



Assemblée nationale

journal des Débats

Troisième session — 30^e Législature

Le vendredi 12 décembre 1975

Vol. 16 — No 77

Président: M. Jean-Noël Lavoie

Table des matières

Dépôt de rapports de commissions élues	
Rapports sur les projets de loi nos 80 et 84.	2661
Motions non annoncées	
Nouveau texte au projet de loi no 89 — Loi des droits sur les mines.	2661
Projets de loi au nom du gouvernement	
Projet de loi no 68 — Loi concernant la Communauté urbaine de Montréal	
Première lecture.	2662
Projet de loi no 65 — Loi modifiant la Loi des accidents du travail	
Première lecture.	2662
Projet de loi no 96 — Loi modifiant le Code du travail	
Première lecture.	2662
Vote de première lecture.	2662
Dépôt de documents	
Politique d'aide au transport urbain.	2663
Questions des députés	
Usine d'épuration des eaux de la CUM.	2663
Festival de la chanson québécoise.	2664
Réfugié vietnamien au Québec.	2666
Embauche d'occasionnels au ministère des Transports.	2667
Fréquentation des parcs fédéraux.	2667
Projets d'habitations des municipalités.	2668
Transport en commun aux heures de pointe.	2669
Questions de privilège	
Article de journal.	2670
M. Raymond Garneau.	2670
Requête pour empêcher la présentation d'un projet de loi.	2670
M. Marc-Yvan Côté.	2670
Travaux parlementaires.	2671
Projet de loi no 83 — Loi concernant le canton de Chicoutimi	
Troisième lecture.	2671
Projet de loi no 38 — Loi modifiant le Code de procédure civile et autorisant l'usage du courrier certifié à certaines fins	
Troisième lecture.	2671
Projet de loi no 79 — Loi constituant la Société québécoise d'information juridique	
Troisième lecture.	2671
Projet de loi no 95 — Loi modifiant la Loi concernant la Fédération de Québec des unions régionales des caisses populaires Desjardins	
Troisième lecture.	2671
Projet de loi no 8 — Loi modifiant la Loi de la division territoriale	
Rapport de la commission.	2672
Troisième lecture.	2672
Projets de loi privés nos 113, 123, 170, 211	
Troisième lecture.	2672

Table des matières (suite)

Projet de loi privé no 213	
Deuxième lecture et commission plénière.	2673
Projet de loi no 258— Loi concernant certaines installations d'utilité publique et modifiant la Loi d'Hydro-Québec, la Loi de la Régie de l'électricité et du gaz et la Loi de la Régie des services publics	
Deuxième lecture.	2673
Commission plénière.	2674
Projet de loi no 251 — Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives	
Deuxième lecture.	2674
M. Marc-André Bédard.	2674
M. Raymond Mailloux.	2679
Projet de loi déferé à la commission.	2679
Projet de loi no 257— Loi concernant l'installation de stations au sol transportables à l'occasion des Jeux olympiques de Montréal	
Deuxième lecture.	2679
M. Victor Goldbloom.	2679
Commission plénière.	2680
Projet de loi no 256— Loi modifiant la Loi de la Communauté régionale de l'Outaouais	
Deuxième lecture.	2680
M. Victor Goldbloom.	2680
M. Michel Gratton.	2681
Projet de loi déferé à la commission.	2682
Projet de loi no 255—Loi regroupant certaines municipalités de la région de Québec	
Deuxième lecture.	2682
M. Victor Goldbloom.	2682
Ajournement.	2684

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

***Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7***

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

(Dix heures treize minutes)

M. Lavoie (président): A l'ordre, messieurs!

Affaires courantes.

Dépôt de rapports de commissions élues.

Le député de Laurier.

Rapports sur les projets de loi nos 80 et 84

M. Marchand: M. le Président, on me donne des chaleurs, ce matin. On va en avoir à ma question tout à l'heure aussi.

La commission élue permanente de la justice, projet de loi no 80, Loi prolongeant et modifiant la Loi pour favoriser la conciliation entre locataires et propriétaires; projet de loi no 84, Loi modifiant la Loi de la commission de contrôle des permis d'alcool.

M. le Président, qu'il me soit permis de déposer le rapport de la commission élue permanente de la justice qui a étudié, article par article, le projet de loi no 80, Loi prolongeant et modifiant la Loi pour favoriser la conciliation entre locataires et propriétaires, qu'elle a adopté avec amendements, et le projet de loi no 84, Loi modifiant la Loi de la commission de contrôle des permis d'alcool, qu'elle a adopté sans amendement.

Merci, M. le Président.

Le Président: Rapports déposés.

Dépôt de rapports du greffier en loi sur les projets de loi privés.

Présentation de motions non annoncées.

M. Levesque: Un instant, M. le Président.

Nouveau texte au projet de loi no 89

M. Levesque: Nous avons un nouveau texte pour le projet de loi no 89, Loi des droits sur les mines. Il y avait eu quelques erreurs de français, en particulier, me dit-on, et ce sont des corrections. Je ne sais pas si on est d'accord pour simplement changer le texte ou si on va procéder à la révocation, l'introduction. On me dit que ce sont simplement des erreurs qui se sont glissées et on a fait un nouveau texte.

M. Burns: D'accord pour changer le texte.

M. Levesque: On changera le texte tout simplement. On substituera le nouveau, avec le consentement unanime.

Il arrivera de chez l'imprimeur dans quelques minutes.

Le Président: Consentement unanime à cet effet.

Présentation de projets de loi au nom du gouvernement.

M. Levesque: M. le Président, nous avons en

appendice deux projets de loi. On pourrait en faire le dépôt immédiatement si tel est le vœu des membres de l'Assemblée.

M. Burns: M. le Président, je n'ai pas d'objection, sauf que je demanderais au leader du gouvernement de nous dire, en tout cas de nous donner l'assurance que ces projets de loi seront étudiés avec les délais normaux, c'est-à-dire qu'on aura le temps d'en prendre connaissance avant que les projets de loi soient adoptés.

M. Roy: M. le Président, j'aimerais...

M. Levesque: C'était le but que je m'étais fixé afin de demander le dépôt aujourd'hui. Je voulais donner la fin de semaine aux députés. D'ailleurs, on verra qu'il fallait être sûr de ces deux projets de loi. Il s'agit d'amendements très clairs, très précis, mais qui ne demandent pas une étude très longue. Je ne crois pas du moins.

M. Roy: M. le Président, j'aimerais également demander au leader du gouvernement, avant de donner mon consentement pour ce qui a trait à la loi qui modifie la Loi des accidents...

Le Président: A l'ordre, messieurs, s'il vous plaît.

M. Levesque: S'il vous plaît!

M. Roy: Avant de donner mon consentement, dis-je, je voudrais savoir si la loi qui concerne la Commission des accidents du travail pourra, avant que la deuxième lecture soit appelée, nous permettre d'assister à une commission parlementaire des accidents du travail.

M. Levesque: M. le Président, notre intention est d'appeler ce projet de loi le plus tôt possible, mais en même temps j'ai rencontré le ministre du Travail hier soir au sujet d'une possible réunion de la Commission des accidents du travail. Nous avons cru que s'il était le moins possible, nous tiendrions mardi soir prochain la réunion dont parle le député de Beauce-Sud.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant ces projets de loi, M. le Président, j'aurais une question d'information. Je ne sais pas si elle se situe maintenant ou en vertu de l'article 34, mais on remarque que la version française de la loi présentée par le ministre des Affaires municipales est intitulée Loi concernant les Communautés urbaines de Montréal et la version anglaise, à moins que mon anglais soit mal en point, parle de la Communauté urbaine de Montréal.

Je voudrais savoir...

M. Levesque: Je vois en lisant le projet de loi que c'est la Communauté urbaine, évidemment il doit y avoir simplement une erreur de frappe...

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, est-ce que je pourrais demander...

Le Président: Le député de Johnson.

M. Bellemare (Johnson): L'honorable leader du gouvernement pourrait-il nous dire, à cette période-ci, s'il est question d'apporter des amendements? Il y en a un en particulier qui est très important à l'IVAC.

M. Levesque: A la quoi?

M. Bellemare (Johnson): A l'IVAC, à l'indemnisation des victimes d'actes criminels. Il y a un amendement qui serait extrêmement urgent et qui couvre particulièrement un cas particulier: un mineur qui n'a pas de dépendants. On m'a dit, à votre bureau, après avoir consulté les officiers, qu'il serait possible, pour couvrir ce cas particulier, d'avoir un amendement à l'IVAC.

M. Levesque: Alors, M. le Président, je prends avis de la question, je verrai le député après la période des questions.

Projet de loi no 68

Première lecture

Le Président: Avec le consentement de la Chambre, l'honorable ministre des Affaires municipales propose la première lecture de la Loi concernant les... c'est-à-dire la Communauté urbaine de Montréal.

L'honorable ministre des Affaires municipales.

M. Goldbloom: M. le Président, soyez assuré que l'objection de ce projet de loi n'est pas de créer une deuxième Communauté urbaine de Montréal!

Ce projet prévoit que le budget de la Communauté urbaine de Montréal entré en vigueur automatiquement, suivant la loi, est modifié dans le sens de deux résolutions, résolutions adoptées lors de l'étude dudit budget et ayant pour effet d'en réduire le total des dépenses.

Il prévoit en outre le versement, par le gouvernement, d'une subvention de \$60 millions devant être imputée aux revenus de la communauté pour l'année 1976.

Le Président: Cette motion de première lecture est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Première lecture de ce projet de loi. First reading of this bill.

Le Président: Deuxième lecture, prochaine séance ou séance subséquente.

Projet de loi no 65

Première lecture

Le Président: L'honorable leader parlemen-

taire du gouvernement, pour l'honorable ministre du Travail, propose la première lecture de la Loi modifiant la Loi des accidents du travail.

M. Levesque: M. le Président, ce projet a pour principal objet d'instaurer un nouveau mécanisme pour le calcul des compensations aux accidentés et à leur conjoint survivant en vue de remplacer les compensations fixes prévues par la loi actuelle.

Le Président: Cette motion de première lecture est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Première lecture de ce projet de loi. First reading of this bill.

Le Président: Deuxième lecture, prochaine séance ou séance subséquente.

Présentation de projets de loi au nom des députés.

M. Levesque: Article i).

Projet de loi no 96

Première lecture

Le Président: L'honorable leader parlementaire de l'Opposition officielle.

M. Burns: M. le Président, les articles 1 et 2 de ce projet ont pour objet de permettre la syndicalisation des cadres d'une entreprise.

L'article 3 rend la formule Rand obligatoire dans toutes les entreprises où existe une association accréditée.

L'article 4 précise le droit du salarié, à la fin d'une grève ou d'un lock-out, de reprendre son emploi de préférence à toute autre personne qui n'était pas un salarié avant la grève ou le lock-out.

Le Président: J'ai oublié de mentionner que cette motion était la première lecture de la Loi modifiant le Code du travail proposée par l'honorable député de Maisonneuve.

Cette motion de première lecture est-elle adoptée?

M. Burns: Vote enregistré, M. le Président.

Le Président: Qu'on appelle les députés!

Vote de première lecture

Le Président: A l'ordre, messieurs! Que ceux qui sont en faveur de la motion de première lecture du projet de loi proposé par l'honorable député de Maisonneuve veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: MM. Morin, Burns, Léger, Charron, Lessard, Bédard (Chicoutimi), Bellemare (Johnson).

Le Président: Que ceux qui sont contre cette motion veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

Que ceux qui désirent s'abstenir veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: MM. Levesque, Blank, Mailloux, Garneau, Berthiaume, Giasson, Goldbloom, Simard, Quenneville, Mme Bacon, MM. Tettley, Drummond, Lacroix, Bienvenue, Forget, Toupin, L'Allier, Vaillancourt, Houde (Fabre), Houde (Abitibi-Est), Desjardins, Massé, Perreault, Brown, Bacon, Lamontagne, Bédard (Montmorency), Veilleux, Brisson, Séguin, Saindon, Cornellier, Houde (Limoilou), Lafrance, Pilote, Picard, Gratton, Assad, Carpentier, Dionne, Faucher, Harvey (Charlesbourg), Larivière, Pelletier, Shanks, Pepin, Bellemare (Rosemont), Bérard, Bonnier, Boudreault, Boutin, Chagnon, Marchand, Ostiguy, Caron, Côté, Denis, Déziel, Dufour, Harvey (Dubuc), Lachance, Lapointe, Lecours, Malépart, Massicotte, Mercier, Picotte, Sylvain, Tardif, Vallières, Verreault, Samson, Roy.

Le Président: A l'ordre, messieurs!

Le Secrétaire: Pour: 7 — Contre: 0 — Abstentions: 73

Le Président: Cette motion est adoptée.

M. Burns: C'est la première fois qu'on gagne juste avec notre nombre.

Le Secrétaire adjoint: Première lecture de ce projet de loi. First reading of this bill.

Le Président: Deuxième lecture, prochaine séance ou séance subséquente.

Déclarations ministérielles.
Dépôt de documents.

L'honorable ministre d'Etat aux Transports et aux Finances.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Politique d'aide au transport urbain

M. Berthiaume: M. le Président, j'aimerais déposer deux copies d'un document décrivant les éléments de la politique d'aide au transport urbain au Québec.

Le Président: Questions orales des députés.
L'honorable député de Lafontaine.

QUESTIONS DES DÉPUTÉS

M. Léger: M. le Président, l'Opposition aurait eu des questions importantes à poser au Solliciteur général, le député de Chicoutimi aurait eu des

questions importantes, mais en son absence je vais poser une question au ministre responsable de la qualité de l'environnement.

M. Levesque: Avez-vous fini votre prône? Allez-y donc.

M. Léger: On est rendu au moment de la prière.

M. Lacroix: Si la question avait été importante, on l'aurait fait poser par un autre que vous.

M. Léger: Le ministre aurait dû être là ce matin, par exemple.

M. Lacroix: On l'aurait fait poser par votre chef, le député de Maisonneuve.

M. Léger: Il sait que c'est important ce sujet.

Le Président: Messieurs, messieurs, messieurs!

M. Lacroix: Les questions imbéciles, c'est par vous.

Usine d'épuration des eaux de la CUM

M. Léger: M. le Président, est-ce que je peux avoir l'attention du ministre? Est-ce que le ministre peut nous dire si, de façon officielle, il y aura un retard volontaire, ce qu'on appelle de l'étalement, dans la construction de l'usine d'épuration des eaux de la Communauté urbaine de Montréal? Si oui, est-ce que le ministre peut nous donner des détails concernant ce retard en termes de temps?

M. Goldbloom: M. le Président, je pense que la réponse simple à la question c'est non. Je ne suis pas en mesure d'affirmer qu'il y aura ou qu'il n'y aura pas de retard, c'est un problème de financement et c'est donc une question de disponibilité et de programme d'emprunt. Nous essayons de toute évidence de poursuivre les travaux d'une façon normale.

Présentement, il y a presque six milles de tranchées qui ont été creusées pour le collecteur...

Une Voix: Le collecteur de Lafontaine!

M. Goldbloom: ... de la rive nord de l'île de Montréal et ce travail se poursuit. Nous n'avons pas modifié le calendrier et nous allons continuer de faire suivre les travaux selon les possibilités matérielles et financières.

M. Léger: Une question supplémentaire, M. le Président. Etant donné que plusieurs personnes, dont des membres du gouvernement, avaient déjà affirmé que devant la difficulté de financement des Jeux olympiques, du coût astronomique du déficit, il y aurait une obligation de l'étalement de l'installation de l'usine d'épuration ainsi que du prolon-

gement du métro, est-ce que le ministre peut nous dire si le déficit olympique actuel, pour lequel on n'a pas encore trouvé de solution de rechange, peut retarder l'installation de l'usine d'épuration, concernant spécialement les sommes d'argent nécessaires à emprunter, et nous dire également quels coûts supplémentaires cela peut apporter pour l'ensemble de ces installations pour la Communauté urbaine de Montréal?

M. Goldbloom: M. le Président, tout le monde sait que la ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal ont entrepris de très importants investissements dans plusieurs domaines, à l'intérieur d'une période de temps relativement courte. Ce n'est pas simplement une question de prendre un de ces investissements et de dire qu'à cause de cet investissement, il faudra modifier les autres. C'est une question de programme global; on doit vivre à l'intérieur de ses moyens et c'est ce que tout le monde devrait essayer de faire. Ce principe s'applique à la ville Montréal et à la communauté urbaine, comme il s'applique au gouvernement et à chaque citoyen. C'est l'art du possible, c'est aussi simple que cela.

M. Léger: Une question supplémentaire, M. le Président. Le ministre est sans doute au courant qu'il y a quelque temps nous avons une possibilité de remplir la baignoire, pour éviter que ce soit trop dispendieux. Maintenant que la baignoire n'est pas remplie et que les égouts sont remplis, est-ce que le ministre peut nous dire, s'il y aura, oui ou non, du fait qu'il y a deux chiffres de près de \$600 millions chacun, un pour le déficit des Olympiques, l'autre pour le coût d'installation des réseaux collecteurs et de l'usine d'épuration des eaux, s'il y aura, oui ou non, retard à cause des coûts astronomiques que la ville, la communauté urbaine et la province de Québec auront à assumer, ainsi que le fédéral là-dedans?

Oui ou non?

M. Goldbloom: M. le Président, c'est très facile de demander une réponse oui ou non.

M. Léger: Le ministre des Finances l'a déjà dit.

M. Goldbloom: Le problème n'est pas aussi simple que cela. Il faudra d'abord savoir quel sera le déficit des Olympiques et nous ne le savons pas. Nous savons, aujourd'hui, quel est l'écart entre les revenus prévus et les dépenses prévues. Nous ne savons pas dans quelle mesure nous pourrions réduire cet écart soit par des coupures de dépenses, soit par des mécanismes de financement. C'est une des principales responsabilités de la Régie des installations olympiques de voir aux mesures de financement qui pourront réduire cet écart.

Dans la mesure où nous pourrions réduire l'écart entre les revenus et les dépenses pour les Olympiques, nous pourrions faire mieux dans les autres programmes. C'est pour cette raison qu'il n'y a pas de réponse, oui ou non, qui peut être donnée aujourd'hui, ni demain matin.

M. Léger: Dernière question supplémentaire. Le ministre peut-il nous dire si c'est possible — en ayant une hypothèque de \$600 millions, dans quelques mois, sur une installation qui devrait être utilisée à cause des Jeux olympiques — oui ou non, d'avoir en même temps des préoccupations sociales comme les projets d'habitation, les projets d'usines d'épuration des eaux et, en même temps, une hypothèque immense sur une bâtisse qui ne pourra pas être utilisée par l'ensemble de ceux qui croyaient...

Le Président: A l'ordre!

M. Léger: ... que les Olympiques seraient un point de départ, non pas un point d'arrivée?

M. Goldbloom: C'est possible d'avoir ces préoccupations; je les ai et le gouvernement les a.

M. Léger: Vous avez juste des préoccupations, vous n'avez pas les solutions.

Le Président: L'honorable député de Saint-Jacques.

M. Léger: Vous avez des préoccupations, mais pas beaucoup de solutions.

M. Marchand: M. le Président...

Le Président: Question? Un instant. Dans quelques minutes. Cela ne sera pas long.

M. Marchand: D'accord, je ne suis pas pressé.

Festival de la chanson québécoise

M. Charron: Un événement majeur, dans les activités du ministère des Affaires culturelles de 1975, a été la tenue du Festival de la chanson québécoise à Québec. Nous apprenions, dernièrement, que l'opération de la Chant'Août s'est terminée par un déficit de quelque \$200,000. Je voudrais savoir du ministre des Affaires culturelles si, à son avis, ce déficit annule ou compromet définitivement la répétition de la Chant'Août dans les années à venir ou pour l'année prochaine, à tout le moins.

M. L'Allier: J'ai effectivement reçu le rapport des organisateurs de la SOFECQ, de la Chant'Août, et il y apparaît un déficit de l'ordre de \$190,000. J'ai demandé immédiatement qu'on fasse une analyse financière des activités de la SOFECQ et qu'on nous fournisse un rapport vérifié par une firme spécialisée quant aux états financiers de la SOFECQ. C'est la première étape à franchir.

Deuxièmement, le coût total des opérations, en présumant que le déficit soit normal, compte tenu du fait que c'était une première activité, fait quand même que c'est une opération qui aura coûté au-delà de \$400,000.

Ce qui n'est pas remis en cause, actuellement,

je pense, c'est le fait que nous devons avoir, au niveau de la chanson au Québec, deux types d'opérations jumelés ou indépendants ou coordonnés; une première opération qui vise essentiellement à favoriser la relève en matière de chanson. C'était initialement l'objectif de la SOFECQ en présentant la Chant'août, mais on s'est rendu compte que cet objectif finalement n'a pas été pleinement atteint.

Une deuxième chose qu'il nous faut faire, c'est se donner les moyens de faire, à l'extérieur du Québec, notamment sur le marché francophone, la promotion de la chanson québécoise pour que l'industrie de la chanson québécoise y trouve un débouché qui est normal. L'expérience de la SOFECQ et de la Chant'août sera étudiée dans cette hypothèse et dans cette perspective, si vous voulez, de deux opérations à jumeler ou à dissocier. Quoi qu'il en soit, dès que j'ai les états financiers de la SOFECQ vérifiés, nous allons, vers la mi-janvier, avoir une rencontre avec les administrateurs de la SOFECQ, qui sera suivie d'une deuxième rencontre plus élargie des promoteurs de la chanson sur le plan international. Nous verrons, probablement d'ici à la mi-février, quelles sont les formules ou la formule qui devraient être retenues pour la promotion de la chanson québécoise.

M. Charron: Dans le rapport financier soumis au ministre des Affaires culturelles sur l'organisation de la Chant'août, il y a quelque chose de spécial à remarquer, c'est que ce ne sont pas les dépenses précédemment prévues qui ont fait des bonds considérables, comme dans d'autres projets gigantesques, mais ce sont les revenus qui se sont avérés moins grands qu'ils n'avaient été espérés. Je veux demander au ministre si, à son avis, ce déficit peut mettre en péril le droit à être payés de certains débiteurs de l'organisation de la Chant'août.

M. L'Allier: La question est assez délicate, en ce sens que je ne pourrais pas m'engager, à ce moment-ci, pour et au nom de la SOFECQ qui est, en fait, la seule responsable à l'égard de ses débiteurs, et dire que les dettes seront payées ou non. Quoi qu'il en soit, il faudra que j'obtienne l'autorisation du Conseil du trésor si nous devons assumer la totalité ou une partie du déficit, mais il est évident que, quant aux fournisseurs de services — un peu comme cela s'est produit, par exemple, au Manoir du Saguenay, pour ceux qui ont fourni des services à la chaîne hôtelière qui en avait l'administration et qui se sont retrouvés, petits créanciers, dans la faillite — nous essaierons de prendre tous les moyens pour protéger précisément les créanciers de la SOFECQ qui ont fourni de bonne foi des services, alors que la gestion d'ensemble ne semble pas être mise en cause quant à sa qualité générale.

M. Charron: Question additionnelle, M. le Président. Dans l'hypothèse où le déficit devra être comblé par un moyen ou par un autre, face à un programme de cette nature qui vise une catégorie

bien particulière de Québécois que, très souvent, le ministère des Affaires culturelles ne peut rejoindre, par aucune autre de ses activités, comme tels, c'est-à-dire tous ceux qui se sont rassemblés à Québec pendant cette semaine du Festival de la chanson, que ce soit un festival de la chanson ou autre chose, le ministre estime-t-il nécessaire de reprendre ce genre d'activité pour ce genre de Québécois?

M. L'Allier: Je ne sais pas, M. le Président, s'il faut reprendre ce genre d'activité tel qu'il a été préparé. Par exemple, vous avez à Québec le Festival d'été de Québec. Vous avez eu, se juxtaposant partiellement à cela, la Chant'août. Une chose est certaine, c'est qu'il faut trouver, comme je l'ai dit, une façon cohérente et importante de permettre à la relève québécoise en matière de chansons de se manifester. C'est peut-être en essayant de faire des jonctions avec les Jeux du Québec, par exemple, où, le soir, on aurait une espèce de festival de la chanson qui commence dans les régions et qui cumule dans une région donnée, pour la relève en particulier, et une autre opération qui est une grande manifestation de la chanson et qui, comme le festival qui a eu lieu à Québec, a servi, semble-t-il, surtout, quand on regarde aujourd'hui ce qui s'est passé, à permettre la promotion, et d'une façon très importante, de la chanson québécoise à l'étranger, compte tenu des participations de l'extérieur.

Je souligne, cependant, qu'en prenant connaissance des dossiers je me suis rendu compte que la SOFECQ s'était, officiellement ou officieusement, engagée à ce qu'il n'y ait pas de déficit avec les subventions et avait promis au ministère des Affaires culturelles qu'il n'y aurait pas de déficit. Quand vous dites qu'il n'y a pas eu d'augmentation dans les coûts prévus, c'est exact, mais il y a eu, semble-t-il, un certain nombre d'erreurs d'évaluation quant au nombre de personnes que pouvaient attirer certaines représentations de la chanson québécoise, à des moments précis.

C'est une première expérience. Il est un peu normal que cela puisse se passer comme cela, mais je ne peux pas m'engager à dire: Il y aura la Chant'août l'an prochain. Tout ce que je peux m'engager à faire, c'est qu'avec non seulement les promoteurs de la SOFECQ et ceux qui ont fait la Chant'août, mais avec tous ceux qui s'intéressent à la promotion de la chanson québécoise, on trouve des formules qui favorisent, d'une part, la relève et aussi la promotion internationale de la chanson québécoise, à partir notamment de grandes manifestations comme celle-là. On peut songer à un festival international de la chanson qui aurait comme situs Québec, comme on a des festivals du film ailleurs, et ainsi de suite. Il y a plusieurs formules à envisager et je pense qu'à la mi-février ou, au plus tard, à la fin de février on saura exactement à quoi s'en tenir pour l'an prochain.

Le Président: Le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: M. le Président, j'aurais presque

envie de demander au vice-premier ministre ce matin si le premier ministre a fait ses félicitations au nouveau premier ministre de la Colombie-Britannique.

M. Garneau: C'est pour cela que le député de Rouyn est souriant.

Réfugié vietnamien au Québec

M. Samson: Cela lui aurait peut-être permis de souligner qu'il y a une bonne baisse de la gauche au Canada.

M. Morin: Entre sociaux-démocrates.

M. Garneau: Cela donne-t-il de l'espoir au député de Rouyn-Noranda?

M. Samson: En tout cas, c'est une forte remontée créditiste que nous apprécions au Québec.

Le Président: Question, s'il vous plaît!

M. Samson: Oui, évidemment, j'allais vous dire que cela a fait mentir les sondages et cela ne donne pas beaucoup de poids à celui qui apparaît dans le journal *Le Soleil* ce matin, qui a été fait par Jean-François Bertrand et qui met René Lévesque en avance.

Mais je voudrais poser une question ce matin au ministre de l'Immigration. Je voudrais demander au ministre de l'Immigration s'il a eu des communications avec le ministre fédéral de l'Immigration quant au cas du général Dang Van Quang. Le gouvernement fédéral a fait savoir qu'il n'y a pas encore de décision prise dans son cas, à savoir s'il faudrait le déporter ou non. Je veux savoir si le ministre de l'Immigration du Québec a été consulté dans ce cas particulier, puisqu'il s'agit d'une personne qui est actuellement au Québec.

M. Bienvenue: J'ai effectivement eu une consultation, M. le Président, avec mon homologue fédéral, il y a quelques semaines, à ce sujet. Il y a effectivement un ordre de déportation qui existe. La difficulté, selon la façon dont je l'ai comprise, à laquelle font face les autorités fédérales porte sur l'endroit où serait éventuellement déporté ce Vietnamien.

Evidemment, on peut facilement songer au Vietnam-Sud, qui est l'endroit d'où il vient. On imagine facilement les conséquences de ce geste. Mais, pour bien répondre à la question du député de Rouyn-Noranda, il y a ordre de déportation mais il y a incertitude quant à l'endroit de la déportation. Vous savez qu'on ne peut pas déporter un individu en le laissant simplement à la porte de nos frontières. Il faut qu'il y soit recueilli et, si on lui refuse l'accès, il est toujours chez nous.

M. Samson: Le ministre de l'Immigration peut-il me dire si le ministère de l'Immigration du

Québec a fait parvenir un avis au gouvernement fédéral à ce sujet?

M. Bienvenue: Aucun avis écrit, M. le Président; des avis verbaux seulement.

M. Charron: Une question additionnelle, M. le Président.

M. Samson: M. le Président, le ministre peut-il me dire, puisqu'il semble qu'il y a avis de déportation et qu'on ne sait pas au juste où l'envoyer...

M. Bienvenue: Ordre de déportation.

M. Samson: Ordre de déportation. Le problème semble être qu'on ne sait pas au juste où l'envoyer. Le ministre peut-il nous dire, compte tenu du fait que M. Andras, l'an dernier, était prêt à déporter 1,400 ou 1,500 Haïtiens d'une claque, s'il ne pourrait pas considérer, dans ce cas particulièrement — puisque le gouvernement fédéral semblait être très intéressé à déporter des gens vers Haïti — de l'envoyer là celui-là? Pourquoi ne l'enverrait-on pas vers Haïti, celui-là, puisque le gouvernement fédéral semblait très disposé à en envoyer environ 1,500?

M. Bienvenue: Pour l'envoyer en Haïti, il faut évidemment que les autorités haïtiennes l'acceptent.

M. Lacroix: On peut le prendre à l'île du Corps Mort chez nous!

M. Samson: Il n'est même pas bon pour aller là?

Le Président: A l'ordre! Une question additionnelle.

M. Charron: Le ministre de l'Immigration a-t-il vérifié si les autorités politiques du Sud-Vietnam, actuellement, sont prêtes à recevoir l'individu dont on parle? Le ministre de l'Immigration peut-il nous informer si les autorités du Sud-Vietnam, qui est le pays d'origine de cet individu recherché, d'ailleurs, par la police sud-vietnamienne — tel que je connais l'esprit justicier du ministre de l'Immigration, j' imagine qu'il veut que justice suive son cours. Ne serait-il pas normal de remettre ce prétendu criminel aux mains des autorités de son pays pour qu'il soit jugé chez lui sur les crimes qu'il est accusé d'avoir commis?

M. Bienvenue: Le député de Saint-Jacques me demande une opinion mais je dois répondre que la décision appartient en exclusivité à l'autorité fédérale. J'ai dit tout à l'heure au député de Rouyn-Noranda que j'ai eu, avec mon homologue fédéral, des conversations, j'ai émis des avis à ce sujet mais la décision m'échappe complètement.

Le Président: L'honorable député de Laurier.

Embauche d'occasionnels au ministère des Transports

M. Marchand: M. le Président, ma question s'adressera au ministre des Transports. Avec le consentement unanime de la Chambre, j'aurais un court préambule à faire. Naturellement, dans mon court préambule, je ne parlerai pas, à l'instar du député de Rouyn-Noranda, de la défaite des socialistes en Colombie-Britannique. Cela n'a pas rapport à ma question!

M. le Président, dans mon comté, sur six employés occasionnels demandés au ministère des Transports, quatre sont engagés parce qu'ils ont des noms français; deux autres sont refusés parce qu'ils ont des noms italiens. Il s'agit de Mme Fraquelli, personne qui parle très bien le français, née au Québec, qui parle l'anglais et l'italien, naturellement, et d'un jeune homme d'une vingtaine d'années, M. Mario Di Chiaro qui, également, est né au Québec et qui ne parle même pas l'italien.

Le ministre des Transports pourrait-il me dire s'il a donné instruction à ses fonctionnaires de refuser les candidats d'origine italienne? Si oui, ces derniers devraient-ils se présenter sous les noms de Dubois, Rivard, Rose, Vallières ou Blass?

M. Mailloux: M. le Président, comme le ministre des Transports demeure dans un comté où 99.9% des gens sont des Canadiens français, il est pas mal loin des problèmes des Italiens dont on parle présentement dans certains spectacles à la télévision. De toute façon, je ne connais aucune directive qui fasse que des personnes, en raison de leur ethnie, pourraient être mises de côté au ministère des Transports.

Il y a quand même des règlements. Suite à la question posée par l'honorable député de Laurier, je voudrais vérifier. Il y a une directive, depuis quelques mois, qui veut que tous les ministères ne peuvent reconduire des mandats d'occasionnels pour plus d'un ou deux mandats.

Les deux seules catégories qui peuvent aller jusqu'à deux mandats sont les occasionnels du ministère du Tourisme et les occasionnels du ministère des Transports, section voirie, parce que, forcément, ce sont des fonctions qui, normalement, existent en période d'été pour plus de trois mois.

Il y a également la directive récente qui fait qu'il y a eu un gel de tous les effectifs d'occasionnels. Je ne sache d'aucune façon que des personnes auraient pu être lésées dans leurs droits parce qu'elles ne seraient pas canadiennes-françaises. De toute façon, je prends avis de la question. Je vais vérifier quelles sont les raisons du réengagement des personnes dont le mandat a été reconduit, si elles sont de nationalité canadienne-française et je vérifierai également pour ce qui est des deux personnes de nationalité italienne, mais je suis convaincu que cela ne devrait pas être la raison pour laquelle ces dernières personnes n'ont pas été réembauchées.

Je donnerai la réponse au député de Laurier à la réouverture de la Chambre lundi, si la Chambre siège lundi.

M. Marchand: Merci, M. le ministre.

Le Président: L'honorable chef de l'Opposition, l'honorable député de Beauce-Sud et l'honorable député de Rosemont.

L'honorable chef de l'Opposition officielle.

Fréquentation des parcs fédéraux

M. Morin: M. le Président, ma question est destinée au ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche et porte sur l'intégrité du territoire.

Le ministre a-t-il pris connaissance des faits révélés par le Mouvement national des Québécois sur les deux parcs fédéraux implantés au Québec, lesquels montrent les taux réels de fréquentation de ces parcs? Le ministre est-il au courant que ces chiffres ont été établis par le service de planification de Parcs Canada, à son bureau régional de Québec, et dégonflent la publicité fédérale, puisqu'ils sont trois fois plus bas que les chiffres officiels?

M. Simard: M. le Président, j'ai pris connaissance de ces documents et nous sommes en train de faire la comparaison, justement avec les chiffres que j'ai demandés au gouvernement central, chiffres qui m'ont été présentés dernièrement par le ministre Buchanan.

M. Morin: M. le Président, question supplémentaire. Quand vous parlez des chiffres du gouvernement central, voulez-vous dire les chiffres gonflés ou les chiffres réels? Quels chiffres? Les chiffres dégonflés?

M. Simard: M. le Président, je pense que mon collègue à Ottawa est assez sérieux pour ne pas me donner des chiffres gonflés, pour me donner la vérité.

M. Morin: J'admire la confiance du ministre, mais il n'en reste pas moins que les chiffres officiels qui ont été publiés sont trois fois supérieurs à ceux qui sont sortis hier.

Le Président: Question.

M. Morin: J'ai une autre question. Pour ce qui est maintenant des dépenses effectuées par chacun des touristes qui pénètrent dans les espaces fédéraux, le ministre a-t-il pris connaissance de l'étude, fort complète, qui a été préparée par la Corporation professionnelle des ingénieurs-forestiers du Québec, étude intitulée "Parcs, territoires et zones analogues", dans laquelle on trouve et on prouve que les parcs naturels de conservation de type fédéral ont la plus faible moyenne de dépenses par jour et par visiteur, soit \$1.26?

M. Simard: M. le Président, nous avons pris connaissance de tous ces documents. Ils sont à l'étude, ce qui fait que même la Corporation des ingénieurs-forestiers a déjà fourni un programme assez détaillé qui nous a aidé énormément à pré-

parer le projet de loi-cadre des parcs. Nous travaillons en étroite collaboration.

Je me demande, M. le Président, ce que le chef de l'Opposition officielle essaie de me faire dire. Il faudrait qu'il réalise qu'il est à l'Assemblée nationale du Québec et non à Ottawa. Je pense que ses questions devraient être adressées à un ministre fédéral. Il me demande si je suis au courant de certains chiffres...

M. Morin: ... à ce que je vois.

M. Simard: ... sur des parcs nationaux qui existent, et tout cela. Ce n'est pas moi qui est M. Buchanan, M. le Président.

M. Morin: Ce n'est pas une préoccupation de votre ministère!

Le Président: A l'ordre, messieurs!

M. Simard: C'est ma préoccupation parce que je dois répondre, en cette Chambre, pour les parcs, comprenez-vous, qui sont à l'intérieur du Québec, je suis bien d'accord.

M. Morin: M. le Président...

Le Président: Dernière question?

M. Morin: ... une dernière question, s'il vous plaît!

Le Président: Oui.

M. Morin: Le premier ministre déclarait, en décembre 1971, il y a donc quatre ans maintenant, qu'il allait annoncer prochainement — je cite textuellement — prochainement la politique québécoise en ce qui concerne l'implantation des parcs fédéraux au Québec.

Il y a quatre ans de cela. Le ministre peut-il nous dire si cette politique sera enfin annoncée d'ici la fin de 1975? Encore hier, un promoteur qui s'intéresse à un projet de parc fédéral dans la circonscription de Beauce-Sud déblatèrait contre le gouvernement du Québec et en particulier contre le ministre qu'il accusait de ne pas avoir de politique précise, depuis le temps que le problème a été créé sur la question de l'implantation des parcs fédéraux au Québec. Quand allons-nous connaître cette politique? En avez-vous une?

M. Simard: En temps et lieu, M. le Président.

M. Lessard: M. le Président, question additionnelle sur la réponse du ministre. Est-ce que nous pouvons espérer que le gouvernement ou le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche va déposer à l'Assemblée nationale sa loi-cadre qu'il nous promet déjà depuis plusieurs années, avant les prochaines élections provinciales?

M. Simard: En temps et lieu, M. le Président.

Le Président: L'honorable député de Beauce-Sud.

Projets d'habitations des municipalités

M. Roy: M. le Président, ma question s'adresse à l'honorable ministre des Affaires municipales, responsable du dossier habitation. J'aimerais demander au ministre ce matin s'il est en mesure de nous dire s'il y a ou s'il y aura déblocage relativement aux 175 projets d'habitations, que le ministre appelle lui-même les logements sociaux, de la part des municipalités du Québec? Est-ce que le ministre est en mesure ce matin de faire le point sur la situation, à savoir s'il y a au moins un certain nombre de projets qui pourront être acceptés prochainement?

M. Goldbloom: M. le Président, ce n'est pas un problème de blocage et de déblocage, c'est un problème de disponibilité d'argent et dès qu'il y aura assez d'argent disponible, les projets seront mis en marche. Il y a toute une série de projets qui ont été examinés et approuvés en principe et c'est simplement une question de disponibilité d'argent.

Nous avons eu cette année cinq conférences fédérales-provinciales sur le sujet et nous devrons connaître très prochainement le montant précis des disponibilités que nous aurons.

M. Roy: M. le Président, j'ai posé des questions au ministre à ce sujet le 18 novembre et, dernièrement, le 5 décembre, le ministre nous a dit qu'il annoncerait ses politiques, les nouvelles à ce sujet. Ce matin, il parle des circonférences — c'est le cas de le dire — fédérales-provinciales. J'aimerais savoir du ministre pour quelle raison le ministère des Affaires municipales incite les municipalités, on leur fait parvenir régulièrement des formules et de l'information à ce sujet, de façon à leur laisser croire qu'il y a de grandes possibilités de construction de logements sociaux au Québec. Les municipalités dépensent des dizaines de milliers de dollars en vue de faire préparer des plans et devis en vue de faire des appels d'offre et le ministre nous annonce ce matin qu'il n'y a pas d'argent, qu'il y en aura peut-être plus tard.

Le Président: Question.

M. Roy: J'aimerais demander au ministre quand, vers quelle date, il pourra y avoir un déblocage de ce côté parce qu'il y a déjà 175 projets, depuis le 15 août, qui sont au ministère des Affaires municipales et qui attendent.

M. Goldbloom: M. le Président, ce n'est pas au ministère des Affaires municipales, c'est à la Société d'habitation du Québec. Je pense que le moment et l'endroit logiques pour examiner tout cela sera au moment de l'examen des crédits du ministère où l'on pourra examiner toute la programmation. Je n'ai pas, pour ma part, incité des municipalités à faire préparer des plans et devis. Je reçois de nombreuses demandes que j'achemine vers la Société d'habitation du Québec qui a son administration et qui travaille avec les offices municipaux d'habitation.

Les besoins sont fort bien connus; les besoins

doivent être régionalisés pour avoir un équilibre raisonnable et c'est ce que la Société d'habitation essaie de faire. Je ne suis pas en mesure à brûle-pourpoint de confirmer ou d'infirmer le chiffre avancé par l'honorable député de Beauce-Sud. Je vais vérifier et j'essaierai d'apporter des précisions sur la programmation la semaine prochaine.

Le Président: Dernière, dernière question supplémentaire.

M. Roy: M. le Président, est-ce que je pourrais demander au ministre, à la suite de la réponse qu'il vient de nous donner, si cela veut dire qu'avant le mois de mai, avant l'adoption des crédits qui seront affectés à cette fin, de nouveaux projets seront acceptés?

Le Président: A l'ordre!

M. Roy: Est-ce que c'est cela, M. le Président, est-ce que j'ai bien compris?

Le Président: A l'ordre!

M. Goldbloom: Non, M. le Président, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit c'est que, pour examiner toutes les relations entre la Société d'habitation du Québec et les municipalités de cette province, il faudra un cadre autre que la période des questions en Chambre. Je m'efforcerai d'avoir certaines précisions, que j'essaierai de fournir la semaine prochaine, quant à l'état d'avancement des projets. Dans ce sens, je ferai de mon mieux pour éclairer davantage la Chambre sur la question.

Le Président: Une question additionnelle.
Le député de Beauce-Nord.

M. Sylvain: Toujours relativement à ces programmes municipaux d'habitation, dans le cadre où la Société d'habitation accepte maintenant la construction de HLM pour personnes âgées, est-ce que le ministre est en mesure de nous assurer, ce matin, qu'avant l'acceptation par la Société d'habitation de nouveaux projets municipaux pour personnes âgées les plans et devis acceptés par la Société d'habitation du Québec seront tels que, dans les logements, les personnes âgées auront des superficies assez vastes pour avoir des loisirs occupationnels? Cela a été oublié lors de la construction des centres d'hébergement en 1966 et 1967.

M. Goldbloom: M. le Président, l'on se rappellera qu'il y a onze mois j'ai fait déclencher une enquête administrative à la Société d'habitation, parce que je n'étais pas satisfait de la façon dont certaines choses se faisaient. Il était très évident que nous devions, et c'est maintenant en train de se faire, resserrer les méthodes administratives et faire correspondre les projets aux terrains qui devaient les recevoir. Il est évident que, si l'on peut aujourd'hui parler de retard dans la réalisation des programmes, c'est en partie parce que les métho-

des administratives laissaient à désirer. Nous avons maintenant, depuis quatre mois, une nouvelle administration, un nouveau président et un nouvel élan qui est en train de se donner à la Société d'habitation du Québec, avec une attention particulière à ce genre de problème qu'il faut absolument corriger.

Le Président: Dernière courte question.
Le député de Rosemont.

M. Bellemare (Rosemont): M. le Président, merci. Au départ, vous me permettez de vous dire que, si certaines personnes tentent de créer un fossé entre vous et moi, je veux vous assurer immédiatement de mon entière collaboration.

Le Président: Voulez-vous me mettre cela par écrit?

Transport en commun aux heures de pointe

M. Bellemare (Rosemont): C'est dans le journal des Débats, M. le Président. C'est dans le journal des Débats.

M. le Président, ma question s'adresse au ministre d'Etat aux Transports. Naturellement on n'a pas eu le temps de prendre connaissance du document qui a été déposé, mais je suis vraiment déçu — un court préambule, M. le Président — de l'Opposition officielle lorsqu'on parle du transport en commun à Montréal. Je vais demander au ministre d'Etat aux Transports s'il a envisagé cette possibilité pendant les heures de pointe. Pour les gens qui emploient les autobus, le transport en commun, on pourrait faire comme on fait sur les autoroutes, réduire les taux pour le transport en commun. Le gars qui reste dans le nord, je ne veux impliquer personne, le gars qui prend l'autoroute, il est capable de prendre l'autoroute, il a de l'argent pour prendre l'autoroute, puis on réduit le coût, on réduit le péage de l'autoroute. Alors, est-ce que ce serait possible, M. le Président, que le ministre puisse envisager que, pendant les heures de pointe, on réduise le tarif du transport en commun, ce qui rendrait service aux ouvriers et aux étudiants? Aujourd'hui, un père de famille qui a des étudiants qui vont à l'école, cela lui coûte \$18 à \$20 par semaine de transport, c'est inconcevable. Est-ce qu'il y a une possibilité de regarder cela, M. le ministre, tout en n'ayant pas pris connaissance de votre document?

M. Berthiaume: M. le Président, la politique québécoise en matière de transport urbain n'exclut pas cette possibilité.

Mais, comme je l'ai déjà dit à d'autres occasions, nous croyons que l'initiative de ce genre de démarches doit venir de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, dans le cas qui préoccupe le député de Rosemont, et si la commission trouvait une telle mesure désirable, d'après le programme que j'ai annoncé ce matin, le gouvernement du Québec en subventionnerait ou en porterait le fardeau à plus de 50%.

M. Bellemare (Rosemont): Question supplémentaire. Est-ce que le ministre envisage une possibilité quelconque de faire une pression sur M. Hanigan?

M. Berthiaume: Peut-être que les électeurs de Rosemont devraient faire pression sur M. Hanigan.

Le Président: Avant de passer aux affaires du jour, j'ai eu deux avis de question de privilège.

L'honorable ministre de l'Éducation et des Finances ainsi que l'honorable député de Matane.

Questions de privilège

Article de journal

M. Raymond Garneau

M. Garneau: Hier après-midi, j'ai fait en Chambre une longue intervention sur l'état des négociations dont le texte intégral a d'ailleurs été remis aux députés et à la presse. Dans mon intervention, je n'ai pas simplifié, de façon rapide, la demande syndicale; au contraire, je l'ai longuement analysée et comparée aux offres patronales. J'ai clairement indiqué que je recherche, que le gouvernement et les fédérations des commissions scolaires recherchent un règlement négocié et non un décret. Le journal *Le Devoir* de ce matin, et dans son titre et dans son reportage sous la signature de Mlle Lise Bissonnette, diffuse exactement le contraire du message que j'essayais de livrer hier aux députés de cette Chambre.

Dans mon intervention, j'ai dit explicitement que l'offre patronale constituait une bonne base de négociation, c'est-à-dire qu'elle est négociable et, donc, qu'elle n'est pas finale. Mon texte fait des ouvertures aux enseignants pour une négociation rapide d'ici Noël, de façon que les écoles ouvrent après le Jour de l'an dans un bon climat. Je veux que les enseignants sachent que je n'ai, hier, ni fait de menace, ni posé d'ultimatum. Particulièrement au chapitre de la tâche, j'ai indiqué que nous reconnaissons que les enseignants ont une semaine de travail de 40 heures dont nous demandons aux enseignants de l'élémentaire d'en passer au maximum 25 en présence des élèves et aux enseignants du secondaire 18 3/4; dans les deux cas soit pour de l'enseignement, soit pour d'autres activités pédagogiques et même pour de la surveillance et de la suppléance.

Je déplore que les données précises que j'ai énoncées hier à l'Assemblée nationale aient ainsi été déformées et que les enseignants qui auront lu le *Devoir* ce matin aient été induits en erreur et risquent de ne pas recevoir l'appel que j'ai lancé hier pour un règlement négocié et raisonnable.

Requête pour empêcher la présentation d'un projet de loi

M. Marc-Yvan Côté

Le Président: L'honorable député de Matane.

M. Côté: Mardi dernier, le 9 décembre 1975, une requête pour l'émission d'une ordonnance

d'injonction interlocutoire provisoire et d'une injonction interlocutoire a été présentée devant l'honorable juge Jean-Pierre Côté de la Cour supérieure du district de Québec, portant les numéros 200 et 05-004665-75, mettant en cause les parties suivantes: Rail and Water Terminal of Montreal Ltd. et les Chargeurs Unis Inc., requérante, vs la Compagnie de gestion de Matane Inc. et Marc-Yvan Côté, intimé. Cet intimé, Marc-Yvan Côté, est le député de Matane à l'Assemblée nationale du Québec, celui qui vous parle.

Cette requête était appuyée d'un affidavit signé par M. Sylvio Thibault, domicilié à 161 avenue de la Chaudière, Saint-Nicolas, district de Québec, secrétaire-trésorier des deux compagnies requérantes. Elle a été présentée et plaidée par Me Raynold Langlois, de l'étude Langlois, Drouin et Laflamme, au nom des requérants. Dans quelques-unes de ses conclusions, la requête demandait au tribunal d'enjoindre au député de Matane, comme à l'autre intimé, ce qui suit:

De cesser immédiatement la présentation, à l'Assemblée nationale du Québec, d'une requête pour l'introduction, l'adoption et la sanction d'un projet de loi privé, dit no 214, concernant la Compagnie de gestion Matane Inc., de même que tout geste relatif à cette présentation.

Le député de Matane avait accepté de proposer le projet de loi no 214 visant la requête. Je soumetts respectueusement à cette Assemblée qu'en préparant, formulant, présentant une telle requête et en plaidant en sa faveur, les deux compagnies requérantes, leur mandataire et leur procureur ont porté une atteinte grave au privilège de cette Assemblée et du député de Matane et ont violé leurs droits, faits et gestes, constituant une offense à l'endroit de l'Assemblée nationale du Québec et du député de Matane.

Ce faisant, ils ont tenté d'empêcher un membre de cette Assemblée d'accomplir son devoir en tant que législateur. Il y a eu violation des droits du député de Matane et offense à l'Assemblée nationale. Suite à cette question de privilège, je désire, en vertu des dispositions de l'article 79 et de l'article 81 de notre règlement, vous présenter la motion qui suit:

Que cette Assemblée déclare que les compagnies Rail and Water Terminal of Montreal Ltd. et les Chargeurs Unis Inc. de même que Me Raynold Langlois, leur procureur, ont violé les droits de cette Assemblée et d'un de ses membres, soit le député de Matane, en tentant d'empêcher ladite Assemblée et ledit député d'accomplir leur devoir de législateurs à l'occasion de l'étude du projet de loi no 214 et ce, le 9 décembre 1975, alors qu'ils ont présenté une requête d'injonction qui, si elle avait été satisfaite dans ses conclusions, aurait brimé cette Assemblée et le député de Matane dans l'exercice de leur devoir.

Et que cette Assemblée assigne lesdites compagnies et Me Raynold Langlois à comparaître devant la commission de l'Assemblée nationale dans les délais qu'elle déterminera.

Le Président: Si je comprends bien, vous donnez un avis qu'après votre question de privi-

lège une motion sera présentée à l'Assemblée pour qu'il y ait suite à votre question de privilège et que l'Assemblée tranche dans le sens que vous indiquez.

Le secrétaire général a la copie, maintenant, de votre question de privilège et de votre motion qui paraîtra en avis au feuilleton et, à ce moment, je statuerai sur la recevabilité de cette motion.

M. Côté: Merci, M. le Président.

M. Levesque: M. le Président.

Le Président: Affaires du jour?

M. Levesque: Oui.

Le Président: Je vais vous dire pourquoi, c'est parce que je m'étais engagé cette semaine à statuer avant la fin de semaine sur la motion qui avait été inscrite...

M. Levesque: Ah bon!

Le Président: Maintenant, étant donné que cela peut retarder, je suis prêt à rendre ma décision mais, si je comprends bien, vous avez beaucoup de travail ce matin.

M. Levesque: Oui.

Le Président: Avec le consentement du député de Maisonneuve, je statuerai lundi sur cette question. Ça va?

Travaux parlementaires

M. Levesque: Merci.

M. le Président, je pense qu'on pourrait immédiatement faire la motion pour que la commission puisse commencer à siéger; c'est que j'ai à demander à la Chambre de procéder assez rapidement à des troisièmes et deuxièmes lectures sur lesquelles on serait d'accord. Mais, avant de ce faire, je propose que la commission des affaires sociales aux fins d'entendre les principales parties convoquées par le ministre des Affaires sociales et intéressées par le projet de loi no 253, Loi visant à assurer les services de santé et les services sociaux essentiels en cas de conflit de travail, puisse siéger immédiatement au salon rouge.

Le Président: Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

Cette commission peut siéger immédiatement.

M. Levesque: M. le Président, si la commission décide de poursuivre après treize heures, nous sommes d'accord à ce sujet. Je voudrais votre consentement au cas où un tel consentement est utile.

Le Président: Il y a ordre de l'Assemblée à

l'effet que cette commission pourra siéger après treize heures et qu'elle pourra décider d'elle-même quand elle désirera mettre fin à ses travaux.

M. Levesque: D'accord.
Article 2).

Projet de loi no 83

Troisième lecture

Le Président: Le ministre des Affaires municipales propose la troisième lecture du projet de loi no 83, Loi concernant le canton de Chicoutimi.
Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 3).

Projet de loi no 38

Troisième lecture

Le Président: Le ministre de la Justice propose la troisième lecture du projet de loi no 38, Loi modifiant le Code de procédure civile et autorisant l'usage du courrier certifié à certaines fins.
Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 4).

Projet de loi no 79

Troisième lecture

Le Président: Le ministre de la Justice propose la troisième lecture du projet de loi no 79, Loi constituant la Société québécoise d'information juridique.

Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 14).

Projet de loi no 95

Troisième lecture

Le Président: Le député de Taschereau propose la troisième lecture du projet de loi no 95, Loi modifiant la Loi concernant la Fédération de Québec des unions régionales des caisses populaires Desjardins.

Cette motion de troisième lecture est-elle adoptée?

M. Levesque: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 16).

Projet de loi no 8

Rapport de la commission

Le Président: Le député de Vanier, pour le député de Portneuf, propose l'adoption du rapport de la commission permanente de la justice qui a étudié le projet de loi no 8, Loi modifiant la Loi de la division territoriale.

Est-ce que cette motion est adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Ce rapport est adopté.

M. Levesque: Troisième lecture, prochaine séance ou séance subséquente?

Le Président: C'est cela. C'est automatique.

M. Burns: Si vous voulez, en ce qui me concerne, en tout cas, ce projet de loi pourrait être adopté immédiatement.

M. Levesque: Troisième lecture, M. le Président. Merci.

Troisième lecture

Le Président: Avec le consentement, l'honorable ministre de la Justice propose la troisième lecture du projet de loi no 8, Loi modifiant la Loi de la division territoriale. Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 17).

Projets de loi privés nos 113, 123, 170, 211

Troisième lecture

Le Président: Le député de Saint-Louis propose la troisième lecture du projet de loi 113, Loi concernant certains lots du cadastre de la cité de Montréal, quartier Saint-Antoine. Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 18).

Le Président: Le député de Sherbrooke, pour le député de Saint-Henri, propose la troisième lec-

ture du projet de loi no 123, Loi concernant la succession de Charles Séraphin Rodier. Cette motion de troisième lecture est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 19).

Le Président: Le député de Sainte-Marie, pour le député de Verdun, propose la troisième lecture du projet de loi no 170, Loi concernant certains terrains dans la cité de Westmount. Cette motion est-elle adoptée?

Adopté.

M. Levesque: Article 20).

Le Président: Le député de Jeanne-Mance propose la troisième lecture du projet de loi no 211, Loi concernant certains immeubles de Peel Sherbrooke Holdings Limited. Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Levesque: Article 21).

Le Président: Le député de Bellechasse, pour le député de Laporte, propose la deuxième lecture du projet de loi no 205, Loi concernant la cité de Rimouski. N'était-ce pas le député de Laporte qui était parrain de ce projet de loi?

M. Burns: M. le Président, je ne sais pas si c'est l'intention du gouvernement, mais nous avons un discours de deuxième lecture sur ce projet de loi.

M. Levesque: A l'article 21?

M. Burns: Sur le projet de loi no 205, qui apparaît à l'article 21.

En tout cas, je vous l'indique pour ne pas...

M. Levesque: Dans ce cas, nous allons attendre pour la deuxième lecture. Nous ne voulons prendre à ce moment que les cas où il n'y a pas de discours de prévu.

M. Burns: C'est ce que j'avais compris, mais dans ce cas, il y a au moins un discours de deuxième lecture.

M. Levesque: D'accord, article 22).

M. Burns: Cela veut dire que...

Le Président: Pour le moment, on retire cette motion, mais elle reste au feuillet en deuxième lecture.

M. Levesque: Article 22).

M. Burns: L'article 22, c'est d'accord. Cela va.

Projet de loi privé no 213

**Deuxième lecture
et commission plénière**

Le Président: Le député de Lavolette, pour le député d'Abitibi-Est, propose la deuxième lecture du projet de loi no 213, Loi concernant la ville de Chibougamau. Cette motion est-elle adoptée?

M. Burns: Adopté.

Le Président: Adopté. Oui, c'est la deuxième lecture.

Le Secrétaire adjoint: Deuxième lecture de ce projet de loi. Second reading of this bill.

Le Président: Si je comprends bien, il y aurait lieu de faire les écritures de la commission plénière pour l'article 22.

M. Burns: Il est peut-être bon une fois pour toutes, que vous nous donniez votre avis là-dessus. A chaque fois qu'un projet de loi, et habituellement cela se présente dans les cas de projets de loi privés, est étudié en commission après la première lecture, on mêle deux processus, c'est-à-dire qu'on étudie le projet de loi article par article. Il n'en demeure pas moins — c'est mon humble opinion, en tout cas, je vous demande votre directive là-dessus — que le projet de loi doit quand même suivre les étapes, par la suite, c'est-à-dire que, même s'il y a eu étude du projet de loi, article par article, il faut qu'au moins on fasse les écritures de la commission plénière, éventuellement, lorsque le projet de loi revient après la deuxième lecture en Chambre. En tout cas, c'est mon humble opinion.

Le Président: D'ailleurs, j'aurai une proposition à vous faire très prochainement à la réunion de la commission de l'Assemblée nationale ou au sous-comité qui sera possiblement formé. Il y aurait deux formules, soit faire les écritures de la commission plénière ou une autre formule qui pourrait dire que le rapport de la commission qui a étudié le projet de loi, après la première lecture, est adopté et considéré comme étant le rapport de l'étude après la deuxième lecture.

On accepte les amendements. Y a-t-il eu des amendements à ces projets de loi?

Ce serait la meilleure formule. La meilleure formule serait d'adopter le rapport. Pour le moment, je crois qu'on a oublié de faire les écritures de la commission plénière avec les amendements qui ont été apportés à la commission, après l'étude en première lecture. On fait les écritures. Adoption du rapport de la commission plénière.

M. Burns: D'accord. Adopté.

Le Président: Adopté. Y a-t-il lieu de passer à la troisième lecture?

M. Burns: A la prochaine séance.

M. Levesque: A la prochaine séance. Article 23).

M. Burns: Je vous demanderais également de retarder l'adoption de la deuxième lecture, le député de Saguenay n'étant pas présent à ce moment-ci, en Chambre. Je préférerais le consulter avant d'adopter la deuxième lecture.

M. Levesque: D'accord.

Nous avons songé à passer immédiatement à l'article 12) mais il y a eu une entente entre les députés qui devaient participer à ce débat. Nous reviendrons avec ce projet de loi au début de la semaine prochaine. A moins qu'on soit prêt, présentement, à accepter la deuxième lecture. D'accord?

Voulez-vous appeler l'article 12), M. le Président?

Projet de loi no 258

Deuxième lecture

Le Président: L'honorable ministre — merci beaucoup — des Affaires culturelles, pour l'honorable ministre des Communications, propose la deuxième lecture du projet de loi no 258, Loi concernant certaines installations d'utilité publique et modifiant la Loi d'Hydro-Québec, la Loi de la Régie de l'électricité et du gaz et la Loi de la Régie des services publics. Cette motion de deuxième lecture est-elle adoptée?

Une Voix: Adopté.

Le Président: Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Deuxième lecture de ce projet de loi. Second reading of this bill.

M. Levesque: M. le Président, je propose que ce projet de loi soit déferé à la commission parlementaire. Est-ce qu'on devrait le déferer à la commission parlementaire de l'éducation, des affaires culturelles et des communications ou encore, si ce n'était pas long, on pourrait même le faire ici?

M. Charron: Mardi.

M. Levesque: Oui?

M. Charron: Comme on en a convenu, on le fait mardi.

M. Levesque: Ici?

M. Charron: Ici ou en commission, cela m'est égal. Comme vous voulez.

M. Levesque: C'est le temps dont le député croit avoir besoin qui décidera.

M. Charron: Ce ne sera pas très long. Cela ne retardera pas les travaux de la Chambre.

M. Levesque: Alors je propose, M. le Président, que ce projet de loi soit déferé à la commission plénière pour étude article par article.

Le Président: Cette motion est-elle adoptée?

Une Voix: Adopté.

Le Président: Adopté.

Commission plénière

M. Levesque: M. le Président, pour les écritures, je propose que vous quittiez le fauteuil, pour permettre la formation de la commission plénière, et retour assez rapide à votre fauteuil.

Une Voix: Ne vous éloignez pas.

Le Président: Pourriez-vous faire les écritures en conséquence?

M. Levesque: Article 8), M. le Président.

Projet de loi no 251

Deuxième lecture

Le Président: L'honorable ministre des Transports propose la deuxième lecture du projet de loi no 251, Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives.

L'honorable ministre des Transports.

M. Mailloux: M. le Président, je n'ai pas de discours de deuxième lecture sur ce projet de loi pour la raison suivante. Durant l'étude de ce projet de loi article par article, je pourrai abondamment informer la Chambre des raisons que nous invoquons à l'appui des demandes contenues dans ce projet de loi.

Cependant, comme je suis informé que le député de Chicoutimi a un discours de deuxième lecture, j'attendrai pour donner les informations à ce moment-là. Je cède mon droit de parole.

Le Président: Je crois qu'il n'y a pas tellement de principes dans ce projet de loi. Ne voulez-vous pas faire ce discours en commission?

M. Bédard (Chicoutimi): Non. J'aimerais mieux au niveau de la deuxième lecture. M. le Président, en fait, cela équivaut à la même chose.

Le Président: A votre goût. Je n'ai pas d'objection.

L'honorable député de Chicoutimi.

M. Marc-André Bédard

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, le projet de loi no 251, Loi modifiant la Loi des transports et d'autres dispositions législatives, est un projet de loi qui, à proprement parler, ne recèle pas de principes de base. Il s'agit plutôt de modi-

fications, dans certains cas mineures, dans d'autres cas, quand même, assez importantes. Je tenais à le souligner au départ puisque, effectivement, au niveau de la deuxième lecture, nous interviendrons en tenant compte de ce fait important pour guider notre intervention.

Alors, M. le Président, ce projet de loi est, je pense, l'occasion tout à fait indiquée pour souligner l'importance d'une politique active dans le domaine du transport pour le Québec.

Il est clair que le gouvernement fédéral a compris depuis longtemps l'importance du domaine du transport, mais on ne peut en dire autant — c'est mon humble opinion — au niveau du gouvernement du Québec. Je pense que la partie du rapport Tetley qui a été publiée soutient cette situation qui fait que, pour le fédéral, le domaine des transports a toujours été de toute première importance, où il fallait réglementer d'une façon très précise, alors que ce n'est pas la même chose concernant le gouvernement du Québec.

Vous me permettez, M. le Président, de citer ce rapport Tetley qui illustre bien ce que je viens de dire, aux pages 170, 171 et 172. Je me réfère, pour un certain temps, au rapport que je viens de mentionner.

"Le gouvernement canadien, dit le rapport Tetley, pour sa part, a été amené très tôt à définir une politique et un cadre réglementaire complet à l'égard du secteur des transports qu'il a largement utilisé pour assurer le développement du pays. Il n'est donc pas étonnant qu'il ait, depuis très longtemps, pris des mesures pour sauvegarder la propriété ou les intérêts canadiens dans le transport, aussi bien ferroviaire qu'aérien ou maritime."

Pendant que le gouvernement du Canada reconnaissait l'importance du domaine du transport, qu'advenait-il de la position du Québec dans ce domaine, M. le Président? Le rapport Tetley continue en disant ceci: "Le Québec, pour sa part, bien qu'il se soit donné, dans quelques cas, depuis très longtemps, certains pouvoirs législatifs ou réglementaires dans les limites de sa juridiction, notamment en ce qui concerne le rail, n'a accordé au secteur des transports ni le même rôle, ni la même importance que lui attribuait le gouvernement fédéral. Depuis quelques années, cependant, l'intérêt des pouvoirs publics s'est sensiblement élargi et, en 1972, l'Assemblée nationale créait des institutions qui, pour la première fois, avaient le mandat de définir une politique globale ou intégrée du transport sous toutes ses formes. Le ministère des Transports remplaçait, de fait, dans la perspective plus large définie par une nouvelle loi constitutive, l'ancien ministère de la Voirie et la Loi des transports instituait la Commission et le Tribunal des transports ayant juridiction dans le cadre de la compétence du Québec sur toutes les formes de transports, à savoir public, en vrac ou spécialisé, qu'ils soient maritimes, aériens ou autres."

Le rapport Tetley continue en ce sens: "Les efforts du nouveau ministère, jusqu'à maintenant, ont porté sur le transport terrestre. C'est ainsi qu'il a proposé, à ce jour, au lieutenant-gouverneur en conseil des règlements concernant le camionnage

en vrac, les industries du taxi et du transport scolaire et le transport en commun. Ces règlements s'ajoutaient aux ordonnances émises par l'ancienne régie et maintenus en vigueur par ceux, par exemple, concernant le transport général des biens.

Cependant, aucune réglementation du secteur des transports ne contient par ailleurs de disposition visant spécifiquement à limiter la mainmise étrangère. M. le Président, je reviendrai sur cette partie du rapport Tetley, qui continue en ce sens: Le règlement concernant le transport en commun, toutefois, stipule que pour obtenir un permis de transport aéroportuaire un requérant doit être citoyen canadien et une entreprise doit être incorporée au Canada avec siège social au Québec. La même disposition pourrait sans doute s'appliquer au réseau de transport urbain et interurbain à l'intérieur du Québec, de même qu'aux flottes de véhicules scolaires. De même — continuait le rapport Tetley — bien que cette proposition puisse paraître théorique, le règlement concernant le taxi pourrait-il obliger...

M. Roy: Je m'excuse auprès de mon collègue, M. le Président, mais il n'y a pas quorum. Je regarde du côté des banquettes ministérielles et il n'y a plus personne.

Le Vice-Président (M. Blank): Qu'on appelle les députés!

Il y a quorum maintenant.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, M. le Président, le rapport Tetley, tel que je disais tout à l'heure, continue dans le sens suivant: De même, bien que cette proposition puisse paraître théorique, le règlement concernant le taxi pourrait-il obliger l'entreprise requérante, qui, actuellement, n'est tenue que d'être incorporée au Canada et d'être membre de la Ligue des propriétaires de taxi de l'agglomération à laquelle ces permis se rapportent, à avoir son siège social au Québec. Les dispositions de l'ordonnance sur le camionnage de l'ancienne Régie des transports obligent les compagnies qui détiennent des permis à faire approuver tout transfert d'actions qui impliquerait un changement dans le contrôle de la majorité de leurs actions. Il n'existe aucune statistique concernant le pourcentage d'entreprises étrangères faisant affaires dans le secteur du camionnage au Québec. Il est plausible de penser que la plupart des petites entreprises qui ont une vocation régionale sont entre les mains des Québécois. Or, un examen sommaire des caractéristiques des gros porteurs, il existe une trentaine d'entreprises possédant 100 camions et plus immatriculés au Québec, indique que la part des entreprises québécoises y est substantielle, sinon majoritaire, bien que quelques entreprises américaines y figurent parmi les plus importantes. Le gouvernement dispose de fait du pouvoir réglementaire nécessaire pour maintenir, sinon pour accroître la présence québécoise dans cette industrie.

Je termine sur cette dernière citation, M. le

Président, du rapport Tetley, qui continuait en ce sens: Ce genre d'intervention, d'autre part, serait vraisemblablement opportune aussi bien pour le transport en commun que pour le secteur du transport scolaire. Les entreprises de ce dernier secteur sont en effet appelées à se concentrer fortement d'ici quelques années si l'exemple de l'Ontario devait se reproduire au Québec. Les entreprises ontariennes Charterways ou Travelways avaient respectivement 1,300 et 900 autobus sur 6,000 utilisés en Ontario, au début de l'année 1973, alors que les plus grosses sociétés québécoises n'en possédaient que quelques centaines sur les 10,000 véhicules en service.

Il va de soi que le Québec devrait veiller à ce que cette concentration, ceci est important, se fasse au profit des Québécois et la réglementation devrait donner les moyens à la commission de limiter l'acquisition par des étrangers, des fabricants comme Welles et Wayne par exemple, des entreprises québécoises. M. le Président, l'esprit de l'ensemble des recommandations du rapport Tetley, comme on peut le voir, est à l'effet qu'il y a une carence, qu'il n'y a aucune réglementation du secteur des transports, ou des dispositions qui viseraient spécifiquement à limiter la mainmise étrangère dans ce domaine très important de l'économie québécoise.

Or, il n'y a, dans le projet de loi no 251, rien qui favorise une telle politique active axée sur le développement de l'industrie québécoise. Au contraire, M. le Président, il nous semble que le projet de loi va plutôt dans le sens contraire. Nous aurons l'occasion d'explicitier plus amplement lors de la discussion article par article, mais vous me permettrez, à l'appui de cette affirmation, de vous référer simplement à l'article 16 du projet de loi qui modifie l'article 34 de la Loi des transports, de façon à enlever l'exigence de la place d'affaires depuis douze mois.

L'article 16 qui modifie l'article 34 va dans le sens d'enlever même l'obligation, pour une compagnie qui doit avoir un permis, d'avoir un siège social au Québec depuis une période d'au moins douze mois.

L'article 16 qui modifie l'article 34, à mon sens, tel qu'il est formulé, est loin de contribuer à forcer au moins les entreprises étrangères qui veulent avoir des permis dans le domaine du transport à avoir un siège social au moins depuis douze mois dans le Québec. Le résultat de toute cette absence de politique, de réglementation ou de politique globale des transports, qui viserait à diminuer de plus en plus la mainmise étrangère dans ce domaine, fait que le domaine des transports glisse rapidement dans les mains étrangères, avec la conséquence que le Québec ne profite pas de son industrie du transport.

Je voudrais, M. le Président, à l'appui de cet avancé, vous citer simplement un exemple bien précis. Je comprends qu'on pourrait prendre plusieurs exemples, mais je cite celui-ci afin de montrer jusqu'à quel point le domaine des transports est en train de glisser entre les mains étrangères, ce qui représente des millions pour le Québec, ce

qui représente aussi des centaines d'emplois, afin de prouver cela et de prouver qu'il y a une nécessité de réglementation rigide au plus vite dans ce domaine pour mettre fin à cette situation. Je veux parler du transport par camion des véhicules automobiles neufs. Cela peut paraître, M. le Président, un domaine assez restreint, mais quand on l'étudie à fond, cela représente quand même plusieurs millions de dollars comme chiffres d'affaires pour le Québec.

Cela représente aussi plusieurs emplois qui devraient être occupés par des Québécois, mais qui, malheureusement, à cause du manque de politiques rigides dans ce domaine, sont occupés par des Ontariens ou des Américains.

Le transport des véhicules neufs au Québec est actuellement le monopole non pas des Québécois, non pas des compagnies québécoises, mais de trois compagnies qui sont toutes trois ontariennes, mais dont l'une est sous le contrôle américain. Vous avez la compagnie McCallum Transport, qui est une compagnie ontarienne. Vous avez la compagnie Roadway Transport, qui est une compagnie ontarienne. Vous avez une autre compagnie, qui est Charlton Transport, qui, elle, est plutôt sous contrôle américain.

Je vais essayer de vous donner un exemple de l'ampleur du commerce qu'exercent ces compagnies à l'intérieur du Québec, dans le domaine bien précis qu'est le transport d'autos neuves. Ensuite, il y aura lieu de comparer avec la place qui est faite, dans ce domaine, aux compagnies québécoises. McCallum Transport est une compagnie ontarienne qui transporte au moins 300,000 autos neuves par année. Cela, c'est dans le Québec. La compagnie Roadway Transport transporte approximativement 75,000 automobiles neuves par année. La compagnie Charlton Transport, qui est sous contrôle américain, elle, dans le Québec, transporte approximativement 130,000 automobiles neuves.

Ces chiffres, sans les détailler, montrent jusqu'à quel point, dans ce seul secteur du transport des autos neuves à l'intérieur du territoire québécois, cela peut devenir une industrie d'importance économique pour les Québécois, une industrie qui, au bout de la ligne, contribue à créer des emplois. Quelle est la place du Québec dans ce domaine du transport que je viens de vous souligner, à savoir le transport des autos neuves? Pour faire face aux compagnies ontariennes de transport, McCallum Transport, Roadway Transport, et à la compagnie, sous contrôle américain, Charlton Transport, vous avez, dans le Québec, et ce depuis seulement 1974, seulement une compagnie québécoise qui s'appelle la compagnie Transport Robert Richer Inc. Cette compagnie de transport, étant donné que c'est la seule québécoise, on serait peut-être porté à croire qu'au moins elle est importante, qu'au moins elle occupe une place importante du marché québécois; or, il n'en est absolument rien. Cette compagnie, Transport Robert Richer Inc., n'a que deux camions et n'effectue, effectivement, que du transport local au Québec. Je pense que cela illustre

bien jusqu'à quel point dans ce domaine du transport le terrain est occupé complètement par les compagnies ontariennes et par les compagnies américaines.

Je n'ai rien contre les Ontariens, je n'ai rien contre les Américains, mais il me semble que la logique serait que ce domaine économique important devrait être au moins occupé majoritairement par des entreprises québécoises.

Or, comme vous pouvez le constater, il n'en est absolument rien. Au contraire, la place des entreprises québécoises dans le domaine du transport des autos est vraiment ridicule. Je dirais que c'est scandaleux comme situation. La situation est à ce point anormale qu'une des compagnies ontariennes possède dans son permis le droit de faire du transport non pas entre le Québec et l'Ontario, mais entre le Québec et les États-Unis. Il s'agit de la compagnie Charlton Transport Limited. D'ailleurs, cette compagnie, la Charlton Transport Limited, jouit de plusieurs privilèges qui sont difficilement explicables. Je dirais qu'ils sont non seulement difficilement explicables, mais à l'analyse de la situation, cette compagnie, la Charlton Transport, jouit de privilèges qui sont presque carrément illégaux.

Je m'explique, M. le Président, dans le sens suivant. Par exemple, la compagnie Charlton Transport, qui ne possède qu'environ 40 remorques enregistrées au Québec a été autorisée par les autorités en place, à louer à long terme jusqu'à 160 remorques, alors que — et c'est là que je dis qu'il peut y avoir une violation du règlement très claire — l'article 23 du règlement sur le camionnage limite le nombre possible de camions loués à 20% de la flotte qui appartient au transporteur. M. le Président, il est facile, je pense, de faire le calcul que 20% de la flotte enregistrée au Québec, qui est de 40, cela peut donner environ 8 camions additionnels qui seraient normalement permis par l'article 23 des règlements. Or, on se réveille avec la situation non seulement anormale, mais la situation illégale que cette compagnie est autorisée à louer à long terme jusqu'à 160 remorques. Pendant que le marché, encore une fois, est occupé par des compagnies américaines ou ontariennes, vous avez seulement une petite compagnie — ce n'est pas que je veux la défendre, c'est la seule qui existe à l'heure actuelle — de transport d'autos qui est proprement québécoise et qui, elle, ne possède que deux camions et peut difficilement — je pourrais préciser, si on me le demande, lors de l'étude article par article — prendre de l'expansion, parce que le marché est tellement occupé par les compagnies ontariennes et par les compagnies américaines, est tellement contrôlé par ces compagnies étrangères qu'elles ont un pouvoir important de pression sur les producteurs d'autos ou sur les clients.

Alors, on pourrait ajouter également que l'immense majorité des camions qui sont utilisés par cette compagnie, Charlton Transport, sont des camions américains, achetés aux États-Unis et, je vous prie de le noter, sur lesquels camions aucune taxe de vente n'est jamais payée au Qué-

bec. On pourrait également ajouter que l'immense majorité, sinon la totalité, des chauffeurs employés par cette compagnie sont américains et ne paient aucune taxe au Québec. Même situation pour tout le personnel administratif de cette compagnie américaine qui vient prendre tout le champ, encore une fois, un champ important de l'économie québécoise, qui devrait, normalement, être occupé par des compagnies québécoises.

C'est la même situation au niveau du personnel administratif, en ce sens que la majorité du personnel administratif n'est pas composée de Québécois, comme on pourrait s'y attendre. C'est assez que la compagnie soit d'ailleurs, au moins on pourrait avoir comme prix de consolation qu'elle fasse travailler les Québécois, mais on n'a même pas cela comme prix de consolation. Les trois compagnies que je viens de nommer emploient entre 600 et 700 personnes, au niveau du transport dans le Québec. On pourrait s'attendre, au moins, à ce que, si le marché, même si nous dénonçons cette situation, est pris par des compagnies ontariennes ou américaines, ces gens emploient la main-d'oeuvre québécoise, mais ce n'est pas le cas. Sur 600 à 700 emplois que peut représenter ce seul marché dans le domaine du transport, ce seul secteur dans le domaine du transport qui est le transport des autos, sur 600 à 700 personnes qu'elles emploient présentement, tout au plus vous allez y trouver peut-être une centaine de Québécois.

M. le Président, je pense que c'est une situation inacceptable. Enore une fois, je pense que c'est une situation scandaleuse. Je fais remarquer au ministre des Transports que ces compagnies qui font du transport dans le Québec ont même des instructions à l'effet qu'il y ait le moins de réparations possible de ces camions, lorsque c'est nécessaire, qui soient faites dans le Québec. Ces compagnies ont même des instructions à l'effet de prendre le moins d'essence possible dans le Québec, autrement dit, que tous les achats nécessaires pour mettre en action ces camions soient faits de préférence ailleurs qu'au Québec, à savoir, en Ontario.

C'est la même chose, M. le Président, et je l'ai souligné tout à l'heure quand on parle d'essence, concernant les instructions à l'effet que, lorsqu'il s'agit d'essence de diesel qui doit être utilisée normalement, que ces achats soient faits non pas dans le Québec, mais dans l'Ontario.

M. le Président, on pourrait dire la même chose de la compagnie Roadway, sauf qu'au lieu de parler de camions et d'employés américains, il faudrait parler de camions et d'employés ontariens.

M. le Président, quant à la plus grosse compagnie, la compagnie McCallum, il faut dire qu'elle utilise une centaine de Québécois. Je l'ai mentionné tout à l'heure. Les deux autres compagnies ont le marché du point de vue économique et leur main-d'oeuvre n'est pas québécoise. Ces compagnies, Roadway et Charlton, non seulement occupent tout le marché, mais également elles ne font pas travailler les Québécois, elles font travail-

ler, ce qui est inacceptable, encore une fois, des Américains et des Ontariens.

Quant à la plus grosse compagnie, la compagnie McCallum, comme je l'ai dit tout à l'heure, il faut dire qu'elle utilise ou qu'elle fait travailler au moins une centaine de Québécois, soit comme chauffeurs ou comme personnel administratif. Mais, M. le Président, on peut dire que cette compagnie viole quotidiennement les lois du Québec au vu et au su des autorités — j'expliquerai tout à l'heure — sans qu'aucune mesure ne soit prise pour corriger la situation.

Ainsi, les camions de McCallum Transport, ont — seulement un point sur lequel je veux attirer l'attention du ministre au sujet de cette violation de la réglementation de la Commission des transports au vu et au su de tout le monde — la dimension permise par les règlements de l'Ontario même quand ils circulent au Québec, alors que nous savons que les règlements du Québec sont différents de ceux de l'Ontario. Ces camions — le ministre pourra peut-être élaborer là-dessus, il le sait — sont plusieurs pieds plus longs que la longueur permise par nos règlements.

De plus, M. le Président, cette compagnie utilise au Québec des camions qui n'ont pas le droit d'y circuler. Je préciserai cela.

M. le Président, comme vous le voyez, dans le cas de la compagnie Roadway et de la compagnie Charlton, vous avez des compagnies qui sont sous contrôle ontarien ou américain, qui occupent toute la place dans le Québec du point de vue économique — il n'en reste plus pour les Québécois — qui font, en plus, travailler non pas les Québécois, mais des Ontariens ou des Américains.

Dans le cas de la compagnie McCallum, vous avez une compagnie qui, si elle emploie quelques Québécois, d'autre part viole à coeur de jour les règlements de transport qui sont en vigueur, à l'heure actuelle, au Québec et cela, au vu et au su des autorités.

Je disais tout à l'heure que cette compagnie, à savoir la compagnie McCallum, utilise au Québec des camions qui n'ont pas le droit d'y circuler. Pour vous le prouver, je ne me référerai pas à n'importe quel document. Je me référerai à un document qui est le jugement de la Commission des transports dans l'affaire Richer. C'est un jugement du juge Roland Bourret qui, effectivement, montre qu'il y a des violations de la réglementation et que ces violations sont faites au su et au vu des autorités. Quand je dis des autorités, je ne parle pas de n'importe quelles autorités, mais de la Commission des transports elle-même.

M. le Président, pour prouver cet avancé à l'effet qu'il y a des camions de la compagnie McCallum qui circulent dans le Québec et qu'ils n'y ont pas droit, permettez-moi de citer le jugement de la Commission des transports dans l'affaire Richer; c'est un jugement qui a été rendu par le juge Bourret et qui dit — je n'ai pas l'intention de tout vous le lire, M. le Président — textuellement ceci: "La compagnie McCallum Transport Limited est sûrement l'entreprise qui, au Québec, transporte le plus fort volume d'automobiles. Cette compa-

gnie est une filiale entièrement contrôlée par Dominion Consolidated Truck Line, compagnie ontarienne. Durant de nombreuses années, des camions propriété de Dominion Consolidated Truck Line circulaient et faisaient du transport local dans la province de Québec. Avant le 1er janvier 1973, M. Lucien Pilon, témoignant pour McCallum Transport (Québec) Ltd a déclaré que près d'une trentaine de camions de la compagnie ontarienne circulaient au Québec. Même, après correction apportée, sept camions, propriété de Dominion Consolidated Truck Line, circulent en permanence au Québec. Tous les camions — c'est le jugement lui-même de la Commission des transports — appartenant soit à McCallum Transport (Québec) Ltd ou à Dominion Consolidated Truck Line possèdent, sur les portes, la même identification, à savoir, McCallum Transport Oshawa. Il n'existe pas de telle entité légale ayant porté ou portant un tel nom. Cette façon d'identifier les véhicules ne peut être expliquée autrement, par M. Pilon, que par un manque de stencil au nom de l'entreprise québécoise". Imaginez, M. le Président.

"Cette explication a été retenue beaucoup plus comme une boutade qu'autrement. En réalité, cette situation permettait à la compagnie Dominion Consolidated Truck Line de faire du transport local au Québec sans être aucunement dérangée et permettait à McCallum Transport (Québec) Limited d'obtenir à volonté de l'aide de la compagnie ontarienne, profitant de la confusion de noms. Il a été établi que les véhicules de Dominion Consolidated Truck Line, venant régulièrement livrer au Québec des automobiles provenant de la province de l'Ontario, prenaient régulièrement une cargaison à Sainte-Thérèse pour la ramener à Coteau-Landing, lieu que l'opposante considérait être son point frontière".

M. le Président, même dans le jugement il est fait état, par le juge lui-même, de certaines anomalies qui sont inacceptables et qui ne peuvent faire autrement qu'être connues par les autorités en place. Qu'est-ce qui arrive au bout de tout cela? Est-ce que la situation est corrigée? En aucune façon, la situation continue à l'effet de voir une compagnie violer carrément, avec la bénédiction de je ne sais qui, violer complètement certaines réglementations dans le domaine des transports.

Je pourrais d'ailleurs citer d'autres extraits du même jugement, qui décrivent la situation inacceptable de cette industrie. Je vous en citerai un très succinct, mais qui, je crois, résume quand même une partie de la situation que je veux porter à l'attention du ministre des Transports et que je veux aussi porter à l'attention de l'Assemblée nationale.

Ce jugement en question, M. le Président, décrit à un moment donné jusqu'à quel point la situation est inacceptable dans cette industrie du transport quand ce jugement dit ceci: "Quant à Charlton Transport Quebec Limited, troisième proposant, elle est une filiale de la compagnie ontarienne Charlton Transport Limited, dont elle loue un nombre important de camions qui servent à faire du transport entre Sainte-Thérèse et les

Etats-Unis. La partie de ses voyages au Québec étant opérée sous le nom de Charlton Transport Quebec Limited et continuée outre-frontière par la compagnie Anchor Motor Freight, le procédé consiste à changer tout simplement le panneau indicateur sur le camion à la frontière."

Le jugement continue en disant ceci: "Ce n'est que peu de temps avant l'audition de la présente requête que l'opposante a vu son administration séparée de celle de la compagnie mère de Toronto car, jusque-là, tout était contrôlé, géré, administré au service social de la compagnie ontarienne. La même situation existait d'ailleurs chez Automobile Transport Limited ou Roadway Transport." Comme vous le voyez, M. le Président, c'est tout un secteur des transports qui est entre les mains de compagnies étrangères qui contribuent à faire travailler non pas des Québécois mais des non-Québécois et qui contrôlent d'une façon tout à fait inacceptable tout ce secteur du transport qui, au bout de la ligne, représente un impact économique qui est quand même très important.

Je dois vous dire que j'ai les preuves que les dispositions de la loi qui concernent l'approbation préalable exigée pour un transport de capital-actions ne sont pas respectées par ces compagnies. Je n'irai pas plus loin parce que j'aurai l'occasion de revenir en Chambre avec des questions sur ce point précis, mais je tiens à vous répéter, M. le Président, et à répéter au ministre des Transports et au ministre du Revenu que j'ai les preuves que les dispositions de la loi qui concernent l'approbation préalable exigée pour un transport de capital-actions ne sont pas respectées par ces compagnies. Nous avons également la preuve que le gouvernement fédéral, lui, a compris l'importance économique de ce secteur et a agi en conséquence, que le ministère des Finances a agi en conséquence, alors que nous verrons les mesures du gouvernement québécois sur cet aspect particulier que je vous souligne, parce que cela représente non pas \$100,000, \$200,000 ou \$300,000, mais des millions de possibilité de récupération pour les Québécois, seulement sur cet aspect.

M. le Président, je terminerai en me posant une question à laquelle, j'espère, le ministre des Transports me répondra. Je me demande, étant donné cette situation de contrôle, de mainmise étrangère sur le secteur particulier du transport des autos — je pourrais aller dans d'autres secteurs, M. le Président — à quoi cela servira de modifier ces dispositions comme veut le faire le projet de loi 251 si au départ on n'a pas l'assurance, lorsqu'on adopte des lois, lorsqu'on adopte une réglementation précise dans un secteur précis comme celui dont je viens de parler, si on n'a pas la conviction que le gouvernement québécois a l'échine nécessaire, la colonne vertébrale nécessaire pour faire respecter, au moins par les étrangers, les réglementations et les lois du gouvernement du Québec.

Je demande, en conclusion, au ministre des Transports, de faire faire une enquête spéciale, par ses fonctionnaires ou encore par la Commission

du transport, sur la situation de cette industrie du transport de véhicules neufs.

Cette demande, je la fais non pas seulement au nom de l'Opposition officielle, non pas comme seulement député de Chicoutimi, je lui fais cette demande parce que je crois qu'il y va de l'intérêt de l'ensemble des Québécois puisqu'il s'agit d'une industrie qui représente des millions de dollars du point de vue économique, qui représente des centaines d'emplois, et Dieu sait que nous en avons besoin avec le taux de chômage que nous connaissons. Cette industrie, de toute façon, si on voulait une situation normale, devrait être contrôlée ou être occupée au moins majoritairement par des Québécois.

M. le Président, quand je demande au ministre des Transports ou à la commission de faire enquête sur l'industrie du transport du véhicule neuf, je ne m'étendrai pas là-dessus, je termine, cela représente également plusieurs millions de dollars en impôt sur le revenu, quand on regarde l'essence, la vente de l'essence, quand on regarde la vente de certains outillages qui sont nécessaires pour ce mode de transport. C'est plusieurs millions de dollars en impôt qui, à l'heure actuelle, ne vont pas, depuis plusieurs années, à part cela, ne vont pas dans les coffres du gouvernement québécois comme cela devrait être le cas. Ces millions de dollars vont en dehors du Québec et ce au plus grand désavantage de tous les Québécois.

M. le Président, je termine. J'ai abordé un cas bien particulier, mais je tiens à vous dire que si nous n'avons pas au moins l'assurance, soit du ministre des Transports ou soit de la commission, que des actions énergiques seront prises dans ce secteur particulier, on cessera de penser qu'il est possible qu'un gouvernement, quelles que soient ses options politiques, puisse au moins contribuer à donner un certain marché à ceux à qui ils appartiennent dans le Québec, à savoir les Québécois.

M. Raymond Mailloux

M. Mailloux: M. le Président, n'ayant pas moi-même fait de discours de deuxième lecture, ce n'est pas davantage mon intention d'apporter une réplique aux propos qu'a tenus le député de Chicoutimi. Je voudrais, par contre, dire que les sujets qu'a soulevés le député de Chicoutimi, les interrogations qu'il s'est posées, qu'il a posées à la Chambre, retiennent quand même notre attention. Je ne pourrais, du revers de la main, dire que ces préoccupations ne sont pas des préoccupations que tous les Québécois doivent avoir à l'esprit.

Je constate, cependant, que le secteur des transports est un des secteurs les plus mouvants de la société québécoise actuellement quand on pense que des centaines et des centaines de catégories de transporteurs, et des millions et des millions de véhicules circulent sur les routes du Québec, venant du Québec et des autres provinces ou d'Etats américains. C'est une des réglementations les plus difficiles, peut-être, à mettre en place, pour éviter toute évasion fiscale, toute perte de re-

venus, un respect intégral des règlements. De toute façon, lors de la discussion en commission, article par article, avec mes principaux fonctionnaires, je me ferai un devoir d'apporter des éclaircissements sur l'argumentation très sérieuse qu'a quand même apportée le député de Chicoutimi.

Le Vice-Président (M. Blank): Est-ce que la motion de deuxième lecture du projet de loi no 251, Loi modifiant la Loi du transport et d'autres dispositions législatives est adoptée? Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Deuxième lecture de ce projet de loi. Second reading of this bill.

Projet de loi déferé à la commission

M. Bienvenue: Je fais motion pour que ce projet de loi soit déferé à la commission parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement.

Le Vice-Président (M. Blank): Cette motion est-elle adoptée?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Vice-Président (M. Blank): Adopté.

M. Bienvenue: Article 1, M. le Président.

Projet de loi no 257

Deuxième lecture

Le Vice-Président (M. Blank): Le ministre des Affaires municipales propose la deuxième lecture du projet de loi no 257, Loi concernant l'installation de stations au sol transportables à l'occasion des Jeux olympiques de Montréal.

Le ministre des Affaires municipales.

M. Victor Goldbloom

M. Goldbloom: Mes antennes m'indiquent que le débat sur ce projet de loi sera relativement court. Il s'agit de prévoir la transmission des images et des reportages des Jeux olympiques, par satellite, en Europe et probablement sur d'autres continents aussi. Pour ce faire, il faut, paraît-il, selon les experts dont je ne suis pas, la construction d'une nouvelle antenne. Paraît-il que les recherches sur l'île de Montréal d'un endroit où l'interférence serait à son minimum ont fini par la découverte d'un endroit dans le cimetière du Mont-Royal. Paraît-il que dans un cimetière on ne peut, normalement, accorder des permis de construction; donc, il faut un projet de loi spécial pour permettre à la ville de Montréal d'accorder, par exception, un permis de construction pour cette antenne. Je voudrais souligner qu'il s'agit d'une installation temporaire qui sera enlevée après les Jeux olympiques.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour une fois, les an-

tennes du ministre des Affaires municipales ont bien fonctionné. Effectivement, nous n'avons pas de remarque à faire au niveau de la deuxième lecture.

Le Vice-Président (M. Blank): Cette motion de deuxième lecture du projet de loi no 257 est-elle adoptée?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Vice-Président (M. Blank): Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Deuxième lecture de ce projet de loi. Second reading of this bill.

M. Bienvenue: Si je tenais pour acquis — qu'on me corrige s'il y a lieu — qu'il n'y a pas matière à discussion, non plus, en commission plénière—je le demande au député de Chicoutimi—est-ce qu'on pourrait faire les écritures?

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection pour les écritures. Maintenant, il n'est pas question d'adopter la troisième lecture aujourd'hui.

M. Bienvenue: Non, d'accord.

Commission plénière

Le Vice-Président (M. Blank): Nous faisons les écritures pour la commission plénière. La troisième lecture aura lieu à la prochaine séance ou à une séance subséquente.

M. Bienvenue: Article 10).

Projet de loi no 256

Deuxième lecture

Le Vice-Président (M. Blank): Le ministre des Affaires municipales propose la deuxième lecture du projet de loi no 256, Loi modifiant la Loi de la Communauté régionale de l'Outaouais.

M. Victor Goldbloom

M. Goldbloom: Sans vouloir refaire tout l'historique des communautés urbaines et régionales, je voudrais quand même vous rappeler que ces organismes existent depuis maintenant six ans. Au cours de cette existence, ils ont été examinés et réexaminés, critiqués, remis en question. Aujourd'hui, depuis plusieurs mois maintenant, depuis approximativement une année, nous poursuivons l'examen systématique de ces trois organismes et de leurs organismes connexes, les commissions de transport; dans le cas de la Communauté régionale de l'Outaouais, il y a aussi la Société d'aménagement de l'Outaouais. Nous examinons l'opportunité d'apporter des modifications à la structure de ces communautés.

Dans le cas de l'Outaouais, nous avons, au début de cette année, apporté une modification

importante à la structure de la Communauté régionale de l'Outaouais, c'est-à-dire que les 32 municipalités qui la composaient ont été regroupées pour n'en former que huit. Cette modification, qui semble déjà avoir eu des effets bénéfiques pour le progrès de la région, a évidemment créé une situation qui n'avait pas été prévue dans la loi constitutive de la communauté régionale à la fin de 1969.

Il va sans dire que j'aimerais aller plus loin que ce qui est proposé dans le projet de loi actuel. Il va sans dire que j'aimerais avoir une perspective un peu plus globale après l'étude semblable, qui est maintenant terminée, dans le cas de la Communauté urbaine de Québec, mais les audiences publiques de la commission parlementaire ne sont pas terminées. Dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, la première étape n'est pas encore terminée, c'est-à-dire l'examen par les dirigeants municipaux eux-mêmes avec le ministre de la structure du financement de l'avenir de l'organisme. Cette première étape n'est pas encore terminée.

Mais il y a un problème un peu plus particulier en ce qui concerne l'Outaouais. C'est que la loi originale divisait le territoire en secteurs et prévoyait au niveau du comité exécutif une représentation par secteur. Quand nous avons adopté la loi 98, réduisant le nombre de municipalités à huit, nous avons conservé une double structure avec un conseil où siègent toutes les municipalités, avec une représentation proportionnelle, et un comité exécutif où la représentativité est sectorielle. Le résultat est que, pour huit municipalités seulement, il y a deux paliers administratifs et au palier supérieur, si l'on peut considérer le comité exécutif comme supérieur, il y a des municipalités qui ne siègent pas. Cela ne semble pas logique. Non seulement cela ne semble pas logique, mais vu qu'un des effets bénéfiques du regroupement a été la création d'un esprit régional parmi les huit municipalités qui se fait sentir de plus en plus clairement, à ce moment, il ne semble pas raisonnable de dire à ces huit municipalités: Votre esprit régional doit s'exprimer de deux façons différentes selon que vous siégez ou que vous ne siégez pas au comité exécutif.

Or, M. le Président, le projet de loi propose de limiter la structure administrative à un seul palier et de faire siéger à ce palier toutes les municipalités, avec une représentation proportionnellement plus importante pour les deux grandes villes, Hull et Gatineau. Ceci fait l'objet d'une entente entre les municipalités elles-mêmes, et c'est pour cette raison et parce qu'une nouvelle année commence et il y a eu, tout récemment, des élections dans certaines des municipalités, il y a de nouvelles personnes qui voudraient siéger au comité exécutif. Nous avons donc la possibilité, qui me semble très opportune, de modifier la structure et permettre que 1976 soit l'année de la collaboration intégrale entre les huit municipalités de l'Outaouais.

M. le Président, j'ai parlé, à plusieurs reprises, au cours de ces quelques remarques, des huit municipalités. Vous vous rappellerez que, lors de la création des unités de regroupement, le nombre

d'unités était moindre. Il n'y en avait que cinq. Et, aujourd'hui, nous avons huit municipalités.

Vous vous appellerez aussi, M. le Président, que dans le projet de loi no 98, puisque l'on ne prévoyait pas de fusion de quelque municipalité que ce soit avec la cité de Hull et que nous voulions quand même assurer à la cité de Hull son rôle comme capitale régionale, comme centre de l'activité québécoise à l'intérieur de la région de la capitale nationale, constatant que la cité de Hull occupe déjà en très grande proportion son territoire développable, nous avons prévu une modification possible des limites territoriales de la cité de Hull par rapport, évidemment, à ses deux voisins, le canton de Hull, partie ouest, et la nouvelle ville créée à l'ouest de Hull qui s'appelait à l'époque Lucerne et qui s'appelle aujourd'hui Aylmer.

Nous avons prévu un examen professionnel de cette considération et j'ai demandé à un universitaire d'assumer cette responsabilité et de me fournir un rapport. Vous connaissez la teneur de ce rapport. Il recommande la fusion intégrale de l'actuelle ville d'Aylmer avec l'actuelle ville de Hull. Il me semble que nous devons nous rendre à l'évidence que ce n'est pas ce qui a été prévu par le projet de loi no 98 qui a parlé d'un redressement des limites territoriales: un redressement possible, mais pas de regroupement additionnel.

Effectivement, la loi a défini huit municipalités, six dans la loi et deux qui, comme résultat, n'étaient pas touchées. Je pense que je dois dire carrément aujourd'hui que je voudrais conserver l'existence des huit municipalités que nous avons créées au début de cette année. Je pense que nous devons revenir à la lettre et à l'esprit de la loi 98 pour déterminer, dans un délai qui ne devra pas dépasser deux ou trois mois, les limites territoriales à proposer.

Je m'occupe présentement de ce dossier, mais, pour rendre claire l'intention du gouvernement devant le rapport en question, je voudrais déclarer aujourd'hui que dans le contexte de la loi qui a créé les huit municipalités, je voudrais conserver ce nombre, que nous allons regarder les limites territoriales en toute objectivité et fournir une réponse sur ce point dans les deux ou trois prochains mois, au plus tard.

Or, le projet de loi qui est devant nous consacrer cette situation de huit municipalités et simplifie l'administration de la communauté régionale. Vous vous appellerez que lorsque j'ai présenté le projet de loi en première lecture, j'ai mentionné qu'il y a un autre élément qui est l'augmentation du nombre de sièges, au conseil d'administration de la Société d'aménagement de l'Outaouais, de cinq à sept.

Nous avons cru cela désirable parce qu'il y a un territoire très vaste qui est sous l'autorité de la société d'aménagement pour les fins décrites dans la loi et ce territoire est même plus vaste que celui de la communauté régionale elle-même. Il y a un certain nombre de personnes qui siègent au conseil d'administration de la SAO. Ces personnes, peut-être un peu par hasard et, dans un autre sens, volontairement, dans une certaine mesure,

viennent essentiellement de divers coins de la région.

Il y a cependant des coins qui n'ont pas de représentations.

Je n'ai pas d'hésitation à dire que deux secteurs où la représentation manque sont le Haut-Gatineau et la partie qui, sur la carte électorale, se trouve dans le comté d'Argenteuil. Il me semble désirable que nous puissions faire siéger au conseil d'administration de la Société d'aménagement de l'Outaouais des personnes qui viendraient de ces secteurs parce qu'une des fonctions les plus importantes de la société d'aménagement, c'est bien de créer des ressources touristiques et de récréation dans chaque bassin de population ou bassin de rivière dans le territoire. Pour connaître le milieu, il faut des gens du milieu.

C'est pour cette raison que nous proposons l'augmentation du nombre de sièges. C'est pour assurer une meilleure représentativité au niveau du conseil d'administration de la société d'aménagement.

Voilà, M. le Président, en résumé, ce que contient ce projet de loi. Il y a effectivement d'autres modifications à apporter l'an prochain suivant les recommandations qui seront formulées par le comité que j'ai créé et entérinées par le conseil des ministres. Or, c'est une première étape vers la modernisation de la CRO, de la SAO et éventuellement de la CTCRO. J'ai donné les raisons pour lesquelles ces modifications sont faites par étapes. C'est pour permettre immédiatement un fonctionnement plus rationnel au niveau de l'administration de la communauté régionale.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): L'honorable député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, contrairement au projet de loi no 251, où j'ai parlé au niveau de la deuxième lecture, concernant ce projet de loi nous aurons à poser les questions nécessaires au ministre des Affaires municipales lors de l'étude du projet de loi article par article.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): L'honorable député de Gatineau.

M. Michel Gratton

M. Gratton: M. le Président, très brièvement, j'aimerais profiter de ce débat de deuxième lecture pour dire simplement au ministre des Affaires municipales toute ma satisfaction quand je l'entends dire que le nombre de municipalités à l'intérieur de la Communauté régionale de l'Outaouais sera limité au nombre actuel, soit huit.

On sait combien d'encre a coulé au sujet des projets de fusionnement, particulièrement de la ville d'Aylmer avec Hull, au cours des dernières années. C'est avec beaucoup de satisfaction que je note que le ministre entend respecter l'esprit et la lettre de la loi no 98 que nous avons adoptée l'an dernier, de faire en sorte que la ville d'Aylmer, qui s'appelait à ce moment-là la ville de Lucerne, demeure intégrale dans son territoire.

M. le Président, comme le député de Chicoutimi, j'aurai aussi certains commentaires et même certaines suggestions à faire au ministre en commission au moment de l'étude article par article, plus particulièrement dans le cas de la représentation au sein du conseil des villes de Gatineau et de Hull.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Cette motion de deuxième lecture est-elle adoptée?
Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Deuxième lecture de ce projet de loi. Second reading of this bill.

Projet de loi déferé à la commission

M. Bienvenue: Je fais motion, M. le Président, pour que l'étude de ce projet de loi soit déferée à la commission parlementaire des affaires sociales.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Des affaires?

M. Bienvenue: Des affaires municipales plutôt.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Cette motion de déférence est-elle adoptée?
Adopté.

M. Bienvenue: Je m'excuse de l'erreur. C'est parce que le ministre titulaire est médecin, M. le Président!

M. Levesque: M. le Président, article 9).

Projet de loi no 255

Deuxième lecture

Le Vice-Président (M. Lamontagne): L'honorable ministre des Affaires municipales propose la deuxième lecture du projet de loi no 255, Loi regroupant certaines municipalités de la région de Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je m'excuse...

Le Vice-Président (M. Lamontagne): L'honorable député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi):... concernant ce projet de loi, j'avais eu l'occasion de discuter avec le ministre intéressé hier et il était entendu qu'il y avait, pour deuxième lecture, les deux projets de loi au nom du ministre des Affaires municipales, qui ont été avancés. Je ne sais pas si le ministre...

M. Levesque: Dès que le ministre aura terminé son discours de deuxième lecture, le député pourra demander l'ajournement du débat.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): L'honorable ministre des Affaires municipales.

M. Victor Goldbloom

M. Goldbloom: M. le Président, l'honorable lieutenant-gouverneur de la province a pris connaissance de ce projet de loi et il en recommande l'étude à la Chambre.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Très bien.

M. Goldbloom: M. le Président, ce projet de loi, qui prévoit le renforcement de l'administration municipale dans cette région de la capitale provinciale, découle d'une action entreprise par les municipalités elles-mêmes.

Les conseils municipaux se sont réunis à leur propre initiative. Il est vrai qu'il y avait, il y a plusieurs années, des unités de regroupement qui avaient été décrétées. Il est vrai aussi que, dans au moins un cas, dans une certaine mesure, mesure que nous aurons l'occasion d'examiner au cours du débat sur le projet de loi, et dans le deuxième cas aussi, il y a eu des modifications à ces unités de regroupement. Mais la situation qui existe présentement est telle que, dans des secteurs qui se définissent assez facilement sur le plan géographique et sociologique, des municipalités s'intéressent à leur propre regroupement.

Il aurait été possible que cette volonté nous amène à l'émission de lettres patentes confirmant un protocole d'entente par un arrêté en conseil. Tel a été récemment le cas pour d'autres agglomérations, comme celle de Saint-Hyacinthe, par exemple. Mais nous avons découvert, dans chacun de ces dossiers, certains petits détails techniques qui mettent en doute la validité d'un tel arrêté en conseil. C'est pourquoi M. le Président, le projet de loi est devant vous.

Dans le cas de Charlesbourg, Orsainville, Charlesbourg-Est et Notre-Dame-des-Laurentides, les discussions ont été suivies avec un consultant, une personne-ressource, qui, à ma demande, a invité la municipalité de Notre-Dame-des-Laurentides à se joindre à la table, parce que l'initiative originale avait été prise par les trois autres.

Notre-Dame-des-Laurentides a accepté cette invitation et a poursuivi les négociations jusqu'à la conclusion d'un protocole d'entente. Je voudrais souligner que, n'eût été le fait qu'une des quatre municipalités a manqué de deux jours la date limite pour l'adoption de sa résolution acceptant le protocole d'entente, ce chapitre ne se trouverait pas dans le projet de loi. Mais, cette technicité existant dans le dossier, c'est une faille qui nous empêcherait tout simplement d'émettre des lettres patentes et de dire: Les quatre municipalités sont regroupées en une seule.

Dans l'autre cas, celui des municipalités de la côte, les discussions se poursuivent depuis déjà

un bon moment et vous vous rappellerez, si vous avez suivi les reportages, que dans deux des municipalités un référendum a été demandé et le résultat de ce référendum a été favorable à la fusion. Dans les autres municipalités, il n'y a pas eu une telle demande.

Nous avons, comme le prévoient non seulement la loi mais les coutumes que nous avons adoptées, demandé à la Commission municipale du Québec de siéger dans les diverses municipalités et de recevoir les points de vue de ceux qui voulaient s'exprimer. Dans les deux cas, la recommandation de la Commission municipale est nettement favorable à la réalisation du regroupement. Dans le cas de la côte, il y a un problème un peu particulier que tout le monde connaît, celui de ce qui est en même temps un hôpital et une municipalité, Saint-Michel-Archange. Vous savez, M. le Président, qu'une entente existe entre Saint-Michel-Archange et la ville de Québec pour d'abord la fourniture de certains services et ensuite pour le regroupement des deux territoires. C'est ici le point que j'ai mentionné tout à l'heure, ce qui semble être une technicité dans le dossier et que nous devons examiner en plus de détails si tel est éventuellement le désir des membres de la commission de cette Assemblée nationale qui examinera le projet de loi article par article. Mais je tiens à vous dire immédiatement que nos conseillers juridiques, ayant examiné les documents en question et ayant examiné les lois pertinentes, sont venus à la conclusion que l'entente entre la ville de Québec et la municipalité de Saint-Michel-Archange n'est pas conforme à la loi.

Je voudrais souligner un autre problème qui est de nature géographique.

C'est que le territoire de Saint-Michel-Archange divise à toutes fins pratiques celui de la ville de Giffard. Entre Saint-Michel-Archange et la ville de Québec, à l'ouest, il y a un quartier de Giffard qui s'appelle Notre-Dame-de-l'Espérance et qui compte à peu près 5,000 âmes. Or, les communications entre ces deux parties de Giffard sont difficiles.

Depuis un certain temps, des tentatives sont faites pour obtenir une communication directe à travers le territoire de Saint-Michel-Archange, mais cette communication n'existe pas au moment où je vous parle. Il est donc évident, M. le Président, que ce n'est pas une situation qui est absolument claire et cohérente sur le plan géographique et il y a lieu, je crois, de rationaliser cette situation.

Il y a plus que cela dans ce dossier. Nous avons commencé, récemment, des séances publiques de la commission parlementaire des affaires municipales au sujet de la Communauté urbaine de Québec. Vous vous rappellerez, M. le Président, que les mémoires que nous avons entendus, à ce moment, et notamment celui de la Chambre de commerce de la région, ont mis l'accent sur les relations entre les municipalités. La Chambre de commerce, dans un mémoire et une présentation bien étoffés, a recommandé très fortement le regroupement des municipalités de la région, afin de renforcer l'administration au niveau local.

M. le Président, je voudrais vous dire que, lors de la présentation du rapport du comité que j'ai formé avec les maires de la région, j'ai eu l'occasion de rencontrer ensemble tous les conseils municipaux des 22 ou 23 municipalités. Je me suis permis de leur dire, à l'intérieur du huis-clos de cette réunion, ce que j'ai l'intention de vous dire publiquement aujourd'hui. C'est que dans une agglomération comme celle dans laquelle se trouve notre Assemblée nationale, il y a une responsabilité que nous avons à notre propre endroit, si nous sommes citoyens et contribuables de cette agglomération, mais il y a aussi une responsabilité qui déborde les limites territoriales de l'agglomération elle-même.

C'est effectivement la capitale du Québec, M. le Président, et la capitale du Québec doit bien s'administrer. Je me suis permis de dire aux conseils municipaux que si dans un autre coin de la province il y a deux municipalités qui sont voisines, qui ne s'entendent pas, qui ne collaborent pas vers leur propre développement, qui sont inspirées par un esprit de clocher, ceci ne permet pas l'épanouissement de ce petit territoire commun.

À ce moment-là, cette situation est presque certainement désavantageuse pour les citoyens de l'agglomération, mais ce n'est pas tout le Québec qui en souffre. Si, dans cette agglomération de notre capitale, l'administration locale ne va pas bien, s'il y a des conflits et des frictions, s'il y a un esprit de clocher et s'il y a une difficulté d'administration sur le plan financier, ce qui est notamment le cas de certaines municipalités de la côte, à ce moment-là, ce ne sont pas seulement les municipalités et leurs citoyens qui sont désavantagés, c'est toute l'agglomération et c'est le Québec tout entier.

C'est pour cette raison que j'ai accueilli si favorablement l'initiative des municipalités, qui aurait dû se solder par l'émission de lettres patentes en vertu d'arrêtés en conseil mais qui, pour des considérations d'ordre technique, doit se faire par la présentation d'un projet de loi. Je m'inspire de l'expérience que j'ai vécue au cours de cette année dans l'Outaouais où, effectivement, nous avons modifié, par diminution du nombre de municipalités, la structure administrative et les relations entre les municipalités, les instances de responsabilités locales qui se regroupent autour de la table de la communauté.

Je l'ai dit il y a quelques minutes dans le contexte d'un autre débat, je suis profondément impressionné par le progrès qui est en train de se faire là. J'établis, dans mon esprit, en toute objectivité, un lien direct entre le regroupement et l'esprit régional qui fait progresser la région. Je pense que nous avons en main la possibilité de faire épanouir notre capitale. Nous avons donc des raisons importantes de remercier les municipalités en question d'avoir pris l'initiative de présenter ce mécanisme qui nous permettra de rationaliser l'administration au niveau de la Communauté urbaine de Québec.

Cela permettra une meilleure administration, un meilleur épanouissement de cette région qui

est la deuxième en importance et qui doit contribuer de la façon la plus efficace possible au progrès de tout le Québec. C'est vraiment le principe de ce projet de loi dont je recommande l'adoption de la deuxième lecture à l'Assemblée.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Le député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, il est une heure. Je crois qu'il y aurait peut-être avantage, avant de commencer quelque intervention que ce soit, d'ajourner le débat sur ce projet de loi.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Cette motion d'ajournement du débat est-elle adoptée?

M. Levesque: Adopté.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Adopté.

M. Levesque: M. le Président, nous allons nous réunir de nouveau lundi, à quinze heures, et nous reprendrons les projets laissés en suspens. Nous entamerons l'étude des projets de loi qui paraissent au feuillet. Il est probable que nous irons en commission parlementaire des finances, des comptes publics et du revenu pour terminer l'étude du projet de loi relatif aux mesures anti-inflationnistes.

M. Harvey (Charlesbourg): Me permettriez-

vous, M. le leader, d'obtenir l'information de votre part au sujet de la commission parlementaire qui étudiera ensuite article par article le projet de loi no 255, sur les fusions municipales?

M. Levesque: Il faut d'abord, M. le Président, que nous attendions...

M. Harvey (Charlesbourg): D'avoir disposé de la deuxième lecture.

M. Levesque: ... de voir ce qui arrivera, quel sort on réserve en deuxième lecture à ce projet de loi. Je m'imagine qu'il recevra un accueil très favorable et qu'à l'unanimité on pourra l'adopter dès lundi. Il sera sans doute déferé à une commission, lundi, mais je ne peux pas assurer la Chambre qu'il sera étudié en commission lundi; tout dépendra du cours des travaux et de la bonne marche des travaux.

Alors, M. le Président, je propose l'ajournement des travaux de la Chambre à lundi, quinze heures.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Cette motion est-elle adoptée?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Vice-Président (M. Lamontagne): Adopté. L'Assemblée ajourne ses travaux à lundi, quinze heures.

(Fin de la séance à 12 h 58)

Compte rendu des débats de la Chambre

L'édition quotidienne du journal des Débats paraît le surlendemain de chaque séance.

Elle comprend le texte des discours et des interventions dans la langue où ils ont été prononcés à l'Assemblée nationale.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires une heure après le discours.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leur propre discours et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*