: Pour un cours. Un crédit, ce n'est pas un cours. C'est trois crédits, un cours. C'est 45 heures, M. Garon.

M. Garon: L'université, c'est combien, par session?

Une voix: À Laval, c'est 900 \$...

(Consultation)

M. Elkas: La personne va payer 6 \$ l'heure.

Une voix: Quinze crédits.

M. Elkas: 6\$ l'heure...

M. Garon: Un cours universitaire, ce n'est même pas ce prix-là.

M. Elkas: Il ne paie pas 6 \$ l'heure?

M. Garon: Non, si vous avez du monde dans la classe. Ce n'est pas 6 \$ l'heure. Ce n'est pas comme si c'était un cours individuel. Ce n'est pas un cours individuel, c'est un cours avec plusieurs personnes dans la classe. Alors, quand ils arrivent tant dans la classe, ça veut dire qu'ils chargent les prix... Qu'on soit à la formation professionnelle, au cégep ou à l'université, regardez combien on charge. Actuellement, quand on dit: 100 \$ du cours, pour 15 heures, ça fait un crédit, l'équivalent d'un crédit, alors, quand on charge... L'université, habituellement, par année, les gens font à peu près 30 crédits. Trente crédits à l'université? Ça leur fait à peu près 6 \$ du crédit. Non, attendez un peu... (12 h 50)

Une voix: Combien ils chargent, eux autres? 800 \$ par année?

M. Garon: 800 \$ par année, 900 \$. À l'université, c'est moins cher que ça.

Une voix: Mme la Présidente...

M. Garon: Parce que 900\$... À l'université, ça fait à peu près 900 \$, divisé par 15...

M. Elkas: On n'est pas à l'université, là.

M. Garon: Non, non, je comprends. On n'est pas à l'université. Justement, ça devrait être moins cher.

M. Gauvin: Mme la Présidente, ce qu'il faut retenir, c'est que ces cours-là vont être offerts en région, échelonnés sur un certain nombre de jours.

M. Garon: Oui.

M. Gauvin: Ce n'est pas 15 heures la même semaine, en supposant, pour ne pas déranger les conducteurs dans leur... Non, ça ne dérange pas. Mais l'organisation des cours est différente.

M. Garon: Je comprends ça.

M. Gauvin: Elle est différente.

M. Garon: Mais ça veut dire, par exemple, que, dans une région, vous avez 20 personnes qui suivent le cours, vous leur chargez 2000 \$. Quinze heures, ça se charge à peu près en trois jours; 2000 \$ pour trois jours, c'est bien payé, pour une personne.

M. Elkas: Mais là, si on va pour le principe que la personne qui va... Comme l'ouvrier qui a sa carte ou qui a sa boîte à outils, c'est lui qui paie pour. Là, est-ce que vous êtes en train de nous demander de subventionner le cours, comme on fait avec l'université?

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Elkas: Est-ce que vous êtes en train de nous dire que l'étudiant...

M. Garon: Non, non, mais...

M. Elkas: L'étudiant, lui, il paie bien des choses qu'on ne voit pas aussi. Je le sais, moi. Je reçois des comptes...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...et des livres à 100 \$ la copie. On ne le verra pas, ce qu'on est en train de décrire ici.

M. Garon: Mais, actuellement, vous avez 15 heures, on charge 100 \$. On met un groupe, mettons, de 20 personnes ou 25 personnes dans une classe...

M. Elkas: Quinze personnes, on vient de mentionner.

M. Garon: Oui, ce que vous dites là... On va vérifier ça.

M. Elkas: Ça peut être 6 dans les régions.

M. Garon: Alors, ça veut dire, à ce moment-là, que c'est un cours assez cher pour 15 heures.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va? 74.2.2 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 74.2.3.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. L'article 74.2.4.

M. Elkas: Sur division.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 dans son ensemble est adopté sur division.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 6.

M. Elkas: L'article 6. Ah, mon Dieu! Mme la Présidente. L'annexe A de cette loi, modifiée par l'article 16 du chapitre 53 des lois de 1992, est de nouveau modifiée par le remplacement, dans le paragraphe 1, de «Ville de Saint-Mathias-sur-Richelieu» par «Municipalité de Saint-Mathias-sur-Richelieu».

La municipalité a demandé qu'on change... Il s'est glissé une erreur, puis on vient la corriger. Ce n'est pas la ville, mais la municipalité. On le fait à la demande de la municipalité.

M. Garon: C'est ce qui arrive quand les ministres ne lisent pas leurs projets de loi.

M. Elkas: Oh God! Ha, ha, ha!

M. Garon: Quelqu'un qui lit son projet de loi, il se rend bien compte que...

M. Elkas: Ce n'était pas le mien, ça, hein? Non, ce n'était pas le mien.

M. Garon: Saint-Mathias-sur-Richelieu, ce n'est pas une ville, c'est une municipalité. Adopté.

M. Elkas: C'est une municipalité.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 6 est adopté.

J'appelle l'article 7.

M. Elkas: La présente loi entre en vigueur le 1er juillet 1993, à l'exception des articles 48.12 et 48.14 à 48.16 de la Loi sur les transports, édictés par l'article 3, qui entreront en vigueur le 1er juillet 1995.

M. Garon: Ça va vous prendre deux ans pour mettre ça en vigueur.

M. Elkas: Aïe! Dix mille chauffeurs, c'est du stock! Il faut tous les passer.

M. Garon: C'est-à-dire, non. Vous allez les passer avant le 1er juillet 1995.

M. Elkas: Avant 1995, oui.

M. Garon: Ils n'auront pas l'obligation de suivre leur cours avant.

Des voix: Bien oui!

M. Garon: Bien non!

M. Elkas: Avant le 1er... Oui...

(Consultation)

M. Garon: Bien non! L'obligation, c'était à 48.12. Il n'y a pas d'obligation avant le 1er juillet 1995.

Mme Pelchat: Ils suivent leur permis avant, leur cours avant.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 7 est adopté.

Est-ce que le titre...

M. Garon: Sur division.

M. Elkas: J'ai une motion...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant!

M. Garon: L'article 7, sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté? Oui, je l'ai dit, sur division.

M. Garon: Non, vous ne l'avez pas dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne l'ai pas dit. Je m'excuse. L'article 7 est adopté sur division.

M. Garon: Oui. D'autant plus que les articles de loi qui entrent en vigueur plus tard, vous avez vu ce qui arrive au gouvernement? Il y aurait plusieurs lois qui ne seraient pas en vigueur, parce que — qu'est-ce que vous voulez? — avec le genre de suivi qu'on fait au gouvernement, on a oublié de les mettre en vigueur,

puis on les applique.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté, «Loi modifiant la Loi sur les transports»?

M. Garon: Adopté.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente, (Mme Bélanger): Adopté sur division.

M. le ministre, est-ce que vous voulez faire une motion de renumérotation?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que la motion de renumérotation est adoptée?

M. Garon: Adopté.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 56)

(Reprise à 16 h 22)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 85, Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en matière de contrats de transport d'élèves.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Lafrance (Iberville); M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Gobé (LaFontaine); Mme Marois (Taillon) est remplacée par Mme Dupuis (Verchères); M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Richard (Nicolet-Yamaska).

Projet de loi 85

La Présidente (Mme Bélanger): Merci.

M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Elkas: Non. J'ai fait mes remarques hier, Mme la Présidente.

Discussion générale

M. Garon: J'aurais une question à demander au ministre en guise de remarques préliminaires.

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

Parrainage par le ministère des Transports

M. Garon: Comment se fait-il que le projet de loi est piloté par le ministre des Transports alors que c'est une loi concernant l'instruction publique? Je comprends que c'est en matière de contrats de transport d'élèves, mais, essentiellement, la qualité de l'enseignement est touchée par le transport par autobus. Si vous promenez des enfants dans les autobus... J'ai vu même, comprenez-vous, des plaintes de gens, à savoir que les enfants arrivent à l'école après avoir entendu, parce que le chauffeur aime mieux de la musique métallique ou de la musique étourdissante... Les parents font des pressions pour faire changer la musique dans les autobus et ils ne sont pas capables; ils sont furieux, ils disent que l'enfant arrive à l'école tout énervé d'avoir entendu une musique d'enfer. Et le soir, en revenant, c'est pareil. Moi, j'ai entendu des parents qui m'ont dit: On essaie de faire des représentations dans ce sens-là et il n'y a rien à faire.

Pourquoi une loi comme celle-là est-elle pilotée par le ministre des Transports plutôt que par le ministère de l'Éducation? Il doit y avoir des contenus quand même... Au transport scolaire, il doit y avoir une façon de faire qui est plus utile à l'enseignement, qui relève beaucoup plus de l'enseignement, qui est beaucoup plus accessoire à l'enseignement. Et il me semble que ça devrait être une loi, celle qu'on a devant nous, qui relève des gens qui sont dans le domaine de l'enseignement plutôt que de ceux qui sont dans le domaine du transport.

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

M. Elkas: Je peux vous répondre, M. le député de Lévis. On retrouve, dans la Loi sur l'instruction publique, à l'article 725: «Le ministre de l'Éducation est chargé de l'application de la présente loi, sauf l'article 291, les premier et deuxième alinéas de l'article 292, les articles 293 à 301, 385, 453, 454 dont l'application relève du ministre des Transports.»

Je demanderais à Me Drolet de peut-être, en complément, répondre, donner un petit peu d'historique à la raison pour laquelle ça a été fait de cette façon-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Drolet.

M. Drolet : En fait, le transfert des responsabilités en matière de transport scolaire s'est même opéré lors de la création du ministère des Transports comme entité distincte, à l'époque, je pense, des Travaux publics ou de la Voirie, en 1972, et le personnel même qui travaillait à ce moment-là au ministère de l'Éducation en matière de transport scolaire avait été muté au ministère des Transports, de même que les budgets.

M. Garon: Ah! c'est un peu, comme ça, quelques années après, que ce sont les ingénieurs du ministère des Travaux publics et des Terres et Forêts, de la forêt, qui ont fait les plans pour la haute-ville de Québec et l'édifice G. Ça veut dire que c'était quand même... Ce n'était quand même peut-être bien pas de très bonnes affectations. C'est un bon exemple, parce que vous savez que des édifices G n'ont jamais été conçus au ministère des Terres et Forêts, comme si on était dans le bois en plein cœur de Québec. Alors, c'est peut-être à peu près en vertu des mêmes affectations un peu curieuses qu'on a modifié ces questions-là. Mais avant, de qui relevait... Avant qu'on fasse le ministère des Transports, de qui relevait la question du transport scolaire?

M. Drolet: Jusqu'en 1972, Mme la Présidente, c'était le ministère de l'Éducation qui s'occupait du transport scolaire. Parce que c'est au tout début, en 1965 je pense, qu'a commencé réellement la structuration des services de transport scolaire. En 1968, il y avait eu une commission d'enquête sur la sécurité en matière de transport scolaire, et, si ma mémoire est bonne, je pense qu'une des recommandations, comme il s'agissait de sécurité routière, était que les questions de transport scolaire relèvent du ministère des Transports.

M. Garon: C'est depuis ce temps-là que les enfants décrochent de plus en plus dans les écoles ou encore doublent de plus en plus. Parce que, avant, ça dépendait du ministère de l'Éducation — c'est ça qu'on me dit, au fond — puis ça a été affecté à partir de 1972 au transport scolaire, sauf qu'on voit que ça n'a pas donné les meilleurs résultats. Parce que, aujourd'hui, on fait de plus en plus de transport scolaire. Les enfants apprennent à faire de l'autobus. 424 000 000 \$ dans le transport scolaire, c'est de l'argent. C'est le plus gros budget du ministère des Transports actuellement. C'est même plus gros que la voirie...

Une voix: Non, à part.

M. Garon: Non, non, mais, à la voirie, si on les divise par item. Alors, ça fait un gros budget. Ça fait un gros budget pour le transport scolaire. Alors, il faudrait se poser des questions, à savoir si on ne devrait pas avoir moins de transport scolaire et des écoles moins grosses pour que les enfants passent plus d'heures sur

les bancs d'école ou les bancs d'étude, plutôt que de faire du tapecul dans l'autobus.

M. Gauvin: Mme la Présidente, en rapport avec les commentaires que le député de Lévis vient de faire, à ma connaissance, le ministère des Transports n'est aucunement impliqué dans la préparation, en fait dans le plan d'affectation des élèves. Le ministère des Transports tout simplement répond à la demande des commissions scolaires par rapport au plan qu'elles déposent — et j'aimerais que ça me soit confirmé — sur les circuits. C'est le ministère de l'Éducation, c'est les commissions scolaires directement qui déposent leurs plans de circuits scolaires. Donc, le ministère des Transports n'est pas impliqué dans les circuits scolaires.

M. Garon: C'est justement. C'est justement. Je sais comment ça marche dans les ministères. Quand c'est un autre qui paie, c'est comme si c'était de l'argent de Monopoly. Si c'était le ministère de l'Éducation qui devait payer 424 000 000 \$ de transport scolaire, **peut-être** qu'il se poserait des questions sur la conception de l'école. C'est de l'argent, 424 000 000 \$, vous savez, 424 000 000 \$, alors qu'actuellement il y a des problèmes dans les écoles, ça décroche à tour de bras. Ça ne va pas bien dans le système d'enseignement, actuellement, au Québec. Ça va mal. Ça bloque à tour de bras partout. Les gens qui ont étudié ont des diplômes... à part ça, ils ne passent pas les examens de la corporation. Les jeunes, comprenez-vous, ils sont écoeurés de l'école, ce n'est pas long. Qu'est-ce que vous voulez? Faire des tours d'autobus, comprenez-vous, avec de la musique à tue-tête, ils rentrent à l'école à moitié fous le matin, puis, quand arrive le midi, ils sont tout excités parce qu'ils ont 20 minutes pour dîner.

C'est justement, c'est que, si le ministère de l'Éducation réalisait qu'il y a 424 000 000 \$ qu'il pourrait mieux affecter avec des écoles mieux conçues, possiblement qu'à ce moment-là il réaffecterait ces choses, il réaffecterait l'argent de façon différente. Tandis que là, bien, il s'en fout; dans le fond, ce n'est pas lui qui paie. Il dit: C'est le ministre des Transports qui a le budget, sauf qu'en termes de conception d'écoles...

(16 h 30)

Je vais vous donner un exemple. Mme la Présidente, le meilleur exemple. J'ai vu récemment une annonce, on me disait hier, à Montmagny, qu'il va y avoir un collège à Montmagny. Comment ça fait d'années que, moi, je suis un de ceux qui préconisent que les collèges sont trop gros? Quand je vois le cégep de Sainte-Foy à 7000 étudiants, puis le collège de Trois-Rivières, le cégep, à 5400, puis les autres à 5000, je trouve que ça n'a pas de bon sens. On dépouille les gens de leur région. J'étais un de ceux qui ont contribué à faire en sorte qu'il y ait un premier collège aux **Îles-de-la-Madeleine**. Il n'était pas gros quand il a commencé; aujourd'hui, il est rendu autour de 200 à 300. Puis les gens sont contents d'avoir des moins grosses

écoles.

En même temps qu'on va commencer à réduire les cégeps, on va avoir des polyvalentes monstrueuses, comprenez-vous. On va avoir des écoles primaires où il va falloir aller chercher les enfants de plus en plus loin. Les enfants de cinq ans, six ans, ceux qui sont à la maternelle, ou encore les enfants de six ans, sept ans, eux autres, ils vont se taper des voyages d'autobus deux fois ou quatre fois par jour, alors que, dans nos cégeps, on va commencer à les rapprocher, ce qui est une bonne chose. On devrait avoir des cégeps beaucoup moins gros. Parce que, moi, je pense qu'un collège... j'ai fait huit ans dans un collège où on était 500 et quelques. J'ai trouvé ça correct.

Aujourd'hui, quand je vois des places, je vais à des places, je me rends compte que les gens trouvent qu'ils sont dans des trop grosses universités. Des gens de 20 ans trouvent qu'ils sont dans des trop grosses universités, puis, nous autres, aujourd'hui, les enfants, on les met dans des grosses écoles. Au secondaire, on les met dans des écoles géantes. Puis, aujourd'hui, on se demande comment ça se fait qu'ils ne veulent plus aller à l'école. Ils sont tannés, ils ne veulent plus rien savoir de l'école. Et je pense qu'un des problèmes, un des problèmes, je vous le dis, c'est que les écoles sont trop grosses puis on fait trop de transport scolaire, alors que l'argent serait mieux affecté ailleurs pour qu'on ait des écoles moins grosses, et que nos jeunes arrêtent de faire de l'autobus autant.

M. Elkas: Mais là c'est une question que vous devriez poser à Mme Robillard, la ministre de l'Éducation.

M. Garon: Ah! je ne pose pas de questions. Je parle dans la population, de ces questions-là. Puis je remarque que j'ai beaucoup d'appui de la population quand je parle de ça, beaucoup d'appui.

M. Elkas: Pour répondre à votre première question «Pourquoi c'est chez nous?» en 1972-1973, on a tout pris, nous autres, tout, en matière de transport, que ce soit taxi, transport en commun. Tout est revenu à la charge d'un ministère qui était le nôtre. Vous êtes en train de nous dire que le budget est lourd, qu'il y a 424 000 000 \$, que c'est trop. Je peux vous dire que **peut-être** que c'est trop, mais, si on se compare à d'autres où le ministère de l'Éducation gère la flotte de transport d'élèves, je dois vous dire que notre bilan est pas mal mieux.

M. Garon: Comparé à qui?

M. Elkas: Comparé à l'Ontario. M. Gordon Smith qui est avec nous peut vous donner des chiffres sur le nombre d'autobus scolaires et le nombre d'élèves qu'on transporte en Ontario.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Smith.

M. Smith (Gordon): Si vous me permettez. Le ministère a publié il y a quelques années une étude très détaillée sur les comparaisons de nombre de véhicules utilisés entre le Québec et l'Ontario suite à une rencontre qu'on avait eue à l'époque avec les représentants du ministère de l'Éducation en Ontario. Ce qu'on constatait à l'époque, les ordres de grandeur — on pourra déposer l'étude...

M. Garon: O.K.

M. Smith: ...à ce moment-là, si M. le député de Lévis est intéressé — on constatait qu'à l'époque on utilisait environ 9000 véhicules de transport...

M. Garon: Où?

M. Smith: ...ici, au Québec, comparativement à autour de 14 000, 15 000 véhicules en Ontario. La raison fondamentale de cette situation-là, c'est qu'ici, au Québec, les véhicules sont réutilisés. Le véhicule est d'abord utilisé soit pour transporter un élève de niveau primaire et, par la suite, il fait un second parcours et, en milieu urbain, il peut faire trois ou quatre parcours, ce qui n'est pas le cas en Ontario, de sorte que, si nos informations sont...

M. Garon: Qu'est-ce qu'ils font en Ontario?

M. Smith: En Ontario, c'est un véhicule différent qui fait... Les horaires d'école, il n'y a pas de synchronisation entre le niveau primaire et le niveau secondaire dans la plupart des cas, de sorte que c'est un véhicule différent qui va faire le ramassage scolaire des élèves de niveau primaire et, par la suite, un second véhicule qui vient faire le ramassage des élèves de niveau secondaire. De sorte qu'à l'époque, et de mémoire, mais on pourra déposer l'étude, M. le député, les coûts comparatifs d'aujourd'hui, si on les projetait en coûts d'aujourd'hui... La flotte qu'on utilise au Québec, si j'inclus les taxis pour les personnes handicapées, est de l'ordre de 9800 véhicules. La flotte qui est utilisée en Ontario présentement est autour de 16 000 véhicules, selon les informations dont on dispose.

Le coût total ici, en termes de subventions, est autour de 420 000 000 \$. Si on ajoutait la partie de dépenses qui est effectuée directement par les commissions scolaires, il faudrait probablement ajouter une dizaine de millions de dollars, probablement autour de 430 000 000 \$, si on prend les coûts de l'an prochain, alors qu'en Ontario on parle de coûts qui sont largement plus élevés que ça. Donc, un coût qui est financé ici à 95 % par le gouvernement, à 5 % par les commissions scolaires. C'est un coût qui est largement supérieur en Ontario où on parle de coûts qui sont au-dessus de 600 000 000 \$, qui sont presque de 700 000 000 \$, pour la prochaine année scolaire. Alors, donc, ils sont aux prises avec un problème de rationalisation de leurs dépenses en transport scolaire qui est extrêmement

difficile à contrôler du point de vue général des coûts. On pourra déposer cette étude-là qui était une étude comparative, qui a été publiée par le ministère, qui date de quelques années, mais dont, au niveau des paramètres, la réalité est toujours la même. Ils sont aux prises, en Ontario, avec une difficulté de contrôler ce budget-là et, au niveau des autorités politiques, ils sont à la recherche de solutions pour réduire le nombre de véhicules en service. Les informations que je vous donne là sont des informations récentes. J'ai eu des conversations avec les représentants du ministère de l'Ontario lundi dernier à ce sujet-là, et ils étaient préoccupés de voir comment au Québec on avait réussi à maintenir, à toutes fins pratiques, dans les dernières années, le taux de croissance autour de l'inflation ou à peine un point au-dessus de l'inflation.

Lorsqu'on a introduit la réforme du transport en 1972, le nombre de véhicules qui étaient utilisés dans le transport scolaire, de mémoire, a été réduit d'au moins 2000 à 3000 véhicules, à ce moment-là, en régionalisant les services. Il faut dire que le ministère des Transports, en 1972, a hérité d'une situation qui existait à l'époque. L'opération 55, qui a été la création des polyvalentes et des régionales, a précédé et longuement précédé l'arrivée du transport scolaire sur une aussi vaste échelle qu'on le connaît aujourd'hui. En fait, le transport scolaire est venu plutôt répondre à une situation qui avait été créée à cette époque-là, à savoir l'existence des polyvalentes qu'il fallait desservir.

M. Garon: Sauf que vous me donnez à peu près... C'est exactement ce que je pensais. Nous autres, si on a réussi à faire le transport du primaire et du secondaire avec le même autobus, ça veut dire que, c'est justement, les enfants doivent être rendus à la maison à 15 h 30 pour qu'on aille faire un autre voyage. C'est justement. C'est exactement ce que je pensais qui arrivait. Là, c'est l'efficacité du transport. J'aimerais mieux qu'on regarde l'efficacité de l'école ou de l'éducation. Actuellement, en ce moment, on vise à... C'est justement ce que je craignais. Là, le but, c'est de rendre le transport efficace, peu importent les résultats scolaires. Souvent, on prend des modèles américains ou des modèles ailleurs, en France, alors qu'on oublie de prendre des modèles dans des pays comparables. Je pense, par exemple, au Danemark, à la Suède, à la Norvège, à la Suisse, des pays qui ont à peu près notre population. Sauf qu'on ne peut pas comparer des choses comme ça.

En Ontario, je suis convaincu, rien qu'à sa face même, quand on me dit: On prend plus d'autobus, parce que le primaire et le secondaire est différent, justement, ce qui permet aussi, puisque l'autobus n'est pas obligé de revenir pour prendre les gens du secondaire, sans doute d'amener les enfants à une heure raisonnable à la maison, alors que les parents sont revenus, ceux qui sont sur le marché du travail. Ici, aujourd'hui, on a un problème épouvantable sur le plan des familles. Nos enfants doivent être rendus, les enfants doivent être

revenus à la maison à 15 h 30, 15 h 15, 15 h 30, parce que l'autobus, sans doute, il faut qu'il aille faire un autre voyage. Résultat: il y a des enfants de sept ans, huit ans qui sont dans les maisons tout seuls à 15 heures et quelques de l'après-midi, et il n'y a pas d'étude dans les salles d'étude, parce que les gens veulent...

Aujourd'hui, le régime pédagogique est mené par l'autobus. On dit: Là, il faut que l'autobus parte à telle heure; organisez-vous en fonction de ça. C'est justement le problème. C'est justement ça, le problème. On a peut-être bien rendu l'autobus efficace, mais on a rendu l'école inefficace, alors que le but de l'école, ce n'est pas d'organiser l'école autour de l'autobus. L'autobus, c'est un service à l'école, et là on change toute la nature des choses.

Ça ne m'étonne pas. Ça ne m'étonne pas ce que je viens d'entendre comme réponse. Le système de transport scolaire au Québec est sans doute trop efficace et le résultat, c'est que nos enfants n'ont plus le temps d'aller à l'école, il faut qu'ils rentrent à la maison au plus sacrant, parce qu'il faut aller faire un autre voyage avec le secondaire.

M. Elkas: De quelle façon ça peut affecter le régime pédagogique? De quelle façon ça peut l'affecter? Ça finit à 14 heures, ça finit à 15 heures, à 15 h 15, «anyway», d'une manière ou d'une autre.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. C'est parce que, si...

M. Elkas: Tout ce que vous dites, vous, votre point, c'est que les gens seraient forcés de rester à l'école...

M. Garon: Ils pourraient.

M. Elkas: ...surveillés par quelqu'un...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis quelqu'un pourrait aller les chercher à 17 heures...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...lorsque maman et papa seraient de retour de leur travail.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: C'est ça que vous dites? Et on ajouterait quoi? 300 000 000 \$ au budget existant,...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...de 424 000 000 \$.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: That is what you are saying. C'est ça.

M. Garon: Non. C'est parce que, si vous avez de l'étude à l'école... D'ailleurs, c'est l'avis de plus en plus des commissions scolaires, c'est de faire de l'étude à l'école, parce que les parents, aujourd'hui... Il faut regarder la famille d'aujourd'hui. Les parents sont sur le marché du travail, en général. Je vois le député de Montmagny qui dit non. Je comprends que, dans des municipalités, dans les municipalités rurales, les couples ne travaillent pas nécessairement en dehors du foyer. Ils travaillent peut-être à la ferme, quelque chose de même. Ce n'est pas la même chose. Dans les milieux urbains, ou mi-ruraux, mi-urbains, souvent, le couple travaille à l'extérieur de la maison, et là c'est souhaitable que l'enfant puisse faire de l'étude à l'école. D'ailleurs, c'est ce que les parents souhaitent, qu'après l'école il y ait une période de récréation et, après ça, qu'il y ait de l'étude et que l'enfant parte de l'école, peut-être à 17 heures, 17 h 15, 17 h 30, pour arriver à la maison à l'heure du souper alors que les parents sont revenus de l'ouvrage. En même temps, bien, on aurait moins de décrochage, les **enfants** auraient fait plus d'étude, puis les parents... Souvent, bien, l'étude, ils auraient pu la faire, tandis qu'actuellement ils ne la font pas parce qu'ils arrivent de l'école, les parents ne sont pas là, puis ils jouent en attendant les parents.
(16 h 40)

M. Elkas: Mme la Présidente, seulement un petit commentaire pour répondre. Vous allez comprendre, on a été forcés, nous, de répondre aux besoins des commissions scolaires, du système qui a été mis en place dans les années soixante, ce qu'on a mentionné. Évidemment, le problème était existant entre 1976 et 1984, puis je me demande et je demande au député de Lévis: Qu'est-ce que son gouvernement a fait dans le temps pour reconnaître le problème qu'il soulève aujourd'hui? Est-ce qu'ils avaient des recommandations à faire? Est-ce qu'elles ont été prises en considération, mises sur une tablette? C'était quoi, la direction qu'elles devaient prendre?

M. Garon: Une question que j'aimerais demander, Mme la Présidente.

M. Elkas: Mais je vous ai demandé une question. Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien, moi, je ne suis pas là pour donner des réponses, je suis là pour poser des questions.

M. Elkas: Non, non, non, mais...

M. Garon: Si les ministres souhaitent qu'on donne les réponses, les gens n'ont rien qu'à nous élire au gouvernement, puis on va donner les réponses.

M. Elkas: Mais, avec ce que j'ai entendu pendant trois ans et demi...

M. Garon: Mais, en attendant, moi, je ne suis pas payé comme député de l'Opposition pour donner des réponses.

M. Elkas: ...ce n'est pas tellement enrichissant.

M. Garon: Je suis payé pour poser des questions.

M. Elkas: Ce n'est pas **tellement** enrichissant, pendant trois ans et demi, les réponses ou les questions qu'on me pose.

M. Garon: À part de ça, je vais vous dire une chose. Ceux qui, dans l'**Opposition**, essaient de donner des réponses plutôt que de poser des questions, les gens s'en rappellent, puis ils ne rentrent pas au gouvernement. Je me rappelle, M. Ryan faisait ça, lui. En 1978, 1979, 1980 et 1981, il donnait les réponses plutôt que de poser les questions. Première nouvelle qu'on a eue, ils ont dit: Bien, on va le garder dans l'**Opposition**; il n'a pas encore appris qu'un député de l'Opposition ça pose des questions. Alors, un député de l'Opposition, ce n'est pas là pour donner des réponses, c'est là pour poser des questions. Et, quand il essaie de donner des réponses plutôt que de poser des questions, il passe pour un député arrogant, ce que je ne voudrais pas être du tout parce que ce n'est pas ma méthode.

J'avais posé une question, Mme la Présidente. On nous a dit le nombre des autobus, puis le budget. J'aimerais savoir le nombre des élèves inscrits aux écoles en Ontario et au Québec et le nombre des élèves qui sont transportés en Ontario et au Québec par ce système de transport scolaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gordon Smith.

M. Smith: Je peux vous donner au moins celles du Québec, les dernières données d'aujourd'hui. Le nombre d'élèves au Québec...

M. Garon: Primaire et secondaire.

M. Smith: ...primaire et secondaire, aujourd'hui, est de l'ordre de 65 %. Je vais vous donner le chiffre exact...

M. Garon: Au Québec?

M. Smith: ...si vous me donnez quelques instants. Le nombre d'élèves transportés par rapport à la clientèle inscrite en 1990-1991, était de 65,77 %. Il était de 62,7 % en 1986-1987. Il a donc augmenté d'à peu près 4 % ou 5 % entre 1986-1987 et 1990-1991. Il était en augmentation.

M. Garon: Il était de combien, vous avez dit, en 1986-1987?

M. Smith: 62,7 %.

M. Garon: 62,7 %. Puis en 1990-1991?

M. Smith: 65,8 %.

M. Garon: Voyez-vous, ça augmente justement parce qu'il faut aller chercher les enfants de plus en plus loin. C'est ce que je pensais. Pour aller remplir les écoles, il faut aller chercher les enfants de plus en plus loin.

M. Smith: Il y a plusieurs facteurs... M. le député, il y a plusieurs facteurs qui expliquent l'augmentation du nombre de véhicules.

M. Garon: Ça, c'est le primaire seulement, vous avez dit?

M. Smith: Non, c'est l'ensemble du réseau.

M. Garon: Du réseau. Mais primaire et secondaire?

M. Smith: C'est l'ensemble du réseau primaire et secondaire, ce que je vous donne.

M. Garon: Puis si on distingue les deux?

M. Smith: Je n'ai pas devant moi le détail par niveau.

M. Garon: Même si on adopte le projet de loi, j'aimerais avoir ces renseignements-là.

M. Smith: On pourra vous les donner.

M. Garon: Combien il y a d'élèves inscrits au primaire, puis combien sont transportés, le pourcentage? L'évolution, aussi, dans les années. Puis la même chose au secondaire.

M. Smith: Oui. On a toutes ces données-là.

M. Garon: J'aimerais ça aussi pour l'Ontario.

M. Smith: On pourra vous les donner.

M. Garon: Un tableau comparatif.

M. Smith: Oui, on n'a aucun problème à vous fournir l'information.

M. Garon: Vous avez remarqué que je ne fais pas de politique avec ça quand je dis ça, hein?

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Parce que je n'essaie pas de dire:

C'est tel parti, c'est tel parti. Moi, je pars d'il y a 30 ans. Il y a eu le rapport Parent. On a appliqué ça de telle façon, puis on a bâti des trop grosses écoles. On me dit même que le rapport Parent ne recommandait pas des grosses écoles comme ça. C'est qu'une fois qu'on a mis ça dans les mains des bureaucrates ils ont formé des 55, l'opération 55 justement, 55 trop grosses polyvalentes. C'était une erreur. On aurait été mieux d'en avoir 120 ou 130, 150, 200, mais des écoles plus petites. Moi, ils ne me feront pas croire que quelqu'un qui a 14, 15 ans, ou 13, 14 ans, il est plus heureux dans une polyvalente de 2000 ou de 3000 que dans une école secondaire où ils seraient 400, 500.

Une voix: 600.

M. Garon: Non, non, même pas 600. On force les nombres. On faisait huit ans de cours classique avant. On a voulu généraliser le cours classique. Le rapport Parent disait: Il faudrait généraliser le cours classique, le rendre accessible à tous. On passait huit ans dans des collèges qui avaient 500, 600 étudiants, plus proche de 500 que de 600, et, aujourd'hui, quand on regarde ça, on arrive dans des écoles secondaires puis des polyvalentes avec des milliers d'étudiants. Pas pour faire autant d'années, pour faire moins d'années que dans les écoles où on était 500 à 600, puis où on passait huit années. On a trop fait ça. À un moment donné, l'enfant qui n'est pas formé, qui a besoin de modèle, qui a besoin de s'identifier... Souvent, une des personnes auxquelles il s'identifie, c'est son professeur; des fois, c'est un joueur de hockey. J'aime autant qu'il s'identifie à un joueur de hockey qui veut gagner qu'à quelque fumiste faiseur dans une école, qui est un rebut de la société, comprenez-vous? Pourquoi? Il manque de modèles. Dans des trop grosses écoles, on arrive à des phénomènes de gang parce que la personnalité est brimée. Il faut que les gens, pour développer leur personnalité, pour savoir ce qu'ils sont dans la vie, puis ce qu'ils veulent être, ils s'identifient à des gens.

Aujourd'hui, on a tout **scrapé**. On n'enseigne plus l'histoire, mais on a tout scrapé nos héros. On n'en a plus, des héros. On placote. On serait mieux de leur bâtir une école normale, comme il y en a dans d'autres pays. Et, pour ça, ça veut dire reconcevoir l'école. Et le transport scolaire, à mon avis, est un facteur important de ce réaménagement de l'école. Puis, moi, je n'accuse personne. Vous avez remarqué, quand je parle de ça, jamais je ne dis: Les libéraux, l'Union nationale ou les péquistes. À mon avis, c'est un problème de société actuellement; on a bâti un système scolaire au cours des 30 dernières années qui ne correspond pas à nos besoins. Je n'essaierai pas de vous accuser, vous autres, plus que nous autres, plus que les autres non plus. Je n'accuse personne. Je me dis que, comme société, il faut repenser l'école parce que, si on aime nos enfants, on ne peut pas les laisser dans un système qui donne les résultats qu'il donne actuellement. Il faut changer ça au plus vite.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Smith.

M. Smith: Juste pour compléter l'information que je donnais tout à l'heure, il y a deux autres facteurs d'augmentation du nombre de véhicules, M. le député. C'est l'organisation même du territoire, l'aménagement du territoire, qui fait qu'on a un aménagement de territoire avec des bungalows, donc une très faible densité de population et donc les élèves sont de plus en plus situés loin de l'école. Et un autre facteur, c'est la taille des ménages.

M. Garon: Je ne suis pas d'accord.

M. Smith: Auparavant, on avait en moyenne deux ou trois élèves par famille. On en retrouve en moyenne un, un et demi, présentement.

M. Garon: Je ne partage pas ce point de vue là.

M. Smith: Donc, la densité est de plus en plus faible.

M. Garon: Oui. À plus forte raison, ne pas bâtir des écoles de 2000, 3000 étudiants.

M. Smith: Mais, par rapport aux écoles...

M. Garon: Il faut aller les chercher de plus en plus loin.

M. Smith: Par rapport aux écoles qu'on a, ça nécessite du transport pour avoir des écoles qui sont viables du point de vue même pédagogique, qui offrent des options suffisantes aux élèves. Donc, c'est...

M. Garon: Oh! les options pédagogiques, je connais ça.

M. Smith: Au niveau secondaire...

M. Garon: La méthode d'enseignement où on va apprendre sans étudier, je connais ça. Je pense qu'il faudrait faire table rase, justement, de la pédagogie pour un bout de temps et avoir comme seule méthode, dire: On va étudier, il va falloir étudier pour apprendre. Les méthodes pédagogiques, souvent, ce sont des rapports brumeux de faux scientifiques, comprenez-vous, qui essaient de vous dire que, si tu prends telle méthode, tu vas pouvoir apprendre sans faire d'efforts. Moi, je ne crois pas à ça beaucoup. J'aime mieux la méthode plus traditionnelle où on dit: Pour apprendre... On forge, on devient forgeron, qu'on disait. En forgeant on devient forgeron. Il peut y avoir une méthode pédagogique qui dit: Lis ça, puis tu vas savoir forger sans avoir forgé. Je ne crois pas à ça, ces méthodes-là.

Je pense qu'on aimerait mieux, justement, avoir des écoles moins grosses parce qu'elles sont trop loin, parce que les enfants... C'est vrai, à plus forte raison,

les écoles ne devraient pas être aussi grosses parce que la densité de la population, c'est vrai qu'elle est plus petite. Mais, moi, je ne veux pas justifier le transport scolaire. Je pense que l'idéal, c'est qu'on ait besoin le moins possible de transport scolaire. Pas le plus possible, le moins possible.

M. Elkas: Entre-temps, nous sommes chargés, M. le député de Lévis, de la sécurité de nos jeunes qu'on doit transporter à l'école.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Vous savez comme moi, aujourd'hui, que, lorsqu'on recommande d'aller au-delà de la limite de 1,6 km, les parents rentrent assez raide sur nous. Vous allez comprendre qu'on doit répondre, et les commissions scolaires doivent fournir ce transport scolaire. Là, ce qu'on est en train de nous dire, de votre côté, c'est que oui, les écoles sont trop grosses, on devrait réduire les budgets, avoir plus d'écoles, mais faire marcher les jeunes aussi. C'est un peu le résultat de votre discours.

M. Garon: Non, moi, je pense peut-être bien qu'on serait mieux de sauver un peu de transport scolaire, puis payer des repas davantage le midi à l'école, puis qu'il marche le matin puis le soir.

M. Elkas: Ah! vous allez contre la recommandation de M. Bouliane qui recommande...

M. Garon: Non, mais il faudrait la regarder.

M. Elkas: M. Bouliane recommande qu'on les transporte le midi.

M. Garon: Oui, mais il ne serait pas mauvais qu'ils soient transportés. Mais ce n'est pas ça que je veux dire. Je veux dire, qu'ils mangent à l'école: manger à l'école le midi, marcher le matin, marcher le soir, puis manger à l'école le midi. Quelque 420 000 000 \$, ça fait manger du monde pendant un bout de temps.

M. Elkas: Oui, mais est-ce que vous êtes...

M. Garon: Évidemment, ce ne sera pas tout un budget de lunch.

M. Elkas: ...en train de me dire qu'on ferait marcher des jeunes au primaire, 3 km, 4 km, dans votre système?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Est-ce que vous êtes en train de me dire qu'on retourne comme on l'a fait dans mon temps, marcher 3, 4 km à tous les jours? (16 h 50)

M. Garon: Non, je n'ai pas dit ça.

M. Elkas: Bien, c'est ça...

M. Garon: Je n'ai pas dit ça; 3, 4 km, c'est trop loin.

M. Elkas: Vous voulez réduire...

M. Gauvin: Je serais curieux que les parents entendent votre philosophie, soit de garder les enfants à l'école le midi puis d'enlever le transport scolaire du midi. Comment réagiraient les parents? Êtes-vous au courant de...

M. Garon: Non, non, c'est une question de coûts.

M. Gauvin: Oui, oui, mais...

M. Garon: Il y a une question de coûts là-dedans.

M. Gauvin: Ce n'est pas le transport du midi qui est dispendieux, en principe. Ce n'est pas celui-là.

M. Garon: Bien, vous parlez du monde rural, c'est une affaire, ça. Le monde rural, c'est une affaire, puis le monde urbain, c'est une autre affaire.

M. Gauvin: On ne peut pas l'exclure.

M. Garon: Non, non, je veux dire... Bien c'est justement, c'est trop centralisé. Les places où il y a du monde à la maison le midi, le couple n'est pas sur le marché du travail, c'est une affaire. Mais, dans les endroits où le couple est sur le marché du travail, le père et la mère sont sur le marché du travail, ils ne souhaitent pas que les enfants reviennent le midi.

M. Elkas: You are right. Vous avez raison.

M. Garon: Je suis convaincu de ça, moi. Alors, c'est une des choses...

M. Elkas: Puis ils n'espèrent pas que les enfants arrivent avant 18 heures aussi.

M. Garon: C'est ça, puis ce serait mieux qu'ils arrivent à 18 heures après avoir fait leurs études, puis avoir joué un peu. Ils auraient fait les devoirs à l'école, ils auraient fait faire les questions à un surveillant...

M. Elkas: Bien là, ce n'est pas à l'État, ces enfants-là, non plus.

M. Garon: Hein? C'était de même avant.

M. Elkas: Ce n'est pas à l'État, ces enfants-là.

M. Garon: C'était de même avant, puis c'était

mieux adapté qu'aujourd'hui.

M. Elkas: Bien, une minute, là. Ils finissaient à 15 h 30, puis ceux qui voulaient rester pour des sports et d'autres activités, ils restaient.

M. Garon: C'est ça.

M. Elkas: Mais ils avaient un choix. Les autres allaient à la maison, puis maman était là pour les recevoir. Mais ça a changé, la société a changé, il faut s'adapter.

M. Garon: C'est parce qu'on a bâti des trop grosses écoles.

M. Elkas: Puis, nous, on est des bailleurs de fonds.

M. Garon: On a bâti des trop grosses écoles, on a bâti un trop gros ministère de l'Éducation. On est partis de l'absence d'un ministère de l'Éducation et, aujourd'hui, on a 2300 fonctionnaires au central, à l'éducation puis à l'enseignement supérieur. Écoutez, 2300. Savez-vous combien il y en a en Suède, des fonctionnaires, puis au Danemark? En Suède, il y a 8 000 000 de population, puis au Danemark, il y a 5 500 000. Ils ont autour de 200 fonctionnaires, 150, 200 fonctionnaires, ou 200, 250; entre 200 et 300 en Suède, puis l'autre, entre 150 et 200. Sauf qu'au lieu de réglementer tout, 2000 fonctionnaires... L'argent, s'il était réaffecté, les 2000 fonctionnaires, puis l'argent qu'ils représentent dans les commissions scolaires, dans les écoles, on aurait moins de contrôle inutile. Donc, trop de contrôle au central, trop de contrôle au niveau local ou régional et, à ce moment-là, il y a du monde qui pousse des crayons, qui pousse des effaces, comprenez-vous, qui demande toutes sortes d'affaires parce qu'il faut qu'il justifie ses fonctions. Ce serait bien mieux que le ministère dise quel est son devoir dans une année scolaire, puis, après ça, avoir des examens de contrôle nationaux pour qu'on puisse voir celles qui performent, les écoles qui perforaient et celles qui ne performent pas, pour qu'on pose des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais, M. le député de Lévis, là, on parle de contrats de transport scolaire.

M. Garon: C'est ça. Tout ça est relié.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Tout ça est relié.

La Présidente (Mme Bélanger): Je trouve qu'on est très loin du but visé.

M. Garon: Tout ça est relié. C'est parce que je

dis qu'on a un système trop centralisé. Tout ça est relié. Tout ça est relié.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça ne va pas dans la pertinence du projet de loi qu'on a devant nous.

M. Garon: Bien oui, oui. Oui, oui. Moi, je parle constamment de ça dans mes assemblées publiques maintenant. Je vais vous dire une chose, je vous invite; je vais vous dire une assemblée où je vais aller à un moment donné, il va y avoir quelques centaines de personnes dans le bout, que vous allez voir là, vous allez voir à quel point le monde est d'accord avec ce que je dis. Le monde trouve actuellement que le système d'enseignement, il est bouché. Il est bouché, il ne fonctionne pas. Ils se rendent compte que les enfants même doués n'aiment pas l'école. Il y a quelque chose qui ne marche pas.

L'autre jour, je vais vous donner un exemple, je suis allé à l'Université de Sherbrooke faire une conférence. Ça adonne que je rencontre plusieurs étudiants, puis il n'y en a pas un qui est de Sherbrooke. J'ai dit: Comment ça, vous êtes à Sherbrooke? Vous ne venez pas de Sherbrooke, vous venez de Montréal, vous venez du nord de Montréal, vous venez d'un peu partout; pourquoi vous êtes à Sherbrooke? Et tous et toutes m'ont répondu la même chose: On veut être dans une université où le professeur nous connaît, qu'on ne soit pas un numéro, qu'il puisse dire: Bonjour, Jeanne, comment ça va? Bonjour, Claude, as-tu passé une bonne fin de semaine? Il nous connaît. Si c'est vrai pour des gens qui ont 20, 21, 22 ans, à plus forte raison pour ceux qui ont 13, 14 ans, comprenez-vous, qui sont dans des polyvalentes ou dans des cégeps où ils sont des milliers. Alors, c'est des gens qui ont un enseignement qui n'est pas suffisamment personnalisé, où les gens, ils sont là comme.... toi ou bien un autre, c'est pareil. Ils ont besoin de ça. La formation, il faut que les gens existent par eux-mêmes.

Savez-vous une chose? J'ai appris des choses qui m'ont dressé les cheveux sur la tête. J'ai appris, par exemple, que, si vous allez à la Faculté d'administration de l'Université Laval, vous allez faire vos travaux uniquement deux par deux. Parce qu'on veut corriger moins d'examens, deux par deux. Sauf que, quand vous allez passer les examens de votre corporation pour la première fois de votre vie, vous allez arriver à passer l'examen un par un. Ne nous demandons pas pourquoi les gens bloquent après. On m'a dit qu'en génie — ça, je ne l'ai pas vérifié — il fallait être six par six. Imaginez-vous, quand vous allez passer votre examen de la corporation, on va vous dire: Maintenant, fais-nous le plan d'un pont. Le gars, il dit: Où sont les autres? Je vais leur demander, pour qu'on en parle ensemble.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ils sont habitués de faire ça à six. Là,

d'un coup sec, on va dire: C'est toi, puis c'est toi qui es responsable, c'est toi qui vas signer le devis. Il va paniquer, l'étudiant.

Alors, pourquoi? Moi, je pense qu'il faut aller actuellement interroger un système qui ne produit pas ce qu'il devrait produire. Et, à mon avis, au primaire et au secondaire, le transport scolaire est un élément important.

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

M. Garon: Puis je n'accuse personne. Je n'accuse pas un parti politique plus que l'autre.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Verchères.

Admissibilité au transport scolaire

Mme Dupuis: Oui. J'aurais voulu porter à l'attention du ministre un problème, justement, puisqu'il a abordé le point du 1,6 km. Ce n'est pas toujours évident, ça. Moi, je sais que, dans une de mes petites municipalités, j'ai rencontré le comité de parents, et tout ça, il y a des pétitions qui s'accumulent. Puisque l'occasion s'y prête, puis que vous avez abordé le sujet, je veux juste ouvrir une petite parenthèse. Les petits bouts de chou de 5 ans qui sont à 1,5 km de l'école, le petit voisin est ramassé puis l'autre ne l'est pas, pour se rendre à l'école, il faut qu'ils passent sur la 116. Vous connaissez la 116 entre Beloeil... dans le bout de Saint-Hyacinthe, Longueuil, Saint-Hyacinthe, entre ça? Mon petit bout de chou de 5 ans qui doit marcher dans une petite municipalité alors que les trottoirs ne sont pas déblayés, en pleine rue sur la 116 où ça passe comme des véritables fous, parce que les polices sont sur la 20, puis elles ne sont pas sur la 116, c'est dangereux. Puis ils doivent marcher ça le matin au froid — ça fait long, ça — le midi puis le soir. On fait quoi avec ça, M. le ministre?

On me dit: Bien oui, mais là ça dépend. Puis ils ne veulent pas les embarquer ou ils leur chargent le transport le midi. Ils ont dit: Oui, mais vous ne faites pas partie de... Moi, je trouve ça un petit peu arbitraire, cette histoire du 1,6 km. L'autre, qui est de la maison à côté, lui, il n'a pas le droit, puis là il va embarquer... Puis le pire, c'est que l'autobus passe devant eux autres puis il ne les embarque pas, tu sais. Parce qu'il faut qu'il aille tourner, puis il passe, puis il ne les embarque pas, les petits bouts. Puis l'autobus est vide. Non. Aïe! Moi, j'ai dit: Du gros bon sens, ce n'est pas désuet, ça, puis on aurait peut-être... Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'assouplir quelque chose là-dedans pour essayer de régler ces problèmes-là? Je vous le soumets.

M. Elkas: Regardez, moi, j'ai entendu les discours du même côté. Un qui dit: Vous allez les faire marcher; les autres, ils disent: Bien là, ce n'est pas

correct, 1,5 km. Mais j'aimerais vous dire que le 1,6 km...

Mme Dupuis: Oui, moi aussi, je suis d'accord pour qu'ils marchent dans une rue résidentielle de bungalows. Mais, sur la 116, une autoroute, là!

M. Elkas: Non. Pour répondre à votre question, c'est que... Faites vos recommandations à la commission scolaire qui, elle, établit les règles du 1,6 km. On a vécu avec ça pendant des années puis des années. Ça ne vient pas de chez nous, ça, madame.

Mme Dupuis: Ce n'est pas une réglementation gouvernementale, ça?

M. Elkas: Non, non. Je regrette.

Une voix: Ça varie.

Mme Dupuis: Mais sur quoi se basent-elles, les commissions scolaires, pour dire que c'est 1,6 km et pas 1,5 km, au lieu de se servir du gros bon sens, de la logique? Surtout que l'autobus, ça ne coûte pas une cent de plus, l'autobus passe là, il est obligé de passer là. Donc, c'est juste le fait de les embarquer ou de ne pas les embarquer. Qu'est-ce qu'on fait en réalité? Donc, qu'est-ce qui fait qu'une commission scolaire décide que c'est à 1,6 km, puis que l'autre, c'est à 1 km? C'est quoi? Comment ça marche, cette affaire-là?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Smith.

M. Smith: La règle que vous invoquez, le 1,6 km, était une règle qui existait avant 1982, alors qu'on a procédé à une réforme globale du transport scolaire et qu'on a décentralisé les responsabilités vers les commissions scolaires. Au moment où on a décentralisé, on a utilisé cette règle-là...

Mme Dupuis: Ce barème-là.
(17 heures)

M. Elkas: ...ce barème-là uniquement pour établir les enveloppes budgétaires des commissions scolaires. À l'époque, c'était la règle de 1,6 km. Mais on leur a dit, à partir de 1982: Désormais, vous pouvez établir ce que vous voulez comme règle d'accès au transport. Mais il est arrivé dans les faits que les commissions scolaires ont choisi de se coller à cette règle-là parce que c'était l'habitude. Mais, en pratique, elles peuvent, et dans les faits plusieurs commissions scolaires fournissent des services en deçà de 1,6 km. C'est plus une situation historique. Mais, à chaque fois qu'on a eu des représentations des parents, on s'est efforcés d'expliquer que la commission scolaire avait un choix et qu'elle pouvait, étant donné que le financement se fait sur une base d'enveloppe budgétaire globale, décider de réaménager ses parcours. Elle a entière liberté dans ce domaine-là.

Mme Dupuis: Mais vous comprenez qu'elles s'en servent, puis elles ne l'appliquent pas toujours, les commissions scolaires ne l'appliquent pas toujours d'une façon intelligente. C'est sûr que je vais faire des représentations. Mais est-ce que c'est bien nécessaire qu'on laisse ça là? Que ça ait été fait en 1982, en 1989, ça, je m'en fous, moi aussi. Je ne veux pas faire de politique avec ça. Ce n'est pas ça l'idée. C'est que, pour les petits bouts de chou, d'abord, c'est dangereux; les parents sont en maudit — excusez — ils sont furieux, puis ils ont raison. Ils ont mon appui là-dedans. Mais je fais quoi pour régler le problème? Il m'enfarge, moi, ce 1,6 km. On ne peut pas faire sauter ça, cette affaire-là?

M. Gauvin: Mme la Présidente, les dirigeants de commissions scolaires, c'est des gens de chez nous. C'est des gens de chacune de nos régions. Et M. Smith l'a bien...

Mme Dupuis: Oui, mais, quand j'ai une petite municipalité, M. le député, puis qui sont minoritaires, puis que j'ai un groupe de parents, puis c'est du gros bon sens, ce n'est pas évident que les autres... Parce que ça coûte cher, le transport scolaire. Tout ça, ça coûte très cher. Comme les commissions scolaires n'ont pas beaucoup de sous, puis qu'elles arrivent en dessous, bien là, même si elles ont le droit de taxer directement le contribuable un petit peu plus qu'avant, ce n'est pas évident qu'elles arrivent... Ça ne les arrange pas, puis, ensuite, ça amène l'autre problématique qui est toute l'histoire des dîners le midi. Mais ces parents-là, tu comprends qu'ils sont juste sur la ligne. Si l'enfant dîne le midi à l'école, ça lui coûte 1 \$ par jour, puis ça ne coûte pas ça à l'autre. Tu sais, là, ça nous embarque dans une dynamique d'injustice, de tiraillage, de division à l'intérieur d'une municipalité. Je voulais vous en parler, puisque... J'étais en train de l'oublier, là, mais...

M. Gauvin: Parce qu'il a l'air sympathique, le ministre.

Mme Dupuis: Ah! ça je ne mets pas ça en doute du tout.

M. Gauvin: Et il est aussi, dans les faits, sympathique.

Mme Dupuis: Plus que sympathique. Ce n'est pas le fait. Mais, moi, je mise sur le côté humain. Je parle de la vie de nos petits bouts de chou, nos enfants au Québec. Puis on dit que les familles baissent à 1,5 enfant. Je trouve qu'il y aurait moyen, parce que ce n'est pas juste dans une petite municipalité que ça arrive. Ah! c'est vrai. Ah! je vous jure. Parce que, moi, j'ai toujours dénoncé le mensonge.

M. Gauvin: Non, non, je veux dire...

Mme Dupuis: Ce n'est pas parce que je suis en

politique que je vais commencer à le faire.

M. Gauvin: Vous avez dénoté... vous nous avez présenté des faits que vous vivez chez vous. Connaisant assez bien le problème du transport scolaire, je pense que ça doit se présenter comme ça dans certaines régions.

Mme Dupuis: Je pense qu'il y aurait lieu, en tant que gouvernement, de mettre des incitatifs, mettre, des fois, aux commissions scolaires des incitatifs — moi, j'appelle ça des orientations — pour ne pas que certaines commissions scolaires, carrément, abusent ou se servent de cette règle-là.

M. Elkas: Ce matin, Mme la députée, on écoutait mon collègue, le député de Lévis, qui disait que, quand c'est trop fort à la centrale, ce n'est pas tellement bon pour les régions. Peut-être pas dans ces mots-là, mais je le suis. Nous autres, notre but, ce n'est pas de régler tout ce qui se passe dans les régions. Il faut une espèce de contrôle, oui, mais, par contre, faire leur job... Là, la question d'imputabilité et de responsabilité des gens envers les citoyens disparaît si, nous, on est trop forts à notre niveau au Québec, et qu'on établit les règles du jeu.

Dans votre cas, le cas que vous nous citez, il y a des gens qui doivent se dire... Ils ont des choix à faire: soit qu'ils demandent aux commissions scolaires de réduire le nombre... pas réduire, mais augmenter le nombre des écoles en faisant une décentralisation pour réduire le coût des transports, mais il y aura toujours une note à payer, et aussi prendre en considération les jeunes qui habitent à l'intérieur du 1,6 km. Ça, moi, j'en ai vécu dans mon temps. J'ai des enfants et j'ai vu la même chose: mes voisins qui se voyaient à 1,4, 1,5, puis qui se faisaient nier le transport, surtout quand c'est des jeunes. Là, c'est des choix qui sont faits par les commissions scolaires, et il me semble que les commissions scolaires devraient répondre à vous, comme députée... Vous êtes un citoyen de l'endroit, vous faites des représentations auprès de la commission scolaire avec les gens du milieu et vous faites vos choix. Si c'est pour vous coûter plus cher, bien, ce sera vous qui aurez la facture et pas nécessairement le voisin qui prend un autre choix.

Mme Dupuis: Voilà! Moi, ce que je veux dire, ça va dans le même sens. Enfin, je disais: Il n'y aurait pas moyen d'intervenir? Plutôt — je vais le reformuler — de ne pas intervenir, de faire sauter ça? Là, au moins, ils ne pourront pas dire: Ah oui! mais c'est le gouvernement qui l'avait mis, ça. Puis ils s'en servent de ça.

M. Elkas: On ne l'a jamais mis, nous autres. Ce n'est pas nous autres.

Mme Dupuis: Ça ne vient pas du gouvernement?

M. Elkas: Non, non.

Mme Dupuis: Ce n'est pas un incitatif du gouvernement, le 1,6 km?

M. Elkas: Non, très, très peu qui vient du gouvernement, madame. Tout ce que nous recherchons, nous, c'est la formule, avoir des bons équipements en place pour le transport sécuritaire des élèves.

Mme Dupuis: Donc, ça veut dire que ça a été décidé par la commission scolaire, le 1,6, et l'autre, ça peut être 1,2. Donc, ils ne peuvent pas relancer la balle au gouvernement là-dessus.

M. Elkas: Non, et je dois vous dire que j'ai vu des endroits où les règles sont plus douces, c'est-à-dire qu'ils vont aller chercher la personne, comme vous le dites, en passant devant la porte.

Mme Dupuis: C'est vrai, ça ne coûte pas un mosus de cent de plus.

M. Elkas: Alors, dans certains cas, oui, ils vont faire ça. Dans d'autres cas, ils sont très sévères et ils vont appliquer la loi du 1,6 km.

Mme Dupuis: Vous n'avez pas de moyenne?

M. Elkas: Non.

Mme Dupuis: Vous n'avez pas de chiffres là-dessus qui disent, la moyenne, c'est quoi? Non?

M. Elkas: Moi, j'irais peut-être à la Fédération des commissions scolaires. Peut-être qu'eux pourraient vous donner ces informations-là.

Mme Dupuis: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que nous pouvons passer à l'article 1?

Une voix: Oui.

Une voix: Oui, madame.

Étude détaillée

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1, M. le ministre.

M. Garon: On ajoute quoi par rapport à ce qui existe?

M. Elkas: C'est un peu le retour à la règle du plus bas soumissionnaire, s'assurant qu'il se conforme aux conditions. L'actuel, vous l'avez?

(Consultation)

M. Elkas: On peut choisir n'importe quel aujourd'hui, qu'importe si c'est le plus haut ou le plus bas. Je dois vous dire que je pense que, si le député de Lévis avait été dans ma position l'an passé, où on m'a envoyé promener quand j'ai vu un cas où on est allé au plus haut, sans justification, sans même en parler, sans même s'expliquer à la Fédération, et c'est le ministère des Transports qui paie la note, on aurait fait la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Verchères.

Mme Dupuis: Oui, mais je voudrais laisser...

M. Garon: Pourquoi vous vous gardez, à ce moment-là...

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

M. Garon: On dit: «...le ministre peut exceptionnellement autoriser la commission scolaire à accorder le contrat à un autre soumissionnaire conforme et assortir cette autorisation de conditions.» Pourquoi?

M. Elkas: Je m'explique. Un peu comme les pouvoirs qu'on a donnés au ministre des Affaires municipales, dans certains cas où la commission scolaire doit aller au deuxième ou au troisième soumissionnaire, elle doit s'expliquer. Puis on le fait au municipal. Mais je dois vous dire aussi que le dossier qui devrait accompagner cette demande devrait être très bien étoffé pour s'assurer qu'il y a de bonnes raisons pour lesquelles on ne peut pas aller au plus bas.

Je peux vous citer un exemple. Le transporteur n'avait pas respecté, dans le contrat précédent, les règles de la sécurité de nos élèves et est toujours en retard. Même s'il y a des pénalités, la commission scolaire se dit: On ne peut pas octroyer ce contrat à ce monsieur ou à cette compagnie pour la simple raison qu'il ne nous a pas donné de rendement, et qui peut faire la preuve que les corrections ne seront pas apportées au deuxième.

Alors, c'est une chose qui est donnée au ministre des Affaires municipales dans la Loi sur les cités et villes, à l'article 573, 7 et 8, où vous allez retrouver... Le paragraphe 7, excusez. La Loi sur les cités et villes: «Le Conseil ne peut, sans l'autorisation préalable du ministre des Affaires municipales, accorder le contrat à une personne autre que celle qui a fait, dans le délai fixé, la soumission la plus basse.»

M. Garon: Oui, mais c'est quand même... Je comprends que vous mettiez un peu plus l'accent sur la soumission, mais vous laissez toutes les alternatives: «...le ministre [...] peut exceptionnellement autoriser la

commission scolaire». Et la phrase d'après, vous dites: «La commission scolaire peut aussi rejeter toutes les soumissions et soit en demander de nouvelles, soit conclure, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, un contrat après négociation de gré à gré.» Au fond...

(17 h 10)

M. Elkas: C'est des règles normales, ça, je pense.

(Consultation)

M. Garon: N'oubliez pas que vous remplacez seulement le deuxième alinéa. Le premier alinéa demeure. Il disait quoi? «La commission scolaire peut accorder un contrat de transport d'élèves après négociation de gré à gré ou après demande de soumissions publiques.» Ça reste comme ça. C'est l'un ou l'autre. Mais ici on dit: «En cas de demande...» Écoutez bien là, seulement «en cas de demande de soumissions publiques — elle n'est pas obligée d'en demander, elle peut le faire de gré à gré — la commission scolaire doit retenir la plus basse soumission conforme. Toutefois, le ministre des Transports peut exceptionnellement autoriser la commission scolaire à accorder le contrat à un autre soumissionnaire conforme et assortir cette autorisation de conditions», quand il y a eu des soumissions. Après ça, vous rajoutez: «La commission scolaire peut aussi rejeter toutes les soumissions et soit en demander de nouvelles, soit conclure, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, un contrat après négociation de gré à gré.» Dans le fond, ça ne change rien, à toutes fins pratiques. Moi, je ne vois pas ce que ça change.

M. Elkas: Mais ça ne change rien tant et aussi longtemps que vous ne faites pas face à une situation, comme on l'a fait l'an passé. Non, sérieusement, M. le député de Lévis, je vous connais après trois ans et demi, vous auriez été furieux, vous auriez apporté des correctifs à la loi immédiatement si vous aviez été dans ma position.

M. Garon: J'aurais été plus raide.

M. Elkas: Ha, ha, ha! Plus raide, bien...

M. Garon: Parce que, ça, à mon avis, ce n'est pas assez raide.

M. Elkas: Pas assez raide...

M. Garon: C'est le gouvernement qui paie. Pourquoi vous ne mettez pas le régime de soumissions publiques?

M. Elkas: 90 % des cas... parce que c'est un marché captif, comme vous le savez, des gens font affaire avec des transporteurs, 90 % des contrats, c'est du gré à gré. Puis ça l'a été dans le passé. Il faut s'assu-

rer que le service est offert, puis qu'il y a de l'uniformité, puis que ça ne change pas du jour au lendemain.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Verchères.

Mme Dupuis: Oui. Moi, c'est la deuxième partie du premier: «La commission scolaire peut aussi rejeter toutes les soumissions et soit en demander de nouvelles, soit conclure, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, un contrat après négociation de gré à gré.» Ça, moi, j'ai bien de la misère avec ça.

M. le ministre disait tantôt: Oui, mais dans le cas où ils ne respectent pas les normes de sécurité. Quand au gouvernement, à Approvisionnement et Services, on accorde des contrats, par exemple, ou on achète du matériel, les normes sont bien établies. Il me semble qu'il y aurait lieu, dans la soumission, de dire: En autant qu'on respecte la sécurité. Bon. Si l'autre n'est pas capable de le faire, donc il ne remplit pas les normes. Mais, de gré à gré... Je comprends qu'une commission scolaire n'est pas soumise au règlement du gouvernement, puis qu'elle n'est pas tenue de respecter l'esprit du rapport Bernard. Mais, dans le même gouvernement, il ne faudrait pas, tu sais, que la main gauche ne sache pas ce que je fais de la main droite, non plus, là.

À Approvisionnement et Services, on est arrivé avec cinq lois avec comme esprit d'appliquer, de suivre l'esprit du rapport Bernard. Là, on rouvre la porte, mais carrément, et surtout qu'en décentralisant on rouvre déjà la porte, hein, on a moins de contrôle — je l'ai dit, d'ailleurs, au ministre des Approvisionnements et Services — là, il me semble qu'il y aurait moyen de mettre quelques directives ou une petite réglementation là-dedans pour faire en sorte qu'au moins les commissions scolaires respectent l'esprit du rapport Bernard. Là, on rouvre un contrat après négociation de gré à gré. Imaginez le patronage qui va s'instaurer là-dedans sous toutes sortes de prétextes.

M. Gauvin: Mme la Présidente...

Mme Dupuis: Et là, moi, je pense qu'il y a lieu de resserrer un peu. En tant que critique en matière d'approvisionnement et services, puis le rapport Bernard, on suit ça de près, puis je voudrais que les 45 recommandations soient appliquées... D'ailleurs, je pense que le ministre des Approvisionnement et Services est rendu à 42 des recommandations qui sont appliquées. Et là je vois que le ministre des Transports lui, bien, il rouvre la porte, ou il la laisse ouverte. Je ne sais pas comment c'était, l'autre loi avant, je n'ai pas suivi, mais surtout que le ministre des Transports a une réputation à se corriger là-dedans parce qu'il s'est déjà fait enlever un...

M. Elkas: C'est quoi? C'est quoi, là, votre affaire?

Mme Dupuis: Le ministre des Transports s'est déjà fait faire la leçon là-dessus par le ministre des Approvisionnement et Services concernant les avions. Ça fait que, moi, j'aimerais ça qu'il resserre la vis un peu.

M. Elkas: Mme la députée de Verchères, j'aimerais que, pour une fois, vous m'écoutez, puis j'aimerais que vous retiriez vos paroles pour la simple raison que vous devriez prendre la lettre qui m'a été envoyée par le ministre des Approvisionnement et Services qui a retiré cette allégation qu'on avait été en soumissions, qu'on avait fait des négociations de gré à gré sans l'approbation du Conseil du trésor.

Mme Dupuis: Mais il reste que... Regardez...

M. Elkas: On avait été...

M. Garon: On ne l'a jamais vue, nous autres...

M. Elkas: Non, non. Ça n'avait pas été retiré en Chambre, mais j'ai reçu une lettre.

M. Garon: Ah! on n'en a pas eu, nous autres.

M. Elkas: Je vais vous la déposer.

Mme Dupuis: Il a peut-être reçu une lettre...

M. Elkas: Non, mais je vous l'avais dit.

M. Garon: Je ne l'ai jamais vue.

Mme Dupuis: Ça, Mme la Présidente, j'en suis très heureuse si le ministre a reçu une lettre à cet effet.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

M. Elkas: Sure.

Une voix: ...

M. Elkas: Je ne l'ai pas avec moi aujourd'hui.

Mme Dupuis: Mais il reste que le ministre des Approvisionnement et Services l'a gardé pareil...

M. Garon: Est-ce que vous vous engagez à nous en donner une copie?

M. Elkas: On va essayer de la trouver. Ça va me faire plaisir de vous l'envoyer.

M. Garon: Je suis certain que, si ça dit ce que vous dites, vous allez être content de la montrer, mais je vois que vous n'êtes pas sûr.

M. Elkas: M. le député, est-ce qu'on veut recommencer le débat sur les aéronefs, la question des aéronefs? Parce que c'était sur ça.

M. Garon: On ne va pas commencer ici...

M. Elkas: Non, non, c'est l'achat du...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...où vous nous accusez de donner le contrat à un courtier, puis c'est le vendeur qui choisissait le courtier. Je m'excuse, c'est les règles. Dans l'autre cas, on a cherché une personne qui connaissait les pièces des équipements ou des aéronefs qu'on voulait vendre, puis il y avait une personne qui était vraiment un expert dans le milieu. Il y en avait deux au Canada, une à Toronto et une ici, à Québec, puis les tarifs chargés étaient les mêmes. Si vous me dites que ce serait préférable qu'on donne le contrat à un courtier de Toronto, bien, dites-le ouvertement. Alors, sur ça, la correction a été mise, puis j'ai été «exonerated»?

Une voix: Oui.

M. Elkas: Exonéré.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: J'ai été «exonerated».

M. Garon: «Exonerated». Est-ce qu'on peut avoir la lettre?

M. Elkas: Je vais la trouver. Ça va me faire plaisir.

M. Garon: Alors, l'article 1...

La Présidente (Mme Bélanger): Est adopté?

M. Garon: Sur division. Parce que ça ne donne rien.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur division.

Aujourd'hui, on passe des lois qui ne donnent rien.

J'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 453 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin du paragraphe 4° du premier alinéa, des mots «et établir des normes quant à sa durée».

M. Garon: Non, non. On a adopté 1... 1, paragraphe 1°. On n'a pas adopté le paragraphe 2°.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que vous n'avez pas dit que vous discutiez de l'article étant donné qu'on en a discuté...

M. Garon: On n'a parlé rien que de celui-là, on n'a pas parlé du deuxième.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, alors...

M. Garon: Le paragraphe 1°.

La Présidente (Mme Bélanger): ...le paragraphe 1° est adopté sur division.

J'appelle le paragraphe 2°.

M. Elkas: O.K. Par le remplacement du dernier alinéa par le suivant:

«La durée du contrat est déterminée conformément aux normes établies par règlement du gouvernement. La durée maximale ne peut toutefois, en l'absence de règlement, excéder trois années scolaires.»

M. Garon: Qu'est-ce que ça change? L'article avant disait: «La durée du contrat ne peut être supérieure à celle qui est fixée par le ministre des Transports ou, à défaut d'une telle fixation, à trois années scolaires.» Là, vous dites: «La durée maximale ne peut toutefois, en l'absence de règlement, excéder trois années scolaires.» Alors que le rapport Bouliane, lui, vous disait quoi? Il vous disait, le rapport Bouliane...

M. Elkas: Les derniers cinq ans.

M. Garon: Minimum cinq. Minimum. «Ne peut [...] excéder». Mais il demandait un minimum pour que les gens puissent s'organiser pour investir de l'argent dans la sécurité. Parce que, autrement, plus leur contrat va être court, moins ils vont vouloir investir là-dedans parce qu'ils ne sauront pas, d'une année à l'autre, s'ils vont avoir le contrat. Il a dit: Là, si vous donnez un contrat d'une durée minimale avec des soumissions publiques, bien, là, vous allez pouvoir mettre une durée minimale, et la durée minimale devrait être plus longue.

Qu'est-ce qu'il dit, le rapport Bouliane? Il dit: que les contrats d'une durée minimum de cinq ans soient signés avec les transporteurs scolaires, comportant des clauses de résiliation pour non-respect des règles de sécurité et renouvelables automatiquement à moins de faute grave du transporteur, ce qui suppose une évaluation de la qualité actuelle des transporteurs. Il voulait, au fond, que les gens investissent dans la sécurité, puis il créait un régime, il proposait un régime pour aller dans ce sens-là. Là, vous ne dites pas: une durée minimale de cinq ans. Vous dites: une durée maximum de trois ans. C'est complètement différent du rapport Bouliane.

M. Elkas: Est-ce que vous croyez au rapport

Bouliane ou vous êtes...

M. Garon: Oui. Moi, je trouve...

M. Elkas: Il y a certaines choses que vous pensez qui ont bien de l'allure. Mais, si on change...

M. Garon: Oui. En général, oui. Moi, je vais vous dire...

M. Elkas: Et, si on commence...

M. Garon: Je ne dis pas que... Quand vous avez dit qu'on ne parlerait pas de ça, d'adopter un rapport tel quel, je suis d'accord avec ça. On n'est pas obligés, le gouvernement n'est pas obligé d'adopter un rapport tel quel. Sauf que je dis, moi: En gros, le rapport Bouliane m'apparaît un bon rapport, qui servirait, qui devrait servir...

M. Elkas: D'une base de référence, puis c'est bon.

M. Garon: ...de base pour réformer le système du transport scolaire.
(17 h 20)

M. Elkas: Oui. Puis personne n'est contre ça parce qu'on a adopté 11 recommandations qui venaient du rapport puis on s'est fait critiquer...

M. Garon: Je ne sais pas si vous...

M. Elkas: ...on s'est fait critiquer hier soir, en Chambre, de ne pas avoir accepté aucune des recommandations qui ont été faites.

M. Garon: Vous n'acceptez pas, là. À 2°, vous n'acceptez pas, au fond. Si vous dites que vous l'acceptez...

M. Elkas: Bien, on accepte, on accepte d'aller à trois ans et, dans certains cas, on dit: On peut le faire dans un an, renouvelable à chaque année, parce que...

M. Garon: C'est ça, actuellement.

M. Elkas: ...ça évolue.

M. Garon: C'est ça, actuellement.

M. Elkas: Vous l'avez dit, vous autres même. Vous dites: Coudon! le système doit changer.

M. Garon: Oui, mais ça ne change pas.

M. Elkas: Les populations changent dans les régions. Bien, là, si tout change, il est évident qu'on va changer notre comportement au niveau du transport aussi.

M. Garon: Moi, j'essaie de comprendre le but de votre modification. Je ne la comprends pas. L'article actuel dit: «La durée du contrat ne peut être supérieure à celle qui est fixée par le ministre des Transports ou, à défaut d'une telle fixation, à trois années scolaires.» Donc, ça ne peut pas dépasser trois ans. Vous, vous remplacez ça par l'article suivant: «La durée du contrat est déterminée conformément aux normes établies par règlement du gouvernement. La durée maximale ne peut toutefois, en l'absence de règlement, excéder trois années scolaires.» C'est la même affaire. Exactement, ça dit la même affaire que ce qu'il y avait avant. Ça donne quoi, ça?

M. Elkas: Ça va nous permettre, par règlement, de fixer un pourcentage et, sachant que ça peut changer d'année en année, ou dans les trois ans, ou dans les cinq ans, au lieu de revenir ici, alors ça se fera par règlement, après entente avec les fédérations.

M. Garon: Mais, avant, c'était marqué: «La durée du contrat ne peut être supérieure à celle qui est fixée par le ministre des Transports». Vous pouviez avant.

M. Filion: Bien oui, il pouvait faire ça aussi avant. Le règlement, c'est...

M. Elkas: Me Drolet.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Drolet.

M. Drolet: Avec l'article précédent, le ministre aurait pu dire, par exemple, que les contrats de transport scolaire ne peuvent pas dépasser deux ans. Si le ministre ne se prononçait pas, de toute façon, la durée maximale était de trois ans. La règle de trois ans n'est pas changée, le gouvernement, malgré le rapport Bouliane, constatant que, normalement, la sécurité financière d'un transporteur avec un contrat de trois ans est suffisante pour que ce transporteur soit incité à respecter les règles de sécurité.

Ce qui, cependant, s'est produit dans le passé, c'est que des commissions scolaires ont donné un nombre considérable de contrats de durée inférieure à deux ans ou même d'une durée d'un an. Ces contrats à courte durée peuvent répondre à certains besoins, parce qu'il y a des développements de quartiers qui se font, du résidentiel, et, à ce moment-là, vous ne pouvez pas octroyer un contrat de trois ans sans devoir y apporter des modifications en cours de route parce que le quartier se développe. Alors, il y a toutes sortes de contraintes qui entrent en ligne de compte. Mais le fait de donner beaucoup de contrats à des transporteurs pour une courte durée fait en sorte que ces transporteurs peuvent avoir une sécurité financière moindre et avoir, dans certains cas, des difficultés de financement.

Alors, en permettant un pouvoir réglementaire d'établir des normes quant à la durée des contrats, le

gouvernement va pouvoir, par règlement, dire, par exemple: Une commission scolaire ne peut pas attribuer plus de x pour cent de ses contrats de transport scolaire pour une durée de moins de deux ans, par exemple. Ce qui fait que la majorité des contrats devront être de trois ans.

Sauf qu'à l'heure actuelle, en donnant un pouvoir au ministre, d'abord, d'établir une durée fixe, on ne peut pas faire ce genre de distinction là. Il faudrait dire, par exemple, aux commissions scolaires: Ou vous y allez pour des contrats de trois ans sans exception, ou vous y allez pour des contrats de deux ans ou pour des contrats d'une année. Là, ça permet la souplesse nécessaire pour dire à la commission scolaire: On te réserve un certain pourcentage — supposons 20 % — de tes contrats où tu pourras y aller sur courte durée et, à ce moment-là, répondre aux besoins des clientèles.

Mais, ça, ce n'est pas tout le territoire de la commission scolaire. Règle générale, le territoire de la commission scolaire varie assez peu et, sur une base de trois ans, la commission scolaire peut donner ses contrats sur cette base-là. Alors, à ce moment-là, si on établit la règle générale à trois ans, sauf que, je ne sais pas, 15 %, 20 % ou 25 % des contrats pourront être d'une durée inférieure, ça permettra à la commission scolaire toute la souplesse voulue, sans pour autant affecter la sécurité financière des transporteurs.

M. Elkas: Les trois ans, c'est une règle qui est applicable dans les commissions scolaires sur quasiment l'ensemble des services...

M. Garon: Oui, je comprends, mais...

M. Elkas: ...qu'ils vont chercher.

M. Garon: Sur division.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 2° est adopté sur?

M. Garon: Division.

La Présidente (Mme Bélanger): Division.
L'ensemble de l'article 1 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.
J'appelle l'article 2.

M. Elkas: L'article 453 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin du paragraphe 4° du premier alinéa, des mots «et établir des normes quant à sa durée».

C'est de la concordance avec le précédent.

M. Garon: Ça ne donne rien. Vous avez dit: minimum, tant d'années. Mais ce n'est pas ça. C'est un maximum. Vous allez contraire au rapport Bouliane. Ça ne donne rien, ça. Établir des normes pour normer, ça ne donne rien. C'est un article qui est inutile, à toutes fins pratiques. Là, c'est normer pour normer. Là, on réglemente pour réglementer, alors que ça ne sert à rien. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2 est adopté sur division.

L'article 3.

M. Garon: Sur division. Ça ne donne rien, ça, non plus.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté sur division.

Est-ce que le projet de loi 85, Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en matière de contrats de transport d'élèves, est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté...

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique en matière de contrats de transport d'élèves?

M. Garon: Sur division. Ça ne donne rien.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.
Est-ce que l'ensemble du projet de loi est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Encore ici, c'est un article... un projet de loi inutile. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.
Est-ce que vous avez des remarques finales?
Non?

M. Garon: Je ne vais pas faire de remarques inutiles. J'ai dit que le projet de loi était inutile. À tous les endroits... Je ne ferai pas de remarques davantage. À mon avis, ça ne change rien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné qu'il n'y a pas de remarques à faire, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 17 h 27)