Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session – 29e Législature

Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Projet de loi no 23 — Loi des transports (5)

Les 9 et 13 juin 1972 - N° 54

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Préliminaires B-3337

Reprise de l'étude de l'article 5 (*) B-3337
Sécurité des automobiles B-3338
Permis de transport B-3353
Réglementation du taxi B-3372
Compagnie Murray Hill B-3381

Commission des transports B-3391
Transport scolaire B-3399

PARTICIPANTS

M. Paul Phaneuf, président
M. Fabien Roy
M. Rémi Paul
M. Bernard Pinard
M. Paul Berthiaume
M. Alfred Bossé
M. Marcel Léger
M. Jean-Noël Tremblay
M. Fernand Cornellier
M. Charles Tremblay
M. Paul-A. Latulippe
M. J.-Aurélien Roy
M. Gabriel Loubier

(*) Note de l'éditeur

L'étude du projet de loi no 23 a été entreprise le 23 juin 1971 alors que la commission parlementaire des transports commença à entendre divers organismes intéressés à cette mesure législative. Les séances d'audition se sont poursuivies le 30 juin, les 25 et 31 août de même que le 1er septembre 1971. L'étude du projet de loi fut continuée en commission plénière de l'Assemblée nationale les 16, 17, 21, 28 et 29 mars 1972, puis déférée de nouveau à la commission permanente. Le présent numéro du journal des Débats relate les discussions des deux premières séances de cette commission.

L'exemplaire, 35 cents - Par année, $8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances. Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec.

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

Commission permanente des Transports, des Travaux publics et de l'Approvisionnement

Projet de loi no 23

Loi des transports

Séance du vendredi 9 iuin 1972

(Onze heures)

M. PHANEUF (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Préliminaires

M. LE PRESIDENT: Il y a des changements à signaler. M. Paul, député de Maskinongé, remplace M. Lavoie, député de Wolfe. M. Léger, député de Lafontaine, remplace M. Tremblay, député de Sainte-Marie. Lorsque la commission plénière avait ajourné ses travaux, le 29 mars dernier, nous étions rendus à étudier l'article 5 a).

M. ROY (Beauce): M. le Président, avant de procéder à l'étude de cet article, j'aimerais que vous indiquiez un autre changement.

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. ROY (Beauce): Je remplace M. Latulippe. Est-ce M. Latulippe ou M. Béland qui siège à la commission?

M. LE PRESIDENT: C'est M. Béland qui est membre.

M. ROY (Beauce): Alors, je remplace M. Béland.

M. LE PRESIDENT: M. Roy, député de Beauce, remplace M. Béland, député de Lotbinière.

M. ROY (Beauce): Pour la séance d'aujourd'hui, seulement.

M. LE PRESIDENT: C'est ça.

M. PAUL: M. le Président, il y a un autre point que je voudrais porter à votre attention. C'est ce changement qui s'est opéré dans nos règlements depuis cette séance du 29 mars, avec l'adoption d'un nouveau règlement sessionnel. Il nous faudrait accepter la nomination d'un rapporteur, ce que nous n'étions pas obligés de faire en vertu de l'ancien règlement.

M. PINARD: Est-ce que je peux proposer la nomination du député de Limoilou comme rapporteur des travaux de la commission?

M. LE PRESIDENT: Avec le consentement...

M. PAUL: C'est une excellente promotion que j'appuie avec plaisir.

M. LE PRESIDENT: Alors, le rapporteur de la commission est le député de Limoilou.

Reprise de l'étude de l'article 5

M. PINARD: M. le Président, je pense que nous n'avons pas poursuivi les travaux de la commission parlementaire pour l'étude du bill 23 depuis le 29 mars 1972. Je suis heureux de voir qu'il est possible de faire la reprise de la discussion du bill 23 en commission parlementaire permanente des transports, ce matin, pour franchir l'étape de l'étude du bill en commission plénière, grâce à un mécanisme prévu par les nouveaux règlements.

Je voudrais féliciter les membres de la commission pour toute la bonne volonté qu'ils vont mettre à discuter ce projet de loi. Si tout le monde, comme on l'a exprimé, veut le bonifier, je suis ouvert à la discussion d'amendements, dans la mesure du possible, pour autant qu'ils cadreront bien avec les objectifs majeurs poursuivis par le gouvernement dans la présentation de cette loi.

Si ma mémoire est fidèle, après m'être référé au journal des Débats, je pense que nous avions entrepris la discussion de l'article 5, en général, et que nous avions commencé l'étude du sous-article a).

Le 29 mars, lorsque nous avons suspendu les travaux de la Chambre, nous en étions rendus encore à une discussion, au sous-article a), pour définir certains termes quant aux normes, conditions et modalités de construction et d'utilisation de gardes, etc, de tout moyen ou système de transport indiqué par l'article 5. Si ma mémoire est fidèle, j'avais également répondu assez largement et assez en détail aux questions des députés des partis de l'Opposition. Je ne sais pas si on tient pour acquis, ce matin, que la discussion a été suffisamment détaillée au sous-article a) pour être en mesure de l'adopter dès ce matin ou s'il y a d'autres questions qui sont venues à l'esprit des députés depuis la suspension des travaux. Dans ce cas, je suis bien prêt à répondre aux questions qui me seront posées.

M. LEGER: M. le Président, sur l'article 5 a), je voudrais poser une question au ministre.

M. PAUL: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! Lorsqu'on commence, ordinairement, on respecte, par tradition, un certain protocole et ensuite, on donne le droit de parole à celui qui le demande. Comme M. Paul, député de Maskinongé, m'a signalé son désir de parler, je lui donnerai la parole. Ensuite, ce sera le député de Beauce et le député de Lafontaine.

M. LEGER: M. le Président, je m'inscris en faux contre cette décision qui n'a jamais été prise, que nous n'avons jamais acceptée. Il n'y a pas de protocole, à l'occasion d'une commission parlementaire. Je n'accepte pas qu'on donne à un parti politique une priorité en commission. Il y a seulement à la période des questions où on suit ce protocole. Je m'inscris en faux et je n'accepterai jamais cela.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Sur le plan légal...

M. PAUL: M. le Président, je vous rappellerai que j'ai eu beaucoup de politesse et de courtoisie en vous faisant signe discrètement que j'avais l'intention d'exposer quelques remarques à la suite de l'exposé du ministre. J'inviterais au calme mon honorable collègue. Ce n'est pas en perdant le nord, comme il a l'intention de le faire ce matin...

M. LEGER: M. le Président, j'invoque le règlement. Le député est en train de m'imputer des intentions.

M. PAUL: Et je récidive.

M. LEGER: Il est en train de dire que je perds le nord. Je veux simplement demander au président: Votre décision est-elle de donner la parole au député de Maskinongé?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je suis prêt à rendre ma décision.

M. LEGER: Je n'ai pas d'objection au fait que vous l'ayez choisi, mais pas parce que c'est un protocole. Ce n'est pas accepté comme habitude.

M. LE PRESIDENT: D'accord. Je pense que la discussion, de toute façon, est superflue.

M. PAUL: Ce n'est pas la première fois, M. le Président, que le Parti québécois n'accepte pas le respect de nos lois en commission.

M. LEGER: M. le Président, la parole est au président. Avez-vous donné la parole au député?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Je suis prêt à prendre ma décision. Le député de Maskinongé m'avait aussi signalé son désir de parler. C'est pour ce fait que je lui accorde le droit de parole.

M. LEGER: Et non pas par tradition.

M. LE PRESIDENT: Si vous voulez, non pas par tradition. Mais c'est quand même quelque chose que nous faisions, comme tradition, même si ce n'était pas dans nos règlements.

M. PAUL: M. le Président, me référant à la coutume et à la tradition parlementaire, conformément au paragraphe 5 de l'article 3 de nos règlements sessionnels, je me crois bien justifié, ce matin, d'avoir priorité de parole, non pas en tant que député de Maskinongé mais en tant que député de l'Opposition officielle, pour faire quelque remarques en réponse aux opinions exprimées par le député de Drummond, ministre des Transports.

M. LE PRESIDENT: Vous avez la parole.

M. PAUL: Je voudrais, tout d'abord, assurer le ministre de notre entière coopération dans l'étude de ce projet de loi. Quelques-uns ont peut-être signalé au ministre que notre attitude était négative et que, dans l'étude de ce projet de loi, il fallait dénoter chez nous un entêtement, une obstruction systématique à l'adoption de cette loi. Je veux, dès maintenant, informer le ministre que ce n'est pas le but que nous visons.

Avec mon collègue, le député de Chicoutimi, mardi après-midi, à l'occasion de l'appel des motions non annoncées, je ferai une motion pour que lui et moi soyons les nouveaux membres de cette commission pour l'étude de ce projet de loi. Nous nous sommes inscrits en faux contre cette politique que l'on retrouve dans la loi, qui a pour but de déléguer à l'Exécutif le pouvoir législatif qui, à toutes fins, devrait appartenir à l'Assemblée nationale.

Je n'insiste pas davantage sur ce point, parce que je reviendrais au principe de la loi que nous avons déjà étudié en deuxième lecture.

Sécurité des automobiles

M. PAUL: Le ministre a dit qu'il avait répondu à beaucoup de questions, spécialement à la dernière séance de la commission plénière de l'Assemblée nationale qui avait étudié le projet de loi no 23. Je voudrais différer quelque peu d'opinion avec le ministre pour lui signaler qu'il n'a pas répondu d'une façon bien spécifique à une question que lui posait le député de Chicoutimi, à l'effet que nous étions incertains que les normes, conditions et modalités de construction avaient pu être arrêtées entre le ministre et les fabricants de véhicules automobiles dans le sens plus large du terme, au sens du code de la route.

D'autant plus que, depuis la tenue de la dernière séance de la commission plénière, si ma mémoire est fidèle, c'est la compagnie Ford, succursale canadienne, qui se trouve quelque peu arrêtée dans sa production par suite des exigences américaines quant aux normes de construction des véhicules automobiles.

Quand le ministre, par son article 5a) demande le droit ou le pouvoir délégué au Conseil exécutif d'adopter un règlement pour établir des normes, conditions ou modalités de cons-

truction, je voudrais que le ministre nous fasse le point sur les négociations qu'il a déjà entreprises. S'il n'y en a pas encore eu, sans doute qu'il nous le dira ainsi que dans quelle projection il envisage un résultat heureux des négociations qu'il entreprendra lui-même ou par délégués de son ministère pour tâcher que ces normes que l'on retrouve à l'article 5a) puissent être, à toutes fins pratiques, mises en application et acceptées par les constructeurs de véhicules-automobiles. A ce moment, je ne parle pas, M. le Président, de véhicules-automobiles dans le sens de camions ou d'automobiles, mais de véhicules-automobiles dans toute l'acceptation juridique du terme.

M. PINARD: Je pense avoir répondu à cette question du député de Maskinongé et du député de Chicoutimi le 28 ou le 29 mars. Il est possible que je n'aie pas répondu suffisamment en détail, ou de façon suffisamment spécifique, pour satisfaire aux exigences des deux députés.

Je dois dire cependant qu'il faut quand même s'en remettre aux normes qui sont édictées par le Conseil canadien de la sécurité et qui sont également la responsabilité du ministère fédéral qui voit à ce que les voitures automobiles de toutes catégories qui sont fabriquées aux Etats-Unis pour fins de revente au Canada et les voitures automobiles de toutes catégories fabriquées par les grands fabricants en territoire canadien soient fabriquées selon des normes de sécurité qui cadrent avec les besoins de la population et de l'époque pour assurer une plus grande sécurité du propriétaire de la voiture, du conducteur de la voiture et du public en général.

Je pense que ce serait un chevauchement très onéreux de service ou d'enquête que de mettre sur pied un organisme québécois qui ferait en quelque sorte le même travail. Cependant, nous aurons quand même un organisme qui sera sur pied pour vérifier si les normes édictées par le gouvernement canadien et proposées aussi par le Conseil canadien de la sécurité satisfont vraiment dans la réalité à toutes les normes de sécurité qui doivent être...

M. PAUL : Ce sera un organisme de surveillance.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Ce ne sera pas un organisme d'initiatives en la matière.

M. PINARD: Il y aura des secteurs où l'organisme québécois aura plus de responsabilités, par exemple, en ce qui regarde le transport écolier. Je pense que nos statistiques données la semaine dernière indiquent bien que nous avons fait des milliers d'enquêtes qui ont révélé que, sur 1,000 autobus scolaires au Québec, tout près de 700 ou 800 avaient été trouvés en mauvais état de fonctionnement.

Les inspecteurs du ministère des Transports ont fait des enquêtes, ont demandé que des réparations majeures soient faites à ces autobus. On a empêché ces autobus de circuler, de faire le transport des élèves tant et aussi longtemps que les réparations exigées n'auront pas été faites à la satisfaction des inspecteurs du ministère des Transports de façon à protéger les élèves et les conducteurs d'autobus. Après cette enquête, nous avons aussi constaté qu'il fallait retirer du service de transport des écoliers 160 unités de transport parce qu'elles ne satisfaisaient pas du tout aux normes édictées par le ministère des Transports.

Je veux signaler que les normes édictées par le gouvernement canadien et par le Conseil canadien de la sécurité sont des normes minimums. Rien n'empêche le gouvernement québécois ou tout autre gouvernement provincial d'édicter des normes plus sévères ou d'ajouter des normes qui ne sont pas prévues dans le code canadien, par exemple, si le gouvernement provincial du Quévec ou d'une autre province a un secteur plus particulier où il doit faire porter son action d'inspection, de surveillance et de contrôle des normes de sécurité. Ces normes ont été établies de concert avec des grands fabricants comme Ford, General Motors, Chrysler, Dodge et avec les fabricants d'autobus scolaires, J. H. Corbeil Ltée, de Saint-Lin, et la compagnie Wells Waynes afin que ces normes soient bien respectées par les fabricants.

M. PAUL: Le ministre me permet-il une question? Est-ce que ces normes ont été arrêtées et discutées avec les fabricants dont il vient de nous donner les noms, ou se propose-t-il d'entrer en communication avec les fabricants de ces véhicules pour tenter d'obtenir une standardisation des normes de fabrication de ces véhicules?

M. PINARD: Pour répondre spécifiquement à la question du député de Maskinongé, j'ignore, pour le moment, si nous avons eu des inspecteurs qui se seraient présentés, par exemple, à la compagnie General Motors, à Sainte-Thérèse, pour voir si, au moment de la fabrication d'un véhicule, ces normes minima édictées par le gouvernement canadien, par le Conseil canadien de la sécurité étaient appliquées ou respectées. Je pense que des inspecteurs du gouvernement canadien remplissent cette fonction. Est-ce que c'est souhaitable que le gouvernement du Québec fasse exactement la même surveillance que celle faite par les inspecteurs du gouvernement canadien? Cela reste à déterminer, mais je pense qu'il y a quand même de bonnes assurances qui sont données par les fabricants quand on sait, par exemple, que General Motors ou Ford ou toute autre compagnie rappelle chaque année un assez grand nombre de véhicules tout neufs qui viennent d'être fabriqués, qui viennent à peine d'être mis sur le marché et qui viennent à peine d'être utilisés par le propriétaire ou l'usager.

Tantôt, le député de Maskinongé a fait écho à la nouvelle qui a paru dans les journaux et qui a jeté une certaine consternation dans le monde industriel aussi bien au Canada qu'aux Etats-Unis, l'annonce que la compagnie Ford n'aurait pas le permis de mettre sur le marché les nouveaux modèles 1973 du fait qu'il y avait eu une erreur dans la fabrication des mécanismes antipollution qui doivent être installés sur les voitures fabriquées par la compagnie Ford. Heureusement, cette difficulté a été réglée en partie, parce que la compagnie a quand même trouvé un moyen de respecter davantage les règles du ministère de l'environnement américain. Mais il y a quand même une espèce de moratoire qui a été fixé, c'est-à-dire que les détaillants concessionnaires qui recevront ces voitures ne pourront pas les mettre en vente, en circulation tant et aussi longtemps que le gouvernement américain n'aura pas proclamé sa satisfaction complète relativement aux mécanismes antipollution qui doivent être installés sur les voitures.

Il est évident qu'il peut y avoir une incidence assez considérable de cette politique sur le marché canadien de l'automobile en ce qui concerne la compagnie Ford installée en Ontario.

J'imagine que la compagnie canadienne Ford va prendre les mêmes dispositions que la compagnie américaine et qu'elle sera obligée de respecter les mêmes normes que celles qui seront respectées par la compagnie américaine. Nous surveillons ce problème de très près de façon qu'au Canada ou dans la province de Québec, il n'y ait pas de relâchement à ce niveau, ce qui pourrait mettre en danger la vie du propriétaire de la voiture, de l'usager ou du public en général.

M. PAUL: M. le Président, j'aurais d'autres questions, mais je ne veux pas être égoïste pour le moment. Je voudrais céder la parole à mes deux collègues des autres partis de l'Opposition pour revenir sur ce point plus tard.

M. PINARD: Pour mieux informer le député de Maskinongé sur le sujet qu'il vient de soulever, je voudrais dire aussi que nous avons un comité qui s'est formé en douze ou treize sous-comités, dont un comité qui étudie la fabrication de la motoneige au Québec. A ce comité siègent les représentants des principaux fabricants de motoneige.

M. PAUL: Au sujet du comité sur la motoneige, il me semble que le ministre en avait parlé à une conférence de presse, les 8 ou 9 janvier.

M. PINARD: Ce n'est pas le même comité.

M. PAUL: Mais c'est pour tâcher d'appliquer la même politique?

M. PINARD: Oui.

M. BERTHIAUME: C'est sur un aspect...

M. PAUL: Est-ce que cela va être prêt pour la prochaine saison?

M. PINARD: J'ai ici un document de travail qui indique que le comité est chargé de faire l'étude de la fabrication de la motoneige et d'assurer toute la sécurité possible à ce nouveau véhicule de loisir, qui est même, à certains égards, utilitaire, voyant à ce qu'il soit conforme aux normes de sécurité édictées par le gouvernement québécois. Vous voyez que ce volume compile quand même de façon considérable les travaux qui ont été effectués par ce comité.

M. PAUL: Ce qui me frappe, M. le Président...

M. PINARD: Ce document de travail n'est pas terminé parce que le comité n'a pas terminé ses séances de travail. Il y a des représentants de la compagnie Bombardier, de la compagnie Skiroule et de l'Association canadienne de la motoneige qui siègent à ce comité et qui font des représentations aux fonctionnaires du ministère des Transports.

M. PAUL: Ce qui me frappe surtout, ce n'est pas tant l'épaisseur que la couleur de la couverture, mais ce qui retient mon attention, c'est l'épaisseur. Maintenant, j'aurais une sous-question pour...

M. PINARD: Je voudrais donner la liste des sous-comités qui sont au travail en ce moment, en regard des dispositions du bill no 23. Il y a les sous-comités de la motoneige, du taxi, des écoles de conduite, des sous-comités qui étudient les systèmes de démérite, le transport d'écoliers, le transport en commun, l'immatriculation des véhicules, les règlements de l'Office des autoroutes, les ordonnances de la Régie des transports, les règles de régie interne de la future commission des transports, qui étudie le code de la route et les amendements à y apporter. On étudie également tout le problème de la réciprocité entre les provinces canadiennes et les Etats voisins et le problème du louage des véhicules.

Je pense que c'est bien représentatif de la nouvelle vocation du ministère des Transports qui veut véritablement mettre en place une politique intégrée des transports dans tout ce que cela peut vouloir signifier.

M. PAUL: M. le Président, comme sous-question sur un point particulier soulevé par le ministre concernant la documentation sur les motoneiges, est-ce que le sous-comité chargé de l'étude de tout ce problème est en relation avec la Sûreté du Québec qui possède des spécialistes en la matière? Quézel?

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: En second lieu, est-ce qu'on tient compte, dans ce travail, de cet autre genre de minivéhicules automobiles qu'on appelle les "minitrails". C'est un sport également nouveau, assez récent, qui a de plus en plus d'adeptes et qui présente certains dangers pour les utilisateurs, de même que pour les automobilistes qui circulent sur nos routes. Alors, je voudrais savoir du ministre si, dans le travail de ce sous-comité, on s'arrête également au problème des "minitrails". C'est un sport estival.

M. PINARD: Ces nouveaux véhicules tout-terrain ou amphibies de loisir, qui comportent quand même un certain caractère utilitaire au plan industriel et commercial, dans certains cas, sont tous étudiés par les membres du comité, au plan de la fabrication, des normes de sécurité, etc.

L'imagination est tellement grande dans ce domaine, le génie inventif n'a pas de limites. Presque chaque année, des fabricants sortent un nouveau véhicule. Alors, c'est clair que le ministère des Transports devra être très alerte et avoir toujours un comité qui sera en mesure de faire l'étude de ce nouveau produit manufacturé au Québec ou ailleurs, mais mis sur le marché de consommation québécois pour être bien sûr que les normes de sécurité seront respectées et appliquées de façon sévère.

M. PAUL: Pour le moment, c'est suffisant.

M. LE PRESIDENT: Le député de Beauce.

M. ROY (Beauce): M. le Président, comme je remplace le député de Frontenac, on me permettra bien un très court commentaire. Je veux dire, au début, que j'ai été heureux d'entendre, tout à l'heure, de la bouche du ministre, qu'il était prêt à accepter que des modifications soient proposées au projet de loi, si elles sont compatibles avec la loi.

M. LE PRESIDENT: Je veux juste soulever un point d'ordre. Vous remplacez le député de Lotbinière.

M. ROY (Beauce): Le député de Lotbinière, je m'excuse.

M. LE PRESIDENT: Pour qu'il n'y ait pas de confusion dans le journal des Débats.

M. ROY (Beauce): Très bien. Je remarque, cependant, à la suite de mon collègue, le député de Maskinongé, qu'une fois que la loi sera adoptée, l'Exécutif aura énormément de pouvoirs. Je me demande ce qu'il va rester aux législateurs s'il vient à y avoir d'importants changements.

M. le Président, à la suite d'une réponse que le ministre a donné tout à l'heure concernant les autobus scolaires, j'avais une question à laquelle on a répondu en partie. J'aimerais, quand même, que le ministre nous donne plus de précisions. Il n'y a pas seulement les normes de fabrication des véhicules. Il y a certaines normes concernant l'entretien. Des rapports ont paru dans les journaux de cette semaine, qui nous ont quelque peu inquiétés. En effet, on disait qu'un très grand nombre, pour ne pas dire la majorité des autobus d'écoliers n'avaient pas respecté les normes d'entretien normales. Il serait, tout de même, imprudent d'attendre que nous ayons une tragédie, une catastrophe au Québec avant de légiférer dans ce domaine.

J'aimerais savoir du ministre quelles sont les dispositions qu'il entend prendre et savoir si, justement, la Sûreté du Québec aura un rôle à jouer dans la surveillance des autobus d'écoliers. J'ai eu l'occasion — on a tous l'occasion de faire de la route, à un moment donné — de me rendre compte que, bien souvent, les feux de circulation des autobus d'écoliers sont défectueux. Même, on m'a assuré, à un moment donné, qu'un autobus d'écoliers avait fait sans frein une couple de voyages pour le transport des écoliers. Je comprends qu'il n'y avait peut-être pas de courbe abrupte sur la route qu'il avait à emprunter, mais, tout de même, il peut y avoir des arrêts qui deviennent une nécessité ou, encore, des dangers peuvent se présenter.

Je demanderais au ministre quelles sont les normes d'entretien qu'on veut exiger et qui aura à s'assurer que ces normes seront suivies, surtout dans le domaine scolaire parce que je pense que dans le cas des transporteurs routiers, les compagnies de transport sont suffisamment engagées et elles ont suffisamment de risques qu'elles prennent leurs précautions elles-mêmes. Mais dans le domaine des autobus scolaires, on sait qu'il y a des centaines et des centaines de petits propriétaires d'autobus qui ont un ou deux véhicules, que c'est un peu nouveau pour eux, ce domaine. Il semble — je ne sais pas si c'est du fait que les soumissions ont été trop basses — que plusieurs semblent connaître de sérieuses difficultés. Il s'ensuit justement, que peut-être l'entretien de ces véhicules ne reçoit pas l'attention qu'elle devrait avoir.

M. PINARD: En réponse aux remarques du député de Beauce, je dois dire que le Service des inspections du ministère des Transports rend obligatoire l'inspection des véhicules qui servent au transport écolier, de façon à ne pas laisser aller sur la route des véhicules qui seraient en mauvais état de fonctionnement et qui pourraient être la cause directe ou indirecte d'un accident grave.

Evidemment — le député de Beauce l'a souligné tantôt — il y a encore ce qu'on appelle des transporteurs scolaires au niveau artisanal, si vous voulez. Cela ne veut pas dire que le sens des responsabilités de l'artisan est moins grand que celui du propriétaire d'une grosse entreprise d'autobus scolaires. Mais il peut arriver, cependant, que, pour des raisons d'ordre économique

ou financier, l'artisan soit moins en mesure de faire des réparations coûteuses ou d'acheter un véhicule plus sécuritaire que le propriétaire d'une grande société. C'est pourquoi le Service des inspections du ministère se montre très sévère, rend ces inspections obligatoires et procède à des vérifications répétées des autobus scolaires sur le territoire québécois.

J'ai donné, tantôt, les statistiques qui indiquent bien qu'il y a une nette amélioration de ce côté. Nous en avons inspecté tout près de 800 qui étaient vraiment en dehors des règles de sécurité prévues par les règlements et nous en avons retiré 160 du service. Cela indique que le service fonctionne bien. Qu'il y ait matière à amélioration, je pense que tout le monde admettra que c'est un service relativement nouveau qui a été mis en vigueur et que ce problème du transport scolaire, au Québec, est quand même un phénomène qui date de très peu d'années, de 1960, mais il existait déjà dans des provinces anglophones avant que le système soit mis en vigueur au Québec. C'est donc une formule de mieux en mieux rodée chaque année. Il faudra embaucher un plus grand nombre d'inspecteurs, un plus grand nombre de mécaniciens bien qualifiés dans le domaine et il faudra en appeler également à l'intervention efficace, je n'en doute pas, du ministère du Travail, qui verra à qualifier davantage les mécaniciens qui s'occuperont de l'entretien de ces flottes d'autobus scolaires.

C'est une politique d'ensemble, au plan gouvernemental. Il faut beaucoup de coordination et de collaboration entre les ministères à ce niveau.

M. ROY (Beauce): De combien d'inspecteurs le ministère des Transports dispose-t-il actuellement, pour tout ce travail, dans tout le territoire?

M. PINARD: Il y en a 85, mais il y a un programme d'effectifs actuellement à l'étude, par le ministère de la Fonction publique et par le Conseil du trésor. Compte tenu des appropriations budgétaires, s'il est possible d'en embaucher un plus grand nombre, c'est bien mon intention de le faire, si le budget le permet.

M. ROY (Beauce): Je pense, M. le Président, — cela se fait à certains endroits, à l'heure actuelle — que la Sûreté du Québec qui, effectivement, est toujours sur place et dont les postes sont bien établis dans tout le Québec, qui a des effectifs beaucoup plus grands, pourrait certainement jouer un rôle dans ce domaine, si elle avait des instructions en conséquence.

M. PINARD: Dans les centres d'inspection, la Sûreté du Québec collabore très bien avec les inspecteurs du ministère des Transports, mais je pense que les agents de la Sûreté du Québec, qui circulent sur les routes, ont le pouvoir — ils le font effectivement — de distribuer des avis d'infraction au propriétaire ou au conducteur qui est pris en faute.

Un rapport est fait au ministère des Transports, qui envoie des inspecteurs faire la vérification qui s'impose. Ils ordonnent que des réparations soient faites, le cas échéant.

M. ROY (Beauce): En ce qui a trait aux normes de fabrication, il est évident qu'il deviendra nécessaire pour le ministère d'établir des normes de fabrication, et de rendre ces normes obligatoires, à partir d'une période donnée. Nous avons vu le problème qui s'est posé l'année dernière au ministère de l'Agriculture lorsqu'il s'est agi de tracteurs, de pépines ou d'autres véhicules. J'apporte ça comme exemple, tout simplement pour dire que, si à partir de 1972, 1973 ou 1974, dans les années ultérieures, le ministère décide d'appliquer telles normes de fabrication, il faudrait songer que ceux qui ont des véhicules des années précédentes ne peuvent tout de même pas se conformer à toutes ces normes. Et on devrait faire une distinction au ministère lorsque ce sont des normes de fabrication impossibles à appliquer aux véhicules existants. On obligerait de ce fait plusieurs petits propriétaires artisans qui ont un ou deux autobus à les retirer de la circulation. Dans nos municipalités rurales nous en avons, comme dans tout le territoire du Québec, malgré que dans les plus grands centres vous ayez des propriétaires de flottes. Mais, autant pour le petit propriétaire artisan que pour le propriétaire de flotte, si on les oblige à changer dans une période relativement courte, dû à ces normes, il y a un danger.

Je comprends que peut-être ça peut faire l'affaire des grosses compagnies, qui elles en profitent pour envoyer des véhicules aux déchets. Il reste tout de même le fait que, ces capitaux étant investis et l'amortissement n'étant pas suffisant pour permettre de retirer ces véhicules de la circulation, on risque de pénaliser fortement plusieurs petits entrepreneurs.

Je le souligne à l'attention du ministre pour qu'il en prenne bonne note. Je sais que c'est une chose que nous ne pouvons pas régler ce matin à la commission parlementaire. Mais, étant donné les représentations que nous avons dû faire l'année dernière au ministère de l'Agriculture sur des points comme ceux que je viens de souligner, je pense qu'il est important de le noter à ce stade-ci de nos travaux pour que, lorsque ces règlements seront édictés, le ministère en tienne compte et qu'il prévoie un certain mécanisme ou une certaine souplesse pour permettre l'application de ces normes durant une période déterminée.

M. PINARD: On m'informe que la vie utile d'un autobus scolaire est d'environ huit années ou 80,000 milles. Si le propriétaire entretient bien son véhicule il peut prolonger cette vie

utile moyenne d'un autobus scolaire. S'il l'entretient moins bien, il va se déprécier plus vite et les inspecteurs vont peut-être l'obliger à ne pas remettre sur la route un autobus qui, d'après eux, ne satisferait plus aux normes de sécurité prévues par les règlements.

Il fout quand même que vous compreniez que les règlements qui vont être édictés vont s'échelonner, au niveau de l'application, sur quelques années, car il va quand même falloir roder la formule. On ne pourra pas y réussir si nous n'avons pas la collaboration très étroite et empressée de ceux qui font le transport scolaire, de ceux qui fabriquent les autobus scolaires.

Je pense qu'il faut faire attention aussi de ne pas mettre dans une situation économique défavorable des propriétaires de petites flottes d'autobus scolaires au niveau artisanal, par exemple, mais dans bien des cas ils seront peut-être plus parcimonieux que dans d'autres, parce que ça leur appartient en propre. Ils ont fait beaucoup de sacrifices pour les acquérir et ils ont intérêt à prolonger la vie utile de leurs autobus en les gardant en bon état de façon à ce que les inspecteurs ne les obligent pas à les remplacer plus rapidement que prévu.

M. ROY (Beauce): Sur les normes d'entretien, je suis entièrement d'accord avec le ministre et je suis heureux qu'il nous souligne ces faits. J'avais attiré surtout son attention tout à l'heure concernant les normes de fabrication. Si on applique le même principe, le même procédé, je pense qu'il y a lieu de donner un consensus général qui réponde au désir de tout le monde.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Lafontaine.

M. LEGER : J'ai plusieurs questions à poser, mais la première, au début, est une question d'ordre très général. Dans Le Soleil, à un moment donné, on a écrit que le ministre se préparait à présenter certains amendements au bill 23 concernant soit le domaine du taxi, du transport en commun dans les villes.

Avant de procéder, est-ce que le ministre pourrait nous distribuer les amendements, s'il y en a, pour que nous ne recevions pas l'amendement seulement au moment d'étudier l'article? Cela pourrait orienter différemment les discussions.

Est-ce qu'il y a des amendements que le ministre prévoit nous présenter à partir des articles 5 et suivants?

M. PINARD: Si on parle du transport en commun dans le territoire des communautés urbaines, c'est l'article 133, pour le problème du transport à charte-partie. Je pense bien qu'il est un peu prématuré pour moi de distribuer les amendements.

M. LEGER : Même de les déposer?

M. PINARD : Nous étudions, je l'ai dit en toute honnêteté, différentes propositions qui nous ont été faites par ceux qui se sont présentés devant la commission parlementaire des transports, qui sont restés en contact avec nous, qui ont revu le texte de leurs revendications, de leurs propositions et qui, après des échanges de vues avec des représentants du ministère, se sont aperçus que la politique que le ministère entend mettre en application n'est pas si dommageable qu'il l'avait prétendu à l'époque.

Il s'agissait de bien s'informer les uns les autres, et je pense que nous en sommes rendus à un très large consensus à ce niveau. Il y a des textes qui doivent nous parvenir prochainement, pour en quelque sorte entériner les objectifs communs qui ont été discutés lors de ces rencontres. Alors, je pense qu'il est un peu prématuré pour moi de déposer ces amendements ce matin.

M. LEGER : Est-ce que le ministre veut dire que c'est parce qu'ils ne sont pas prêts? Les amendements ne sont pas rédigés, c'est pour ça?

M. PINARD: Bien, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'amendements définitifs; il y a des propositions d'amendements qui me sont faites. Je n'ai donné ma décision sur aucun de ces amendements. Je veux en étudier les avantages comparatifs, si vous voulez. Quand le temps sera venu de les distribuer aux membres de la commission, je le ferai avec beaucoup de plaisir, pour que ce soit vraiment un travail collégial effectué par la commission parlementaire, de sorte que nous ayons un mode de transport véritablement digne de ce nom et qui collera vraiment aux besoins des années 1970-1980.

M. LEGER: Juste une seconde, sur le même sujet. Le ministre comprend que c'est préférable qu'on les ait un peu avant d'arriver à l'article voulu. Je prévois que le ministre va me les donner quelque temps avant, parce que, si vous me les donnez juste au moment de l'article voulu, eh bien, on sera obligé d'en discuter juste d'une façon superficielle.

M. PINARD : Je tiens pour acquis aussi que les amendements que je pourrais apporter moi-même, comme titulaire du ministère, qui seront sujets à discussion, évidemment, par les membres de la commission, eh bien, seront la première phase d'un échange de bons procédés et que l'Opposition fera également de même, si elle a des propositions d'amendements à faire au ministre qui discute le projet de loi.

Si le député de Lafontaine a des amendements déjà prêts, j'aimerais le savoir tout de suite, de façon que nous puissions nous préparer en conséquence. S'il est, lui, prêt à en distribuer des exemplaires, des copies, je l'invite à le faire. Cela nous permettra de faire un meilleur travail, fort probablement.

M. PAUL: Avec le consentement de mon collègue, sans lui enlever le droit de parole, c'est juste sur un point. Le ministre a dit qu'il fallait envisager une législation en tenant compte des années 1970. C'est ça, M. le Président, que le ministre devrait réaliser. Je suis sûr que lui a conscience de la mission et des responsabilités qui lui incombent, mais nous aussi, nous en avons.

Quant on connaît toutes les difficultés d'application, les anachronismes que l'on peut trouver, par exemple, dans la Loi du code de la route, le ministre conviendra que c'est notre devoir de prolonger peut-être l'étude de cette loi pour couvrir toutes les facettes possibles du monde du transport, sans, pour cela, que l'on soit taxé de vouloir faire de l'obstruction ou de ne pas vouloir collaborer avec le ministre dans l'étude de ce projet de loi.

M. PINARD: Je comprends très bien la signification des remarques du député de Maskinongé et je suis sûr qu'il y aura certainement moyen de nous entendre. Quand même, il faudrait en arriver, le plus rapidement possible, à la discussion et à l'adoption de cette loi qui me paraît plus urgente que jamais, si l'on tient compte qu'il faut adjuger pour une valeur de $70 millions de contrats de transport d'écoliers avant la prochaine année scolaire, c'est-à-dire avant septembre prochain.

Déjà, on me signale qu'au ministère de l'Education et au ministère des Transports, les demandes d'information et de directives sont très nombreuses.

Les entrepreneurs en transport d'écoliers sont vraiment inquiets de la situation qui leur est faite du fait que le calendrier des travaux parlementaires est assez chargé, que la commission n'a pas encore traversé cette étape peut-être difficile du projet de loi 23. Mais j'attire quand même l'attention des membres de la commission sur cette importance primordiale de hâter notre travail, tout en ne minimisant pas l'importance qu'il faille apporter aux articles qui, d'après les membres de la commission, sont des articles clefs de la loi, et de façon que nous adoptions ensemble la meilleure loi possible dans les circonstances.

M. PAUL: Je prends en bonne part les remarques que nous fait le ministre, mais je ne voudrais pas qu'il ait l'impression qu'à la suite de ees propos-là il va nous inviter à la précipitation. Nous sommes prêts à être expéditifs mais, d'un autre côté, s'il y a une certaine inquiétude chez les propriétaires d'autobus scolaires, cela ne dépend pas de nous. Je n'en ferai pas un reproche au ministre mais je lui ferai remarquer tout simplement qu'il y a longtemps que cette loi a été adoptée en première lecture et que depuis, les séances de la commission parlementaire, qui remontent à l'été dernier, il y a près d'un an qui s'est écoulé.

Par conséquent, si je n'en fais pas un reproche au ministre, je ne voudrais pas que, d'un autre côté, il nous reproche à nous de nous intéresser également à ce problème pour essayer de couvrir — je le répète — tous les aspects du transport, tout en admettant cependant que la loi devrait être adoptée le plus tôt possible. Je suis certain que même les députés ministériels comprendront qu'il nous faut procéder avec une certaine prudence à cause de toutes ces difficultés que l'on connaîtra dans l'application de la loi. Le ministre a le mauvais exemple de l'un de ses collègues qui a voulu procéder avec précipitation dans le domaine municipal lorsqu'on a adopté la Loi de l'évaluation foncière, au mois de décembre, et qu'on est obligé encore de reconsidérer des amendements nombreux à la loi.

Je n'ai pas l'intention de discuter le projet de loi 20 mais c'est tout simplement l'exemple sur lequel j'attire l'attention du ministre.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Lafontaine.

M. LEGER: M. le Président, concernant l'article 5, je voudrais parler des pouvoirs exorbitants qu'on accorde par cet article au lieutenant-gouverneur en conseil parce que c'est excessif et dangereux en autant que cela s'applique aux commissions de transport des communautés urbaines.

Je trouve que l'esprit qui ressort du bill 23 est exactement contraire à celui des lois qui ont établi les commissions de transport des communautés urbaines. Depuis toujours, on avait considéré que les municipalités devaient réglementer leur transport. A l'article 5, on a, de a) à m), des réglementations qui vont relever du lieutenant-gouverneur en conseil; depuis toujours, on avait déterminé que cela devait revenir aux municipalités. Je comprends qu'en 1972 il y a des municipalités qui ne peuvent pas régler ce problème-là. Quand on touche des grosses communautés urbaines, je pense que cela leur revient parce que, d'abord, elles sont appelées à en assumer les déficits d'exploitation, elle sont appelées, sur leur vaste et important territoire, à coordonner l'activité des autres services en plus du transport en commun comme la circulation, les voies publiques, etc., mais surtout parce que le domaine du transport, dans ces grandes communautés urbaines, est un instrument de développement économique et régional. C'est en fonction de leur responsabilité.

M. PINARD: J'invoque le règlement, M. le Président. L'article 5 ne mentionne en aucune façon le problème que veut discuter en ce moment le député de Lafontaine. Même s'il a commencé ses remarques en disant qu'il trouvait que les pouvoirs demandés par le ministre sont exorbitants et que cela donne trop de prépondérance à l'exécutif dans le domaine du transport en général, il est devenu un peu plus spécifique et il est tombé dans la discussion du problème du transport en commun dans la Communauté urbaine de Montréal.

Je lui ferai remarquer, en toute amitié, que l'article 5 ne nous permet pas de traiter de ce sujet ce matin. Il faudra attendre les articles 127 et suivants de la loi 23 pour en discuter de façon plus générale et plus détaillée.

M. LEGER: J'ai donné comme exemple, M. le Président, la communauté urbaine. Mais quand on dit, à l'article 5 a), qu'on donne au lieutenant-gouverneur en conseil la responsabilité d'établir par règlement "des normes, conditions ou modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété ou de possession de tout moyen ou système de transport", ça inclut aussi les systèmes de transport à l'intérieur des communautés urbaines.

Ce que je vais dire va se rapporter à tous les autres articles; je le dis une fois pour ne pas le répéter 18 fois. C'est la raison pour laquelle ça touche énormément ce domaine. Je donne la raison première et je vais finir par un amendement que je vais proposer au ministre immédiatement, parce qu'il m'a invité à le faire tantôt, et qui pourra être ajouté probablement, à l'article 5 n). C'est là qu'il pourrait s'appliquer à moins que le ministre ne pense qu'il peut s'appliquer avant, s'il le juge utile.

Je trouve que les commissions de transport des communautés urbaines de Montréal, de l'Outaouais et de Québec, ainsi que les commissions de transport de la rive sud ont eu une législation à elles pour leur conférer cette responsabilité et que les règlements que le lieutenant-gouverneur en conseil se donne sont excessifs et vont paralyser leur responsabilité dans ce domaine. Je pense que je suis dans l'ordre en disant cela parce que le transfert de ces responsabilités au ministre des Transports et au lieutenant-gouverneur en conseil va imposer un mécanisme de gestion et de contrôle tellement lourd qu'il peut entrafner la paralysie des commissions de transport.

Je comprends que le ministre doive établir des normes générales pour le Québec, mais il doit y avoir des exceptions dans des endroits particuliers parce que, de ville en ville, de région en région, les besoins sont différents, les implications sont différentes, les orientations sont différentes. Si on veut obtenir une certaine décentralisation administrative, comme on l'a voulu en confiant des responsabilités particulières aux communautés urbaines, ce n'est pas en leur enlevant ces responsabilités et en les donnant au lieutenant-gouverneur en conseil qu'on va faciliter une administration courante.

Lors de la création des communautés urbaines de Montréal, de Québec, etc., on a confié l'administration et l'exploitation technique à deux types bien définis; l'administration elle-même était à la communauté urbaine et l'exploitation technique à un organisme souple qui était les commissions de transport.

Pour leur permettre de fonctionner à un rythme qui leur convient, il faut nécessairement laisser à ces commissions de transport la responsabilité de définir les normes, de décréter les tarifs, les devis, les coûts de transport, etc.

M. PINARD: M. le Président, je ne peux pas laisser discuter plus longtemps le député de Lafontaine sur cette question du transport en commun à l'intérieur des limites territoriales des communautés urbaines de Montréal, de Québec ou de l'Outaouais. Il y a des chapitres bien spécifiques à ce sujet, à partir de l'article 127, à la page 35 du projet de loi, si le député veut prendre la peine de regarder le projet de loi: Transport dans la Communauté urbaine de Québec, Transport dans la communauté urbaine de Montréal et, un peu plus loin, Transport dans la communauté régionale de l'Outaouais. Il aura tout le loisir de discuter ce qu'il veut discuter à l'occasion de la discussion des chapitres que je viens de mentionner et je serai prêt à engager le débat avec lui et à discuter de sa proposition d'amendement, s'il a encore un amendement à présenter.

Je pense qu'il est prématuré de le faire ce matin. La discussion deviendrait tellement générale et détaillée à l'article 5 qu'à l'intérieur d'une discussion sur l'article 5 on serait en mesure de discuter toutes les dispositions législatives du bill 23, article par article, à l'intérieur d'un seul article, ce qui me paraît impensable et ce qui ne me paraît pas sage non plus parce que nous n'en sortirions jamais.

M. LEGER: Le ministre veut-il dire par là qu'à l'article 5, contrairement à ce qu'il m'a dit à la dernière réunion, il n'y a aucune implication concernant les commissions de transport? Peut-il admettre qu'à l'article 5 qu'il n'y a aucune implication touchant les commissions de transport? Il y a une implication directe.

M. PINARD: Non, bien honnêtement, j'avais admis, lorsque le député m'avait posé une question au cours du mois de mars sur le même sujet, que l'article 5 était considéré par le ministre titulaire comme l'article charnière de la loi 23. Je l'avais admis en toute franchise et j'avais dit pourquoi. Je pense avoir donné suffisamment d'explication pour que ce soit compris par tous les membres de la commission.

Mais, de là à une discussion détaillée de tout le problème du transport en commun, de l'administration du transport en commun fait, d'une part, par la communauté urbaine et, d'autre part, sur le plan technique, par la commission des transports de Montréal, je pense que nous anticipons sur les discussions à venir. Je ne sais pas si le député serait d'accord là-dessus. Ce n'est pas parce que je veux le brimer dans son droit de parole ou le limiter dans son droit d'exprimer son opinion là-dessus, mais je pense qu'il faut, quand même, avoir de l'ordre dans la discussion, parce que c'est un bill, vous l'admettez, qui est du droit nouveau, qui est vraiment quelque chose qui sera peut-

être difficile d'application, si on n'y prend pas garde et si on ne met pas en place les mécanismes appropriés.

Je suis bien prêt à admettre cela et à en discuter avec vous. Mais, si je laisse aller le député dans la direction où il va en ce moment, n'importe quel autre membre de la commission pourrait faire la même chose à l'occasion de l'article 5 ou d'un sous-article et commencer une discussion infinie ou absolue. Nous ne serons jamais capables de passer à un autre article du bill no 23...

M. LEGER: M. le Président, je prends bonne note de cela.

M. PINARD: ... sous prétexte que tout ce qui doit être discuté serait déjà contenu dans l'article 5.

M. LE PRESIDENT: Avant de continuer, j'inviterais le député de Lafontaine, selon la recommandation du ministre, à discuter au niveau des amendements qu'il pourrait apporter aux articles qui sont concernés, soit les articles 126, 127, 128. S'il y a des gens qui ont des craintes que nous puissions nous éterniser sur des articles, j'aimerais, quand même, leur signaler simplement un article de notre règlement, l'article 165, qui limite tous les membres de la commission à vingt minutes par articles. Il serait malheureux, pour le député de Lafontaine, que je sois obligé d'appliquer l'article 165 et de le priver de son droit de parole quand il pourrait discuter de toutes ces choses à des articles plus précis du bill.

M. LEGER: Je n'ai aucune crainte de ne pas pouvoir parler pendant vingt minutes, parce que, jusqu'ici, je suis continuellement arrêté.

M. LE PRESIDENT: Je n'ai pas l'intention de vous priver de votre droit de parole.

M. LEGER: Pour clore la question...

M. PAUL: Comptez sur moi pour vous appuyer là-dessus.

M. LEGER: ... M. le Président, je vais proposer immédiatement un amendement, parce que je flaire un piège dans les propos du ministre.

M. PINARD: Non, non!

M. LEGER: Je vais voir sa réaction à l'amendement que je vais proposer et nous verrons si, réellement, il n'y a pas d'implication tellement directe.

M. LE PRESIDENT: En soumettant l'amendement, nous pourrions juger s'il est recevable ou non.

M. LEGER: C'est ça.

M. PINARD: J'aimerais, quand même, faire une remarque additionnelle à celle que j'ai faite tantôt, avec votre permission, M. le Président. C'est que l'article 5, comme tel, ne met aucunement en danger l'application des dispositions déjà contenues dans la Loi des communautés urbaines de Montréal, de Québec, de Hull ou de l'Outaouais. C'est seulement lorsque nous serons arrivés aux articles 127 et suivants, que j'ai mentionnés tantôt, qu'il pourra y avoir interférence ou diminution des pouvoirs des commissions de transport de ces communautés urbaines. Je l'admets en toute honnêteté au député.

J'aimerais qu'il prenne ma parole, ce matin, qu'à l'intérieur de l'article 5, tel que nous le discutons, il n'y a pas danger pour lui de manquer son coup d'en discuter un peu plus loin. S'il ne me croit pas, décidons tout de suite de voir ce que contient son amendement. Mais je pense, avec les réserves que je viens de faire, qu'il a toutes les garanties de pouvoir exprimer librement son opinion sur le problème du transport en commun à l'intérieur des communautés urbaines. Les mécanismes leur sont accordés par des lois déjà adoptées par l'Assemblée nationale.

M. LEGER: De la façon dont le ministre m'explique cela, je vois qu'il pourrait facilement accepter mon amendement. A la suite de tous les règlements, il y aurait l'article n) qui dirait: "Ces règlements ne s'appliquent pas aux commissions de transport créées par une loi de la Législature."

M. PINARD: Je ne peux pas accepter cela, parce qu'une loi constitutive et organique d'un ministère, avec des pouvoirs spécifiques qui seraient accordés à un ministère — dans les domaines du transport en commun, du transport scolaire, du transport par taxi ou dans toute autre forme de transport — aurait préséance, à mon humble point de vue, à moins que des experts me contredisent là-dessus. Elle est chargée de concevoir et de mettre en application, sur le territoire québécois, une formule de transport globale, c'est-à-dire un système de transport intégré. Elle aurait donc, à mon avis, préséance sur des pouvoirs déjà accordés par d'autres lois, à d'autres organismes. Je pense qu'à ce niveau le Parlement québécois serait souverain. Je ne dis pas qu'il n'y a pas moyen d'en arriver à un modus vivendi acceptable pour les uns et pour les autres. Mais si le député pose le problème de la primauté législative, à savoir qui, du gouvernement du Québec ou d'une communauté urbaine, aura préséance au niveau législatif et au niveau de l'application d'une disposition législative, je pense qu'à ce moment-là cela me paraît assez clair.

M. LEGER: M. le Président, je veux expliquer mon amendement. Ces remarques peuvent

paraître alléatoires. Mais personne ne peut nous garantir que le lieutenant-gouverneur en conseil n'exercera pas la plupart des pouvoirs de réglementation qu'il se réserve en ce qui concerne le transport urbain. Je relis l'amendement, puisque le ministre a répondu très vite, avant même de l'avoir assimilé: "Ces règlements ne s'appliquent pas aux commissions de transport créées par une loi de la Législature". Justement, si on a fait une loi spéciale pour les communautés urbaines et pour les commissions de transport, on avait un but bien précis.

Si l'on disait que cela ne s'appliquerait pas aux commissions créées par la Législature et qu'on les laisserait fonctionner à l'intérieur de leurs propres lois, je serais d'accord. Je pense que cela correspondrait à ce que le ministre disait tantôt, qu'il n'y a pas d'implication directe. Ce sont des normes générales. On ne peut pas être sûr que le lieutenant-gouverneur ne pourra pas appliquer régulièrement les normes générales. Cela pourrait entraver le fonctionnement des commissions de transport. C'est la raison pour laquelle je demande qu'on inscrive, à l'article 5n), que ces règlements ne s'appliquent pas aux commissions de transport qui ont déjà une loi de la Législature.

M. PINARD: M. le Président, je ne peux pas accepter cette proposition d'amendement du député de Lafontaine parce que ce serait, précisément, empêcher le législateur, c'est-à-dire le Parlement québécois...

M. LEGER: Les règlements.

M. PINARD: ... d'adopter une politique de transport qui pourrait s'appliquer aux commissions de transport, à l'intérieur des communautés urbaines. Alors, je dis, tout de suite, que les dispositions du bill 23, lorsque nous arriverons à l'étude des articles 127 et suivants que j'ai mentionnés tantôt, vont s'appliquer aux commissions de transport des communautés urbaines. Mais cela ne signifie pas que les dispositions législatives contenues dans le bill 23 et que les pouvoirs demandés par le gouvernement ou par le ministre des Transports vont mettre en brèche les pouvoirs déjà accordés par le législateur à ces commissions de transport. Il s'agit d'arriver à un modus vivendi. Déjà, nous nous sommes entendus sur plusieurs points, à savoir, par exemple, qui fera le transport en commun à l'intérieur d'un territoire donné, qui pourra avoir droit de faire du transport à charte-partie à l'intérieur des territoires des communautés urbaines, qui pourra avoir droit de faire du transport scolaire, etc.

M. LEGER: Vous voulez dire que vous vous êtes entendu avec des commissions de transport pour savoir qui aurait le droit de faire le transport à charte-partie? On n'est pas censé en parler immédiatement, mais vous en parlez. Vous affirmez...

M. PINARD: Non, non.

M. LEGER: ... qu'il y a une entente, actuellement, entre le ministre...

M. PINARD: Je donne des exemples de discussions qui ont eu lieu à plusieurs reprises avec les organismes qui sont venus présenter des mémoires devant la commission parlementaire permanente des transports, discussions qui se sont poursuivies et qui se poursuivent encore, pour être bien sûr que les mécanismes que nous entendons mettre en place donneront les meilleurs résultats. Il me paraîtrait assez illogique que le législateur, que le Parlement québécois ne tienne pas compte du fait que 75 p.c. de la population — c'est un chiffre que je donne — se retrouvent principalement dans les territoires des communautés urbaines. C'est évident que le législateur québécois, en apportant le bill 23, va tenir compte de ce fait, de ce facteur et qu'il ne fera pas disparaître, de son chef, automatiquement, des commissions de transport qui existent déjà et qui donnent des services.

M. LEGER: M. le Président, le ministre a mal compris mon intervention. Ce que je veux dire, c'est qu'il se donne le pouvoir, au nom du lieutenant-gouverneur en conseil, d'établir des règlements. Alors, ce sont des règlements que le lieutenant-gouverneur en conseil ferait et qui pourraient venir à l'encontre ou être différents de règlements qui sont à l'intérieur d'une loi faite pour les communautés urbaines, les commissions de transport, etc.

Vous avez des règlements et une loi. Je dis: Pour quelles raisons ajouter des règlements, alors qu'il y a déjà une loi qui leur permet de fonctionner? C'est juste cette question. Si on dit que cela ne s'appliquera pas aux commissions de transport, elles vont continuer à agir selon leur loi.

M. PINARD: Je pense que nous allons bien nous entendre. Le Parlement québécois ou le législateur québécois peut amender des pouvoirs donnés dans une charte de ville par une autre loi, mais ne pourrait pas le faire par règlement. Si le député de Lafontaine prétend, ce matin, que, par des règlements qui seraient édictés en vertu des pouvoirs accordés par le bill 23, nous pourrions mettre en danger des pouvoirs constitutifs donnés nommément par les législateurs dans les lois créant les communautés urbaines, ce n'est pas notre intention et ce n'est pas ce qui arriverait, non plus.

Cependant, le bill 23 donnera au ministre des Transports le pouvoir d'édicter des règlements qui pourraient peut-être venir en conflit avec des règlements édictés par des commissions de transport des communautés urbaines. A ce moment-là, il s'agira de savoir qui doit avoir la primauté. C'est un débat que nous pourrons faire lorsque nous serons arrivés aux articles spécifiques qui nous permettront d'en traiter.

Mais, ce matin, je pense qu'il serait prématuré de le faire. C'est à ce niveau que je place la discussion. C'est pour cela que je demande au député de Lafontaine de retirer sa proposition d'amendement et de présenter son amendement un peu plus tard, lorsque nous serons arrivés à ces sujets plus spécifiques dont il veut traiter ce matin, à l'intérieur de l'article 5.

M. LEGER: M. le Président, à ce stade-ci, je préfère que le ministre refuse cet amendement. J'en aurai un autre à l'occasion de l'article 127. Je pense que c'est un règlement qui aurait pu s'adapter.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, je me demande si l'honorable député de Lafontaine ne devrait pas retenir son amendement, mais pas jusqu'au moment que suggère le ministre. Le ministre suggère de présenter l'amendement lorsque nous arriverons aux dispositions des articles 127 et suivants, qui traitent du problème du transport dans les communautés urbaines. Je me demande si l'honorable député de Lafontaine ne devrait pas retenir son amendement jusqu'à ce que nous ayons complété l'étude de l'article 5m) pour qu'il puisse peut-être le reconsidérer. Je saisis l'idée de l'honorable député, mais je crois qu'il dépasse de beaucoup ce qu'il vise avec cet amendement.

Par exemple, si nous acceptions l'amendement proposé par le député de Lafontaine, la Commission des transports n'aurait plus aucune juridiction possible pour établir le tarif de transport dans les communautés urbaines. Je suis sûr que ce n'est pas ce que vise le député de Lafontaine. D'un autre côté, je saisis parfaitement son inquiétude, que je partage, jusqu'à un certain point. Si l'honorable député de Lafontaine voulait retenir son amendement pour le reformuler de façon à couvrir exactement le territoire, l'objet ou le principe qu'il veut atteindre par son amendement, je me demande s'il n'y aurait pas avantage pour lui de la présenter comme paragraphe additionnel à l'article 5, soit le paragraphe n).

M. LEGER: C'est ce que j'ai dit, de toute façon. J'ai dit, tantôt, que je le donnais immédiatement pour ne pas avoir à le répéter de a) à n). C'est un amendement qui irait au paragraphe n). C'est ce que j'ai dit tantôt.

M. PAUL: De toute façon, M. le Président, disons que nous n'aurions que l'avant-projet d'amendement proposé par le député de Lafontaine.

M. LEGER: C'est cela.

M. PAUL: Pour couvrir son objectif et également les remarques très appropriées du ministre, il y aurait peut-être moyen de trouver une phraséologie qui pourrait rencontrer les deux idéologies qui ont été exprimées ce matin. D'autant plus, M. le Président, qu'en étant, à ce moment-là, extrêmement légaliste, je pourrais dire que nous ne pouvons pas discuter de cet amendement immédiatement, parce que le député de Lafontaine disait qu'il voudrait qu'il soit inséré comme sous-paragraphe n), mais ce n'est pas mon idée du tout, absolument pas. C'est le principe que je retiens de l'amendement proposé par le député de Lafontaine.

M. LEGER: M. le Président, mon rôle était de vous soumettre une idée que j'ai formulée sous forme d'amendement. C'est au ministre, maintenant, de déterminer de quelle façon il s'appliquera s'il accepte le principe et que l'amendement est peut-être formulé d'une façon trop forte qui pourrait dépasser le but qu'on veut atteindre, et d'ajouter peut-être une correction quelconque. Je vous soumets le problème.

Je ne suis pas un spécialiste dans ce domaine-là; je vous soumets un problème, et je vous l'ai formulé dans une sorte d'amendement. Je vous ai prévenu avant, je vous ai dit que ça aurait lieu vers l'article 5 n). C'est pour que je n'aie pas à répéter tout ça 18 fois, parce qu'il y a 18 articles qui touchent le même problème. Je demande au ministre d'y repenser.

M. PAUL: Si je comprends bien, le député de Lafontaine prévient dès maintenant le ministre qu'il aura un amendement à proposer à l'article 5 n) et il vient de nous en donner les principes. Et, quant au texte définitif, il le retiendra pour le présenter lorsque nous arriverons à cet article.

M. LEGER: Je mettrais une nuance. J'aimerais bien que le ministre, s'il a réellement saisi l'esprit de mon amendement, fasse une certaine correction, s'il accepte le principe. Sinon, qu'il le rejette. Qu'il fasse une correction quelconque, il a des spécialistes avec lui pour le faire. Vous avez vu le problème que je veux soumettre. A l'article 5 n), je vous propose cet amendement. D'ici à ce temps, peut-être que nous pourrons trouver une formule, mais je voudrais d'abord, que vous l'approuviez.

M. PINARD: Je ne sais pas si le député de Lafontaine a un texte.

M. LEGER : Je l'ai donné tantôt.

M. PINARD: Je vais le faire étudier par les conseillers juridiques du ministère des Transports et peut-être aussi par des conseillers juridiques du comité de l'éducation qui verront à me faire des commentaires à ce sujet, et nous pourrons en discuter un peu plus tard.

M. LE PRESIDENT : Voici le texte: "Ces

règlements ne s'appliquent pas aux commissions de transport créées par une loi de la Législature."

M. PAUL: Si je comprends bien, c'est un amendement dont l'étude sera reportée à plus tard.

M. PINARD: Je l'accepte ce matin pour fins d'étude, avec toutes les réserves que j'ai formulées à l'égard de propositions d'amendements formulées à ce stade-ci de la discussion.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Napierville- Laprairie.

M. BERTHIAUME: Est-ce que je pourrais proposer de substituer le nom de M. Simard, du comté de Richelieu, à celui de M. Bossé pour les travaux de cette commission, pour aujourd'hui?

M. LE PRESIDENT : Pour les fins du journal des Débats, M. Bossé, de Dorion, remplace M. Simard, député de Richelieu.

M. LEGER: Tantôt, j'avais posé deux questions au ministre. Il m'a répondu à la première. Quand je lui ai dit que j'avais lu, dans un article du Soleil, que le ministre se préparait à présenter des amendements, alors qu'il a touché l'aspect des commissions de transport. Il y en avait un autre qui touchait le taxi. Est-ce que le ministre pourrait me dire s'il y a quelque chose de nouveau afin qu'on n'arrive pas avec l'amendement uniquement à l'article qui touche le taxi? Est-ce qu'il aurait quelque chose à soumettre ou si on va travailler encore sur projet de loi tel quel?

M. BOSSE: Il n'y a pas de modification...

M. PINARD: Je ne sais pas à quel article de journal le député de Lafontaine se réfère.

M. LEGER : Cela a paru dans Le Soleil, il y a quelques jours, trois ou quatre jours, disant qu'il y aurait quelque chose concernant le taxi, une coopérative possible, et que, du côté des commissions de transport, on voulait toucher surtout l'aspect de la charte-partie. Je vous dis ce qui était dans Le Soleil. C'est peut-être faux.

M. PINARD: Je n'aime pas à dire qu'un journaliste rapporte faussement mes propos, sauf que je pense que ce sont des commentaires faits par un journaliste à la suite d'une conférence que j'ai prononcée devant le Conseil canadien de la sécurité, et peut-être aussi dans la même semaine...

M. LEGER: Vous voyez, on suit vos conférences.

M. PINARD: Il y a une autre conférence que j'ai prononcée devant le Congrès national du transport. Je pense que ce sont plutôt des commentaires. Je n'ai pas spécifiquement dit que j'aurais des amendements nouveaux à apporter à l'article contenu dans le bill 23 relatif au transport par taxi. A moins que le député de Dorion, M. Bossé, veuille ajouter quelque chose à ce sujet.

M. BOSSE: Surtout sur la question des coopératives, en fait, ça n'a rien à voir avec le bill. C'est là une incitation, évidemment, du PQ, c'est aussi un fait existant dans certaines villes, mais ça n'a rien à voir avec le bill 23 comme tel. A mon avis, ça ne me paraît pas pertinent.

M. PAUL: De toute façon le ministre reste ouvert quand même à des amendements.

M. LEGER : Pas trop, d'après son air.

M. PAUL : Sur l'article 5 a), je voudrais poser quelques questions au ministre. Tout d'abord, je vois qu'il est question d'entretien.

Est-ce que le ministre a l'intention de présenter un règlement pour désigner à l'avance des catégories ou des classes de garagistes qui auraient l'exclusivité, la liberté exclusive de réparer des véhicules de transport comme, par exemple, les autobus d'écoliers ou les autobus de voyageurs? Cela pourrait aller jusque là. Sous prétexte qu'on ferait des spécialistes de certains mécaniciens, la réglementation pourrait même permettre que, dans une région donnée, il y ait un ou deux garagistes de choisis qui seraient les seuls reconnus comme compétents, afin que les mêmes normes de sécurité se retrouvent partout au Québec. Seuls des garagistes reconnus comme compétents pourraient effectuer ces réparations.

M. PINARD: Il peut peut-être y avoir un danger, mais je ne le vois pas de façon aussi évidente que le député de Maskinongé...

M. PAUL: Le ministre conviendra que...

M. PINARD: ... parce que si je m'en réfère aux connaissances personnelles que j'ai sur les ateliers de réparations de la Commission des transports de Montréal, par exemple, celle-ci a des garages très bien aménagés, des techniciens, des mécaniciens très compétents. Je pense qu'à ce moment ces équipes techniques sont parfaitement en mesure de faire les réparations qui s'imposent à leurs véhicules, mais sous la surveillance, toujours possible et même nécessaire, des inspecteurs du ministère des Transports ou de mécaniciens hautement qualifiés et embauchés par le ministère des Transports pour faire la vérification, après que le ministère du Travail aura édicté des normes de qualification et de compétence pour permettre à ces techniciens en mécanique automobile de faire des

inspections pour le compte du gouvernement, pour le compte du ministère des Transports.

M. PAUL: Ce n'est pas le ministre que je crains, parce que je sais que lui, le patronage, ça lui répugne; dans sa grandeur d'âme, il a toujours été rébarbatif à ça. Ce que je crains, c'est que, par exemple, dans les décrets relatifs aux garages, aux entreprises, de garage dans des districts donnés, on finisse par insérer une clause qui pourrait limiter le libre exercice du métier de mécanicien dans un territoire donné.

Comme question additionnelle, je voudrais demander au ministre s'il ira jusqu'à entrer dans les pouvoirs, dans les dispositions que l'on retrouve dans les décrets actuels relatifs aux garagistes dans le territoire du Québec, les différentes régions, et qui ne comportent pas nécessairement les même clauses d'une région à l'autre.

M. PINARD : J'aimerais dire tout de suite — cela fait suite à une déclaration officielle que j'ai faite dans ma conférence devant le Conseil canadien de la sécurité à Montréal, le 31 mai 1972 — que j'ai parlé des statistiques révélatrices du ministère des Transports en matière d'accidents d'automobiles sur le territoire québécois. J'ai dit que 600,000 véhicules accidentés chaque année au Québec ne pourront plus obtenir leur plaque d'immatriculation sans avoir obtenu un certificat de conformité mécanique d'un mécanicien dûment agréé par le ministère du Travail.

Si l'on tient compte qu'il y a eu 600,000 accidents déclarés, en vertu de la loi, sur un parc automobile de 2,600,000 véhicules environ — c'est 2,590,000 mais disons, pour les fins de la discussion, 2,600,000 — vous voyez que la proportion est très grande. J'ai parlé des accidents déclarés en vertu de la loi, mais combien y en a-t-il eu qui n'ont pas été déclarés? J'imagine que c'étaient des accidents mineurs, par exemple.

M. ROY (Beauce): Pendant quelle période, ces 600,000 accidents?

M. PINARD: Pour la période d'un an. Cela a prouvé qu'il fallait agir rapidement dans ce domaine et de façon sévère aussi parce que trop d'automobiles accidentées sont remises en circulation par des propriétaires qui les ont fait réparer dans des garages de fortune, admettons-le, où la compétence en mécanique n'est peut-être pas la première règle qui fait la réputation de cette maison.

Je pense que c'est la responsabilité du gouvernement et de tous les législateurs, du côté ministériel comme du côté de l'Opposition, de voir que quelque chose se fasse dans ce domaine et d'une façon rapide. Je réponds plus spécifiquement aux remarques du député de Maskinongé. Est-ce que cela nous conduira fatalement à accréditer des garages qui pourront dispenser les services de mécaniciens compétents accrédités pour faire la vérification de la bonne tenue mécanique des véhicules servant au transport routier, au transport des écoliers, au transport par taxi ou au transport en commun? Est-ce que les conditions, à l'époque, l'exigeront? Peut-être.

M. PAUL: Ce n'est pas une porte fermée, c'est une possibilité.

M. PINARD: Peut-être, je vais l'admettre en toute honnêteté, parce qu'il me parait bien imprudent que le législateur...

M. PAUL: Je comprends que ce n'est pas l'avis immédiat du ministre.

M. PINARD: Non, pas du tout.

M. PAUL: Très bien.

M. PINARD: Si l'on tient compte de l'existence d'une association professionnelle vraiment représentative des propriétaires de garage ou d'atelier de réparations qui existe au Québec et de la présence indubitable de mécaniciens hautement qualifiés, je pense que nous avons suffisamment de personnel technique qualifié au Québec pour prendre soin des besoins dont on parle ce matin.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Lévis aussi voulait poser une question. Alors, je lui donne la parole.

M. ROY (Lévis): Avec le consentement de la commission, parce que j'ai le droit de parole, mais je n'ai pas le droit de vote. Ai-je le droit de parole?

M. LE PRESIDENT: Avec le consentement de la commission, oui, vous avez le droit de parole.

M. ROY (Lévis): Ah bon! parce que je ne veux embarrasser personne; ce ne sont que des renseignements que je veux obtenir. J'ai de la difficulté à dire défectuosité, vous l'avez compris ce matin. Est-ce que les 600,000 accidents sont dus à des défectuosités? J'ai pratiqué, et je l'ai, là.

M. PINARD: Il y a 10 p.c. de ces accidents qui sont dus, après enquête, à des défectuosités mécaniques déclarées et vérifiées.

M. ROY (Lévis): Et le reste au manque de compétence des conducteurs?

M. PINARD: Evidemment, le facteur humain est celui qui apparaît comme la cause la plus probable et la plus certaine de ce grand nombre d'accidents au Québec.

M. ROY (Lévis): Le reste, ce sont des

accidents qui sont arrivés sans qu'on soit capable de les éviter. Un accident arrive, parfois c'est banal; à un moment donné, on ne s'y attend pas et il n'y a pas de manque de compétence de la part du conducteur, de part ou d'autre.

M. PINARD: Il y a toute une panoplie de causes.

M. ROY (Lévis): Vous n'avez pas les statistiques séparées pour ces 600,000 accidents?

M. PINARD: Dans le phénomène de l'accident routier, le facteur prudence ou imprudence joue pour beaucoup. C'est un facteur humain.

M. ROY (Lévis): Donc, il y en plus dus au facteur humain qu'aux défectuosités.

M. PINARD: C'est pourquoi il faut intensifier davantage nos campagnes d'information et de sécurité et dès le bas âge, pour nos enfants à l'école, surtout quand on considère un nouveau phénomène de loisirs, qui est la motoneige, et tous les autres véhicules motorisés qui constituent un danger certain pour les enfants et pour les plus âgés d'entre nous.

M. PAUL: Pour répondre, peut-être, d'une façon additionnelle aux remarques du député de Lévis, je lui répéterai le langage littéraire qui est employé devant nos tribunaux. Le chauffeur a conduit son véhicule automobile d'une manière distraite et inattentive. Il n'avait pas le contrôle de son véhicule automobile. Il a négligé de freiner ou de diminuer sa vitesse avant d'entrer en collision. Il n'a pas gardé la droite. Vous avez toute cette litanie de causes causantes.

M. PINARD: Comme on le disait au tribunal à l'époque où nous plaidions tous les deux, le député de Maskinongé et moi. Le problème, c'est qu'il faut plaider avec les députés maintenant et c'est tout aussi difficile que de plaider devant le juge.

M. PAUL: Comme question additionnelle, j'avais inscrit en note: Est-ce que, dans la réglementation, le ministre prévoit qu'il imposera l'obligation de la vérification annuelle des autobus d'écoliers, des autobus de voyageurs, des camions, de tout véhicule de transport public?

M. PINARD: Des avis sont donnés par le ministère des Transports pour la vérification annuelle obligatoire de ces véhicules. Les propriétaires sont bien informés de ce phénomène et s'y conforment de bon gré. Dans le cas des récalcitrants, la loi ou les règlements s'appliquent.

M. PAUL: Pour pousser plus loin ma sous-question, est-ce que la réglementation ira jusqu'à imposer une carte d'identité aux propriétaires du véhicule ou des véhicules ainsi qu'une carte d'identité au chauffeur de ce ou de ces mêmes véhicules?

M. PINARD: Nous avons reçu beaucoup de propositions.

M. PAUL: C'est que je me demande si ce que le ministre de la Justice ne veut pas faire directement, il n'invitera pas son collègue, le ministre des Transports, à le faire indirectement.

M. PINARD: Je suis bien heureux que le député de Maskinongé soulève lui-même la question, parce que c'est un problème qui intéresse à la fois le ministre de la Justice et le ministre des Transports en ce moment. Est-ce que ce serait en venir véritablement à la mise en place d'une carte d'identité d'exiger, avant l'immatriculation d'un véhicule ou l'émission d'un permis de conduire d'un véhicule, que la personne se porte acquéreur d'une carte d'identité portant sa photographie, sa date de naissance, ses caractéristiques les plus évidentes, etc.?

M. PAUL: Mais dans les grandes villes, ce règlement municipal s'impose.

M. PINARD: C'est désiré par une forte partie de la population. C'est en vigueur dans plusieurs Etats américains. Je ne sais pas si c'est en vigueur dans certaines provinces canadiennes. Il y a peut-être un début de mise en place d'une pareille politique au Canada en ce moment. Elle est certainement en vigueur aux Etats-Unis et, en Europe, je pense qu'elle l'est pour d'autres raisons.

M. ROY (Beauce): J'aimerais souligner... Excusez-moi.

M. PAUL: Non, d'accord. J'ai deux autres sous-questions.

M. ROY (Beauce): Sur le même sujet, puisqu'on parle de carte d'identité, il y aurait une carte d'identité émise ainsi qu'une autre carte, par exemple, pour le permis de conduire.

Est-ce que le ministre a déjà envisagé la possibilité, ou la nécessité peut-être, de faire en sorte que, sur le permis de conduire, il y ait la photo de la personne? Vous savez combien de personnes, à un moment donné, peuvent se promener avec de faux permis de conduire ou avec des permis de conduire qui appartiennent à d'autres personnes. On retrouve cela régulièrement dans les vols d'automobiles, dans des porte-monnaie retrouvés et ainsi de suite, surtout pour des personnes qui, à l'occasion, se sont fait suspendre leur permis de conduire pour une période donnée.

Est-ce que cette possibilité a déjà été envisagée par le ministère? Il y a tout de même une chose, à l'heure actuelle, qu'il va falloir bien comprendre. C'est bien beau d'avoir des cartes, mais bientôt, il va falloir avoir une carte pour pouvoir porter des cartes. C'est rendu que, des cartes, il y en a à n'en plus finir. Cela se multiplie. Je ne parle pas des cartes de crédit. Je parle des carte de compétence, permis de travail, carte de mécanicien classe A, carte de peintre, carte de ci, carte de ça. Alors, on s'en va où?

M. PAUL: Carte créditiste.

M. ROY (Beauce): Carte créditiste, carte de l'Unité-Québec.

M. PAUL: Carte péquiste.

M. ROY (Beauce): C'est surtout quand les gars ont gardé leur vieille carte de l'Union Nationale, cela fait deux cartes!

M. PAUL: Quand le chef du Ralliement créditiste a encore sa carte d'adhésion au Parti québécois!

M. ROY (Beauce): Il y a toutes sortes de problèmes.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs, s'il vous plaît!

M. ROY (Beauce): Non, mais je demanderais, sur une note plus sérieuse, à l'honorable ministre, si, de ce côté-là, au niveau du permis de conduire, il n'y aurait pas lieu de simplifier davantage toute la question et de voir à protéger davantage le public.

M. PINARD: Je pense bien que le problème est de ne pas perdre la carte, tous tant que nous sommes! Mais cela nous est bien demandé. Par exemple, les transporteurs routiers veulent avoir, en leur possession, sur plaquette d'aluminium, la reproduction de leur permis de conduire et même aussi de l'immatriculation du véhicule qu'ils ont à conduire. Ils disent qu'à force de la manipuler souvent, à un moment donné, ce papier se déchire ou se détériore au point que, parfois, le permis est refusé à des postes frontières.

Alors, le ministère, sans édicter de règles précises à cet égard, a permis que des compagnies de transport routier, par exemple, dispensent à leurs chauffeurs, à leurs conducteurs, des plaquettes d'aluminium de la nature de celles que je viens de décrire. A ce moment-là, c'est accepté aux postes frontières américains, par exemple, parce que c'est déjà en vigueur là-bas, dans certains Etats. Alors, c'est une espèce de réciprocité qui s'établit dans les faits, plutôt que dans la loi.

Est-ce qu'on doit y venir de façon plus généralisée? Peut-être, parce que cela répond vraiment à un besoin. Cela nous est demandé très souvent. Alors, si c'est le sentiment de la députation, aussi bien ministérielle qu'oppositionnelle, d'en arriver là, il s'agira de prendre les mesures nécessaires pour la mise en place d'un pareil système.

Mais je ne pense pas que ce soit tellement humiliant ou infamant que d'avoir à s'identifier avec une carte donnée. Que voulez-vous? Nous sommes dans le système qui fait que, de plus en plus, il y a des cartes qui nous permettent d'avoir du crédit n'importe où. Je pense bien que ce serait se battre contre des moulins à vent que d'essayer d'enrayer cette épidémie de la multiplication des cartes de toutes sortes. Il y en a qui sont plus essentielles que d'autres, je l'admets avec les députés.

M. ROY (Beauce): Au niveau du permis de conduire, il y a la question d'avoir la photo de la personne sur le permis de conduire, qui, en quelque sorte, pourrait servir en tout temps de carte d'identité, n'importe où. Cela éviterait que le ministère des Transports ait à donner une autre carte d'identité au propriétaire de tel et tel véhicule.

M. PINARD: Je vous la montre. Je ne suis quand même pas capable de l'expliquer pour les fins du journal des Débats. Cela donnerait à peu près ce que vous voyez ici.

M. ROY (Beauce): Peut-être un peu plus grande, par exemple.

M. PINARD: Oui. La plaquette d'aluminium que nous avons en notre possession, au ministère, est plus grande. C'est la réplique parfaite du permis de conduire qui vous est émis, imprimé sur du papier.

M. ROY (Lévis): Ce serait bon à la condition que le gars ne vieillisse pas trop vite. Il sera obligé de se faire photographier à tous les ans. Parce qu'il y a des gars qui sont portés à perdre leur toupet, à un moment donné.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PAUL: M. le Président, j'aurais peut-être deux autres courtes questions additionnelles à poser au ministre. Dans la loi, à l'article 5 a), il est question...

M. PINARD: Evidemment, j'apporte la réserve suivante. Il faudrait en venir à cette carte par amendement au code de la route, à ce moment-là. Cela ne serait pas à l'intérieur du bill 23 que nous pourrions le décréter.

M. PAUL: M. le Président, à l'article 5 a), il est question de conditions et, plus loin, de propriété. Le ministre envisage-t-il dans sa réglementation — conditions de propriété ou de

possession — prévue à l'article 5 de mettre au rancart les véhicules automobiles qui seraient plus vieux que dix ans?

M. PINARD : En toute honnêteté, même si le texte de loi dit que le ministre peut mais n'est pas obligé de le faire, cette demande d'information du député de Maskinongé est de plus en plus populaire; cela nous est demandé dans plusieurs milieux. Le Conseil canadien de la sécurité, par exemple, étudie en ce moment ce problème.

C'est ce qui a fait que j'ai, à l'occasion de ma conférence devant le Conseil canadien de la sécurité, déclaré: Pourquoi, par exemple, n'imposerions-nous pas une vérification obligatoire de tous les véhicules âgés de plus de 7 ans ou 8 ans ou des véhicules d'occasion? C'est une chose à laquelle nous pensons de plus en plus au ministère québécois des Transports comme dans d'autres ministères d'ailleurs.

Il s'agit de savoir de façon certaine et de façon assez scientifique quelle est la vie utile d'un véhicule, compte tenu des conditions d'utilisation qu'on lui impose. Je pense que c'est un problème de sécurité pour le public et qu'il y a des incidences considérables dans plusieurs domaines.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe a) de l'article 5 adopté?

M. ROY (Beauce): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, il est midi trente. Si c'est le consentement de la commission, nous pourrions ajourner nos travaux à mardi matin dix heures.

(Fin de la séance à 12 h 32)

Séance du mardi 13 juin 1972

(Dix heures et douze minutes)

M. PILOTE (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs !

Article 5a). Adopté. Article 5b)?

M. PAUL: M. le Président, je suis, ce matin, obligé de parler au nom de toute l'Opposition. Mon travail va être d'autant plus facile que je rencontre l'unanimité de pensée chez les députés de l'Opposition, qui m'ont demandé d'être leur porte-parole, ce matin.

Permis de transport

M. PAUL: M. le Président, avant d'aborder l'article 5b), je voudrais demander quel est l'animus que l'on retrouve chez le ministre quand on est invité à lui donner des pouvoirs excessivement dangereux en tant qu'homme public. Encore là, M. le Président, c'est par souci de protection pour mon bon ami que je me traumatise quelquefois en lisant que le lieutenant-gouverneur en conseil va pouvoir, par règlement, déterminer le nombre des permis de transports. Quels sont les critères choisis ou que choisira le ministre pour arrêter à l'avance, dans chaque catégorie de transport au Québec, le nombre de permis qui sera suffisant pour satisfaire à une clientèle connue ou inconnue, tout en tenant compte de l'évolution et des moyens nouveaux de transport, qui peuvent être mis à la disposition des requérants d'un tel service?

M. LE PRESIDENT: Avant de laisser la parole au ministre, je voudrais mentionner ici que M. Paul, député de Maskinongé, remplace M. Lavoie (Wolfe), que M. Cornellier, député de Saint-Hyacinthe, remplace M. Simard (Richelieu).

Monsieur le ministre.

M. PINARD : Le pouvoir qui est donné à l'article 5, sous-paragraphe b) permettra au ministre de déterminer les catégories ou le nombre des permis de transport. Ce pouvoir appartenait autrefois à la Régie des transports, mais je pense qu'il est impérieux et nécessaire qu'il soit maintenant donné au ministre des Transports ou, à tout le moins, au lieutenant-gouverneur en conseil qui devra désormais faire le contrôle des moyens et systèmes de transport, toujours dans le contexte de la responsabilité ministérielle.

Il est évident que le gouvernement ne pense pas abolir, du jour au lendemain, toutes les ordonnances qui ont été rendues jusqu'ici par l'actuelle Régie des transports. Il faut, tout d'abord, prévoir une transition et, par la suite, nous pourrons construire à partir de ce qui existe déjà.

Il est bien certain qu'il y aura encore, comme cela existe actuellement, différentes catégories ou classes de permis de transport.

Il y aura en particulier des permis de transport propres au transport des écoliers, et cet aspect soulève le problème de la nature et des catégories de transport. Pour ce qui est du nombre des permis, il faut encore une fois se référer à des critères d'intérêt public comme, par exemple, en matière de transport scolaire, en considérant le territoire des commissions scolaires à servir.

On peut aussi considérer, comme on veut le faire dans le cas du taxi, les clientèles à desservir. Ainsi, l'Association du transport écolier du Québec suggère d'adopter la norme d'un permis par 500 écoliers à transporter. C'est un peu 1'animus, dont a parlé tantôt le député de Maskinongé, qui motive la demande d'accorder des pouvoirs de cette nature au ministre des Transports par l'article 5, sous-paragraphe b), au bill 23.

La réponse à l'argument qui veut que ce soit un pouvoir exorbitant qui soit accordé à l'exécutif ou au ministre des Transports comme tel, à mon avis, se défend. On sait que l'exécutif est responsable devant la Chambre et le ministre est également responsable des politiques qu'il aura conçues et qu'il devra appliquer à son ministère des Transports en fonction des dispositions d'une nouvelle Loi des transports qui fait de ce ministère celui qui est responsable de toutes les politiques de transport sur les plans terrestre, aérien et maritime.

Je pense que c'est de la nature même des pouvoirs qui doivent être dévolus au ministre, ceux qui sont demandés à l'article 5, et en particulier, au sous-paragraphe b) de l'article 5.

M. PAUL: M. le Président, je m'en voudrais de ne pas relever très brièvement les remarques faites par le ministre des Transports et qui avaient trait au système de transport écolier. Ce n'est pas le moment de discuter de ce problème. Je n'en fais pas de reproche au ministre s'il a, par incidence, mentionné ce fait, quitte à revenir plus tard dans l'étude de ce projet de loi sur cette catégorie de transport bien défini ou qu'on tentera de définir dans la loi.

Cependant, M. le Président, je m'inscris en faux contre une déclaration de mon bon ami le ministre des Transports quand il dit qu'actuellement là régie à le pouvoir de régir le nombre des permis de transport.

La régie n'a jamais, depuis le début de son existence, arrêté à l'avance le nombre de permis requis pour satisfaire aux besoins du public.

Sur ce point, je ne puis comprendre que le législateur soit appelé à donner un mandat en blanc, même si c'est à l'exécutif. On sait fort bien, pour ceux qui y ont siégé, comment ça se passe, et je vois que mon honorable ami adjoint parlementaire, le député de Laprairie, me regarde avec envie. Au ministère des Transports, comme ailleurs, le ministre recommande à ses collègues du cabinet d'adopter tel arrêté en conseil, et comme chaque ministre a ses propres responsabilités administratives, il va de soi que la confiance — et ça s'impose — est donnée pleinement et entièrement au ministre titulaire d'un ministère.

J'en profite également, M. le Président, pour vous signaler que ce matin mes propos ne seront rapportés dans aucun journal parce que, n'étant pas péquiste, je n'ai pas de journaliste à mes trousses, d'autant plus qu'il n'y a même pas, ce matin, de péquiste. Ceux qui font toujours la pluie et le beau temps en dehors de la Chambre sont comme à l'habitude absents ce matin et on les verra, à la période des questions, tenter de poser une question au ministre des Transports, aujourd'hui ou demain, pour relever une déclaration qu'aurait pu faire un chef péquiste en un endroit ou un autre en fin de semaine. Immédiatement, vous verrez que ces bons amis, ces collègues du parti, auront beaucoup de publicité.

M. le Président, je vais m'arrêter parce que je crains que vous ne me rappelliez immédiatement à l'ordre, et je reviens au sujet bien précis que nous discutons. Il me fait plaisir de saluer l'arrivée de mon collègue, député péquiste du comté de Lafontaine. Je disais donc que le ministre demande des pouvoirs qui en fait ne peuvent que le paralyser dans l'administration de la Loi des transports.

Comment l'exécutif va-t-il déterminer à l'avance le nombre de permis dans le transport général par exemple? Comment le ministre sera-t-il capable de recommander à ses collègues de l'exécutif d'arrêter le nombre de permis de transport des produits laitiers?

Comment le ministre, à l'avance, va-t-il être capable d'arrêter le nombre de permis de transport d'écoliers? Il a dit, tout à l'heure, que la politique de son ministère serait d'envisager un permis par 500 élèves à transporter. Il faut tenir compte de cette variable dans la fréquentation scolaire et de cette décroissance continue, puisque certaines projections faites au niveau du ministère de l'Education nous font réaliser qu'en 1980 près du tiers de la population scolaire que nous connaissons aujourd'hui n'existera plus.

Il pourrait arriver également que, dans certaines régions, en raison des distances à parcourir, quoique le nombre d'élèves théoriquement fixé à 500 ne puisse pas être atteint, le ministère des Transports soit dans l'obligation de dévier à sa politique générale. Il y a un organisme qui a connu l'expérience du transport dans tous ses domaines et toutes ses particularités, c'est la régie. Une fois de plus, je dois m'inscrire en faux contre ce nouveau mode de législation qui est la substitution de l'exécutif au législatif. Même si on dénote de la bonne foi chez le ministre — il en a tellement grand à couvrir, d'autant plus qu'on ne sait pas jusqu'à quand il sera avec nous — je crains qu'il n'y ait des portes ouvertes à des pressions dangereuses qui seront exercées chez certains fonctionnaires du ministère des Transports, chargés de la préparation des arrêtés en conseil.

On peut s'imaginer le nombre d'arrêtés en conseil, parce que ce n'est pas pensable qu'il n'y ait qu'un arrêté en conseil pour établir toute la

politique gouvernementale en matière de transport. Je pense bien qu'il y aura, dans le cadre de l'article 5, si, finalement, il est adopté... C'est beaucoup plus une question de temps qu'un doute quant à l'acceptation de cet article 5, en raison du nombre de députés ministériels qui appuieront le ministre, en connaissance de cause ou dans l'ignorance totale de toutes les implications de cet article. Quand je dis ignorance totale, je ne parle pas pour les députés qui sont ici, ce matin.

Je me demande si ce n'est pas un pouvoir dangereux que le ministre demande. La politique des technocrates, même si elle est utile, a besoin d'être surveillée. Elle a besoin qu'on s'y arrête et qu'on examine toutes ses implications.

Je comprends mal que le ministre avec l'expérience que je lui connais — à moins que ce soit suivant ses désirs, suivant ses penchants — soit prêt à accepter une telle recommandation de la part de ses fonctionnaires, et tout le risque que cette politique, qu'il veut établir et tous les reproches qu'on lui fera encourir. Cela allait bien jusqu'ici. C'était la Régie des transports qui rendait des ordonnances, des décisions à la suite d'enquêtes publiques menées, d'une façon complète, exhaustive dans certains cas, analysées au mérite, à la lumière des expériences vécues dans la même classe ou la catégorie de transport, à l'expérience de projections dans le domaine du transport.

Il y avait toujours cette même réaction, de la part d'un requérant devant la régie, de maudire la régie. Mais encore là, c'était un organisme et c'est encore, au moment où je vous parle, un organisme quasi-judiciaire. Là, M. le Président, si un permis est refusé, ce sera nécessairement le ministre des Transports qui en supportera l'odieux. Il aura beau se cacher sous le texte de l'arrêté en conseil, adopté avant la présentation d'une demande, d'un permis ou d'une classe, ou d'une catégorie de permis par un contribuable québécois, le reproche sera adressé au gouvernement.

Il faut également tenir compte des droits acquis. Le ministre a dit, tout à l'heure, qu'il faudra nécessairement avoir des dispositions transitoires. Transitoires à quoi et pour arriver à quelle politique définitive? Ceux qui gagnent leur vie dans le transport, actuellement, sous quelque forme que ce soit, dans le taxi, comme camionneur artisan, comme voiturier public, ces gens-là, à cause du capital investi, à cause de l'expérience et de l'efficacité des services qu'ils donnent depuis de nombreuses années, je ne voudrais pas qu'ils soient exposés, du soir au lendemain, à faire face à des exigences de la part du ministère, qui les place, à toutes fins pratiques, hors du commerce et non plus en mesure de gagner leur vie.

M. le Président, je demanderais, à nouveau, au ministre de considérer toutes les implications des pouvoirs qu'il nous demande de lui accorder par les dispositions de l'article 5 b). Déterminer la nature des transports, ce n'est pas grave. Déterminer les catégories, disons que cela va.

Mais là, à mon humble point de vue, où c'est extrêmement dangereux, c'est au nombre des permis de transport. Cela pourrait donc aller jusqu'à déterminer à l'avance le nombre des camionneurs artisans. Cela pourrait aller jusqu'à déterminer à l'avance le nombre des voituriers publics. C'est peut-être une bonne chose dans les grands centres, mais est-ce qu'une politique, dans ce sens, peut être applicable à tout le territoire du Québec?

En ce qui a trait à la politique du transport des écoliers, il y a des normes que l'on devra respecter. Le ministre nous en a parlé. Théoriquement, elles sont acceptables mais encore là, à l'intérieur de chaque classe, de chaque catégorie de transport, il y aura le genre de transport. Pour le camionneur artisan, il y a le transport du gravier, de la pâte de bois, de la pierre. Il y a toutes sortes de transports. On va assimiler pierre et gravier. M. le Président, par exemple, dans mon comté, il se fait du transport de marbre. Cela va surprendre le ministre. C'est un genre de pierre que l'on peut travailler, que l'on peut polir. Certaines gens rapprochent du marbre cette qualité de pierre. C'est transporté en blocs qui pèsent peut-être dix ou vingt tonnes. J'ignore la masse totale de ce transport. Mais dans ce genre de transport, dans la classe de camionneur artisan, est-ce que le ministre ira encore jusqu'à étendre, je ne dirai pas des tentacules administratives mais des branches administratives aussi détaillées?

M. le Président, je demande d'abord au ministre de répondre à la question suivante: Pourquoi enlever ce pouvoir non pas discrétionnaire mais ce pouvoir que détient actuellement la Régie des transports, qui décide de chaque cas d'espèce, en tenant compte de la nécessité du transport et de l'intérêt public? Pourquoi mettre cela de côté, du soir au lendemain? Est-ce que le ministre veut, du même coup, blâmer la politique de la Régie des transports, les règles de pratique qu'elle a adoptées, des décisions qu'elle a rendues? Le ministre a-t-il subi des pressions parce que la régie aurait rendu certaines décisions qui n'auraient pas plu à certaines puissances du Parti libéral ou d'autres formations politiques?

Je me demande d'abord, pourquoi le ministre veut faire disparaître la régie et les pouvoirs, surtout, qu'elle détient, à moins qu'il ne me prouve et prouve aux députés de l'Assemblée nationale que la politique de la régie a été, jusqu'ici, un désastre administratif.

M. PINARD: Je vais essayer de répondre le plus spécifiquement possible aux interrogations du député de Maskinongé.

D'abord, je voudrais lui dire que ce n'est pas par plaisir ou par désir d'avoir des pouvoirs exorbitants que le ministre veut établir la nature des catégories et le nombre des permis de transports. J'ai donné des exemples tantôt pour bien signifier au député de Maskinongé l'à-propos, même la nécessité de donner ce pouvoir au ministre, vu les carences qui ont

existé et qui existent encore à la suite des ordonnances rendues par la régie. Pas parce que je veux critiquer la régie comme telle, mais n'ayant pas disposé à l'époque — et ne disposant pas encore — des services de recherche nécessaires et de tous les conseillers techniques qui lui seraient nécessaires pour faire des études économiques, de rentabilité, de besoin, je pense que ce sont les services techniques de recherche du ministère des Transports qui pourront établir des normes, qui pourront permettre au ministre d'édicter les règles relatives à la nature, aux catégories et au nombre de permis de transport.

J'ai donné à titre d'exemple — parce que c'était peut-être le meilleur — celui du transport scolaire. Je pense qu'avec les études qui ont été faites jusqu'ici, à la suite des mémoires qui ont été présentés devant la commission parlementaire des transports, il a été clairement indiqué — et souhaité — que le ministère des Transports établisse des normes qui permettraient au ministère de déclarer que pour servir une population écolière de 500 enfants, il faudrait avoir tant d'autobus.

En matière de transport par taxi, ce sont également les associations de taxis, les propriétaires de taxis, à titre d'artisans, ou les grands propriétaires de taxis qui ont fait valoir au ministère des Transports, en commission parlementaire, qu'il était temps et grand temps que le ministère réglemente ce transport, surtout dans les grands territoires comme ceux de Montréal, de Québec, et des villes moyennes comme Trois-Rivières, Sherbrooke, Hull, etc.

Pourquoi? Parce qu'il y a un commerce éhonté des permis de taxis qui s'est fait dans le passé — et qui se fait encore — parce qu'il y a trop de taxis à Montréal, par exemple, par rapport à la clientèle possible. Ce sont autant de décisions qu'il faudra avoir le courage de prendre. Et j'admets que ce n'est pas facile de prendre ces décisions, face à ceux qui prétendent avoir des droits acquis ou même avoir obtenu des privilèges à l'époque.

Ce sont autant de problèmes avec lesquels il faudra compter et c'est pourquoi je demande la coopération des députés, aussi bien du côté ministériel que de l'Opposition, pour nous permettre de mettre en place une véritable politique de transport.

A titre d'exemple, également, je voudrais dire qu'il a été très difficile au ministère des Transports de conclure des traités ou des accords de réciprocité avec les autres provinces, mais plus particulièrement avec certains Etats américains, par suite d'ordonnances rendues par la Régie des transports, qui venaient contredire, de façon assez évidente et parfois très évidente, le contenu de ces accords de réciprocité que le ministère s'apprêtait à signer avec le gouvernement des Etats voisins.

Je pourrais peut-être donner d'autres exemples. Il est évident cependant que le ministre ou le ministère ne viendra pas s'immiscer dans le travail de la Commission des transports qui remplacera éventuellement la Régie des transports...

M. PAUL: Oui, mais vous les placez dans...

M. PINARD: ... en ce qui a trait à l'émission des permis. Mais il y aura des normes quant â la nature, quand aux catégories et quant au nombre de permis de transport. Cela pourrait être un ordre de grandeur minimal et maximal. Par exemple, dans le cas du taxi, on dit qu'on devrait arriver à la norme de un taxi pour 800 personnes sur l'île de Montréal, plutôt que la norme actuelle qui est de 1 pour 400, alors qu'à Toronto c'est 1 pour 875 et que, dans la ville de Laval, la norme est de 1 taxi pour 1,100 personnes.

Vous voyez que ça ne se tient pas. Il faudrait donc faire une enquête économique, par des spécialistes en transport pour déterminer quelles doivent être les normes minimales et maximales à l'intérieur desquelles la régie ou la Commission des transports pourra émettre des permis, sans l'empêcher toutefois de procéder quand même à des enquêtes par voie d'audition pour savoir la nature du service demandé, la rentabilité économique du service demandé et à être accordé. Je pense que c'est un cadre de travail qui sera accordé à la régie ou à la Commission des transports, dans les circonstances, qui permettra d'en arriver à rendre des ordonnances probablement plus réalistes et plus basées sur le besoin réel de la population, plutôt que sur les pressions — je ne dis pas des pressions indues — ou les réclamations qui sont faites par divers requérants qui se présenteront à la régie, qui prétendant avoir des droits acquis dans tel ou tel domaine de transport ne veulent pas permettre l'entrée concurrentielle des compétiteurs.

M. LEGER: Le ministre vient d'affirmer qu'il n'a pas l'intention de s'immiscer dans le rôle de la Commission des transports, mais quand même, rien qu'une clarification, le bill permet au ministre de le faire, comme tel.

M. BERTHIAUME: Non. Dans des cas particuliers. On parle de normes, d'établissement de normes, de catégories, de nombre de permis, non pas de déterminer qui va en avoir, qui n'en aura pas. Cela, c'est le rôle de la commission, c'est spécifié plus loin.

M. LEGER: D'accord, mais le ministre peut quand même intervenir; la loi le lui permet.

M. BERTHIAUME: Absolument pas.

M. PINARD: Je viens de vous dire que le ministre, en vertu de l'établissement de normes minimales ou maximales, pourra accorder un instrument ou un cadre de travail à la Commis-

sion des transports, mais que ce n'était pas l'intention du ministre de dire à l'avance quelle est la personne qui devrait détenir tel permis de transport dans telle catégorie de transport. Ce n'est pas mon travail, ce n'est pas ma responsabilité et je ne voudrais pas intervenir dans le travail qui sera dévolu à la Commission des transports. Ce n'est pas du tout mon intention. Quand on parle d'une politique intégrée de transport, d'une politique globale de transport, il faut quand même qu'il y ait des normes et des critères d'établis. Ces critères et ces normes seront établis par des équipes composées de spécialistes en transport, de ceux qui détiennent des maîtrises en transport, qui ont fait des recherches économiques sur la rentabilité de tel mode de transport par rapport à tel autre et sur le nombre de personnes qui devraient être desservies par tant d'unités de transport, au niveau scolaire, par exemple, au niveau du transport en commun, au niveau du transport par taxi dans une agglomération urbaine, dans un territoire donné.

C'est là le sens de mes propos; le pouvoir que je demande, dans mon esprit à moi — je suis sincère quand je le prétends et quand je l'affirme — ne devrait pas aller plus loin que cela.

M. LEGER: Je sais que c'est l'intention du ministre de ne pas aller plus loin que cela, mais l'article 5 lui donne, quand même, le pouvoir de le faire. Je sais que ce n'est pas son intention d'intervenir, mais il a quand même le pouvoir de le faire. On ne peut pas dire que la loi ne lui permet pas de le faire, puisqu'elle dit: "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer la nature, les catégories ou le nombre des permis de transport. La nature et le nombre, c'est par cela qu'indirectement on peut contrôler. Je ne dis pas que c'est l'intention du ministre, je suis bien d'accord avec lui, il a bien d'autres chats à fouetter, mais la loi lui en donne quand même le pouvoir.

M. BERTHIAUME: J'aimerais référer le député de Lafontaine aux articles 29 et suivants: pouvoirs et fonctions de la commission. Ils sont essentiellement différents des pouvoirs du ministre.

M. LEGER: 29 ou 32.

M. BERTHIAUME: 29, oui, les fonctions et pouvoirs de la commission. Je ne l'ai pas lu, mais c'est dans ce coin-là qu'on indique comment la commission doit adjuger les permis.

M. PAUL: Oui, mais à l'intérieur.

M. BERTHIAUME: A l'intérieur, oui, forcément.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'intérieur des droits dévolus au ministre par réglementation.

M. BERTHIAUME: Maintenant, si Jean-Noël Tremblay, de Chicoutimi, demande un permis, le ministre n'y peut rien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord, mais...

M. BERTHIAUME: Je pense que c'est dans ce sens-là.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... la Commission des transports, dans l'exercice de son mandat, va devoir s'en remettre aux pouvoirs décrits dans l'article 5 par la réglementation.

M. BERTHIAUME'. Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député de Lafontaine a raison de dire que le ministre a virtuellement le pouvoir même d'aller au-delà de ce que la commission pourrait décider. Il pourrait intervenir, s'il le voulait.

Nous avons déjà signalé ce danger au ministre; il y a une sorte de contradiction, si l'on veut, dans la dévolution du mandat. La Commission des transports, son mandat est décrit dans le projet de loi.

D'autre part, à l'article 5, on se rend compte que, par réglementation, le lieutenant-gouverneur en conseil, c'est-à-dire le gouvernement, peut quand même se réserver le droit d'intervenir à diverses instances et en divers domaines pour faire une réglementation qui, elle, à son tour, liera la commission des transports, indépendamment du mandat qui lui est déjà dévolu par la loi.

Nous avons discuté longuement cette question quand nous avons fait l'étude en deuxième lecture et nous trouvions à ce égard les pouvoirs du ministre exorbitants. Maintenant, le ministre nous donne des explications. Moi, je prends sa parole évidemment. Le ministre, comme le disait le député de Lafontaine, n'interviendra pas à tous vents et à tous propos. Mais il reste qu'il ne faudrait pas qu'il y ait à un moment donné une sorte de conflit entre les pouvoirs déjà reconnus à une commission des transports qui, elle, est une sorte de quasi tribunal, et, d'autre part, la possibilité pour le ministre d'intervenir par voie de réglementation et ainsi contredire l'autorité de la commission des transports.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques du ministre en réponse aux objections que je lui avais faites. Sans blâmer la régie des transports, il dit que cette régie a émis des ordonnances qui ont rendu très difficile la signature d'un traité de réciprocité avec les provinces voisines et probablement aussi avec le gouvernement central. Le ministre admettra que ce n'est pas suffisant pour, du même coup, rejeter un organisme et

surtout lui soustraire les pouvoirs qu'il avait et qu'il a exercés avec beaucoup de jugement. Le ministre dit que la régie ne possède pas les conseillers techniques, les recherchistes, elle n'a pas le service de recherche nécessaire pour analyser objectivement toutes les demandes qui lui sont présentées. Il y a moyen d'obvier à cette lacune si elle existe, c'est que le ministre mette à la disposition de la régie du personnel compétent ou qu'il assigne du personnel de son ministère des Transports à la régie des services publics pour que ces fonctionnaires jouent le même rôle qu'ils peuvent jouer au sein du ministère. A mon point de vue, ce n'est pas un argument très fort. Le ministre a-t-il l'intention d'établir des professions fermées dans le monde du transport? Je m'interroge. La nouvelle commission des transports ne sera-t-elle que mandataire du ministre des Transports et du conseil exécutif à la suite de l'arrêté en conseil dont il est question à l'article 5?

Pour toutes ces raisons, M. le Président, je proposerais que le sous-article b) soit amendé en rayant les mots, à la deuxième ligne: "ou le nombre des permis de transport" pour que l'article se lise comme ceci: "b) déterminer la nature, les catégories," à moins que le ministre consente à changer le mot "nombre" par "cadre", parce que le ministre tout à l'heure a parlé de cadre. Alors, si le ministre veut changer son article et inscrire le mot "cadre" à la place de "nombre," ce serait plus facile, quant à moi toujours et je suis sûr que mon collègue, le député de Chicoutimi, partage mon point de vue, d'accepter cet article qui pourrait se lire:

"Déterminer la nature, les catégories ou les cadres des permis de transport." Plutôt que le nombre. Je pense bien que cela rejoint l'idée du ministre parce qu'en l'écoutant j'ai décelé chez lui une franchise, une interprétation, une politique qu'il veut établir, mais il deviendra l'objet de pressions.

M. BERTHIAUME: Est-ce que le député de Maskinongé pourrait trouver un mot peut-être plus précis que cadre? On comprend son idée.

M. PAUL: Je peux faire appel à mon collègue linguiste.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tout dépend ce que l'on entend...

M. PINARD: Est-ce qu'on me permettrait, pour mieux se comprendre, que je donne de nouveau un exemple? Est-ce que cela doit être le rôle de la Régie des transports actuelle ou de la future Commission des transports de déterminer quel doit être le nombre minimum ou maximum de taxis qui vont donner des services à une population donnée, par exemple dans le territoire de la Communauté urbaine de Montréal?

M. PAUL: C'est la commission qui, après enquête, va le savoir. Comment le ministre, à l'avance, avec l'aide des technocrates, va-t-il pouvoir établir que, dans la région de Chicoutimi ou dans la région de Trois-Rivières, cela prend tant de taxis? C'est la même chose pour la région de Saint-Jérôme, dans les Laurentides, alors qu'il y a un accroissement quotidien de population; la population, dans certaines petites municipalités des Laurentides, a doublé et triplé depuis cinq ans. Alors comment le ministre, à l'avance, peut-il déterminer, lui, que dans ce territoire du Québec il y aura tant de permis de transport?

M. PINARD: En somme, c'est tout le problème qui est posé à savoir si le ministre, à l'intérieur de la loi no 23, peut également avoir des pouvoirs de réglementation tels que, sans lier de façon spécifique la Commission des transports qui aura à émettre des permis à la suite d'audition des requérants, il puisse quand même avoir la responsabilité de déterminer le nombre minimum ou maximum. C'est un cadre de travail qui permettrait à la régie de mettre en application une politique des transports réaliste, sur des bases de rentabilité économique, de qualité de services à être rendus à la population, etc.

M. PAUL: C'est une nécessité.

M. PINARD: Pour bien asseoir l'argumentation que j'ai faite tantôt et donner plus de réalisme aux exemples que j'ai apportés pour expliquer la nature des pouvoirs que je veux exercer comme ministre des Transports, je serais bien prêt, à la suite des remarques des députés de Maskinongé, de Chicoutimi et de Lafontaine, à dire, à l'article 5, sous-paragraphe b), que le ministre demande le pouvoir de déterminer la nature, les catégories ou le nombre minimum ou maximum des permis de transport. Cela donnerait précisément cette souplesse qui permettra, à la Commission des transports, d'adjuger les permis, dans le cadre d'une réglementation qui sera la conséquence logique d'une étude de transport faite par des spécialistes en la matière.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense qu'ici on commence à mieux se comprendre. Je comprends l'argumentation du ministre. Le ministre doit être responsable de ce qu'on appelle la politique intégrée de transport. Cela, nous ne le contestons pas. C'est une responsabilité du ministre. Maintenant, pour l'assister dans son travail de surveillance dans l'application de cette politique intégrée de transport, le ministre doit avoir quand même un droit de regard sur certaines exigences comme on le précise au sous-paragraphe b): "déterminer la nature, les catégories ou le nombre de permis de transport". Je vais attendre que le ministre ait fini.

Alors, j'entends très bien que le ministre veuille déterminer la nature, les catégories de

permis de transport. Le ministre vient d'apporter un argument, une explication qui se défend. Il dit: Il faudrait quand même que le ministre ait une certaine latitude pour qu'il y ait politique intégrée, ait une certaine latitude pour qu'on ne dépasse pas un maximum ou un minimum de permis. C'est ça que le ministre veut dire.

Mais est-ce que la Commission des transports ne pourra pas, elle-même, faire ses règlements à partir de certains minima ou maxima établis en vertu d'une politique générale? De là à déterminer le nombre, dans chaque cas, cela devient extrêmement dangereux parce qu'il y a quand même une mouvance là-dedans. Il y a des changements qui surviennent. Il y a des accroissements de population, des diminutions de population, des exigences de services qui se révèlent aujourd'hui et qui peuvent être très différents demain. J'admets l'argumentation du ministre, sauf que je ne voudrais pas qu'il ait, par réglementation, le droit de fixer le nombre exact de permis de transport. J'admets, avec le ministre, qu'il peut y avoir un cadre pour déterminer les minima et les maxima, mais il faut, quand même, que ce soit très souple, cette affaire-là, à cause des changements qui surviennent fatalement dans les besoins et dans les exigences des citoyens.

Si, par exemple, la population de la ville de Terrebonne, tout à coup, s'accroît considérablement, les minima et les maxima doivent être très flexibles à la Commission des transports qui doit avoir l'autorité pour juger du nombre de permis à émettre. Si c'est le ministre qui est toujours le juge, je pense que la commission va se trouver paralysée. La Commission des transports doit, à mon sens, travailler à l'intérieur d'un cadre assez souple pour qu'on n'ait pas toujours la tentation d'accuser le ministre de diminuer ou d'augmenter, sans raison valable, le nombre des permis de transport.

Le ministre en est conscient ; il est dans la vie politique depuis assez longtemps pour savoir que, quand il y a des ennuis, ce ne sont jamais les commissions qui sont prises à partie. C'est toujours le gouvernement, le ministre responsable. Je pense que le ministre, avant de se donner ce pouvoir, devrait voir à ce que ce pouvoir ne soit pas d'une nature telle qu'il constitue, pour lui, un embarras constant et un sujet de contestation du gouvernement.

M. PINARD: J'ai fait l'étude du rapportée Me René Dussault sur la ligne de démarcation qui doit exister entre le pouvoir de l'exécutif gouvernemental, du lieutenant-gouverneur en conseil et des ministres, par rapport aux pouvoirs et prérogatives qui doivent être accordés à des commissions. C'est là que j'ai puisé mon argumentation, mais je l'ai basée aussi sur des exemples d'ordre pratique.

Par exemple, qui a la responsabilité de déterminer le nombre de lits qu'il doit y avoir dans un hôpital au service de la population, si ce n'est le ministre qui applique une politique hospitalière pour rentabiliser les investissements de l'Etat et pour donner le meilleur service hospitalier et médical dans les circonstances? Avant, il y avait passablement de désordre, alors que c'étaient des corporations privées qui demandaient des permis de construire, qui bâtissaient, parfois beaucoup trop gros, parfois pas assez gros pour les besoins de la population, qui déterminaient en quelque sorte quels services devaient être rendus à une population donnée dans un territoire donné. Aujourd'hui, le ministre des Affaires sociales, à bon droit, a rapatrié ces pouvoirs de réglementation. C'est sa responsabilité, maintenant, de déterminer si tel hôpital doit être construit dans telle région; dans l'affirmative, combien il doit y avoir de lits à la disposition de la clientèle possible, combien il doit y avoir de services médicaux, spécialisés ou non, pour faire face à la situation.

Cela a été la même chose à l'éducation, pour savoir combien d'écoles, au niveau primaire, au niveau secondaire et au niveau collégial, devaient être bâties, quelles étaient les normes qui devaient être adoptées dans les circonstances pour donner le meilleur service scolaire, compte tenu de l'investissement fait par l'Etat sous forme de subventions et par le public contribuable.

Ce sont autant d'exemples dont je me suis servi pour en arriver à faire rédiger le projet de loi tel que nous l'avons devant nous, ce matin, pour étude. Il me semble qu'il y a une grande analogie entre les pouvoirs qui sont demandés par le ministre des Transports, ce matin, et les pouvoirs qui ont été demandés et accordés à d'autres ministres qui ont poursuivi des fins analogues, sauf que ces fins reçoivent une application dans un domaine différent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Justement, le ministre se sert d'une analogie. Or, il sait que toute comparaison est boiteuse. Il a justement pris une comparaison qui est plus que boiteuse. Lorsqu'il s'agit de déterminer les besoins en services hospitaliers, on parle en termes de grandes unités, d'un hôpital, par exemple. D'accord, il est assez facile pour le ministre des Affaires sociales de déterminer que, dans telle région, il ne peut y avoir, en raison de la population et de la nature des services qu'on exige, que deux, trois ou quatre hôpitaux de tel ou tel type. Ce sont de grandes unités, comme pour les écoles. Mais le ministre parle ici du nombre de permis de transport. Là, ce n'est pas du tout la même chose. Ce ne sont pas des unités. Ce n'est pas une immense unité regroupée. C'est un ensemble d'individus qui peuvent obtenir des permis de transport. Je crois qu'on ne peut pas faire de comparaison, ici. L'argumentation qu'utilise le ministre ne s'applique pas à un cadre aussi mouvant que celui des transports, puisqu'il ne s'agit pas d'unités regroupées, comme c'est le cas d'un hôpital ou d'une école, mais d'un ensemble d'unités qui,

additionnées, peuvent répondre aux exigences et aux besoins qui se manifestent, selon des maxima et des minima.

J'accepte la théorie du ministre sur des maxima et des minima. Mais je ne voudrais pas qu'il parte de l'exemple qu'il vient de choisir pour asseoir très rigoureusement sa position. Je crois qu'elle doit être plus souple que cela.

M. PINARD: Oui. L'exemple que je viens de donner était pour justifier la demande du ministre des Transports d'avoir des pouvoirs jugés exorbitants par certaines personnes. C'était la réponse fondamentale que je voulais donner à l'argument qui a été évoqué tantôt. Quant à l'exemple que j'ai donné pour faire suite à ces remarques fondamentales au niveau des principes, j'admets que cela puisse être discutable. C'est pour cela que j'ai dit tantôt que je serais prêt à amender le paragraphe b) de l'article 5 pour dire que le ministre demande le pouvoir de déterminer la nature des catégories ou le nombre minimum ou maximum de permis de transport.

M. PAUL: Pourquoi n'employez-vous pas le terme de "cadre"? Est-ce que cela correspondrait à l'idée du ministre?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le mot "cadre" est peut-être un peu équivoque.

M. PINARD: C'est cela. On pourrait peut-être aussi dire: Le nombre optimal de permis de transport. Optimal, je pense que cela se réfère à la nécessité économique, à la nécessité au plan du service et de la qualité du service. Cela donne quand même une idée de la responsabilité qui est dévolue à quelqu'un de voir à ce que le public voyageur reçoive le meilleur service, dans les circonstances. Il y a quand même un ministère qui a cette responsabilité et une commission qui a la responsabilité d'appliquer des règles normatives à l'intérieur d'un cadre donné. Je pense que le mot "optimal" est approprié dans les circonstances.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je ne sais pas qui a suggéré au ministre ce terme "optimal", parce que "optimus", cela a quand même un sens.

M. PINARD : Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Là, on parle en termes de qualité.

M. PINARD: On dit optimaliser un investissement, optimaliser une politique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Optimiser ou optimaliser, tous ces néologismes, cela veut dire qu'on lui donne son efficacité la plus grande en termes de qualité. N'oubliez pas l'étymologie du mot optimus. Cela veut dire le meilleur. Cela ne réfère pas au nombre, cela réfère à la qualité. Cela peut référer au nombre, mais par inférence seulement.

M. PINARD: C'est cela. Justement, le nombre pourrait avoir une conséquence sur la qualité du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. Mais il reste qu'il faudrait, à ce moment-là, partir du nombre, puisque c'est le nombre qui déterminera la qualité, qui fera en sorte qu'il y ait une qualité de service de transport qui satisfasse aux exigences et besoins des citoyens d'une ville, d'une zone déterminée. Le mot "cadre" est peut-être équivoque. Je préférerais qu'on mette "à l'intérieur de minima et de maxima". Parce que j'ai peur du mot "optimal".

M. PINARD: Je serais prêt à accepter cet amendement pour ajouter les mots minimum et maximum.

De quelle façon le rédiger pour qu'il soit bien français et qu'il donne toute sa signification? C'est peut-être un problème de rédaction.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela peut devenir un peu chinois d'ajouter des virgules et de faire de la sémantique.

M. PAUL: Vous pouvez toujours consulter Mme le ministre des Affaires culturelles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est plus elle qui est responsable.

M. PAUL: C'est vrai. L'Office de la langue, c'est le ministre de l'Education. Je m'excuse, je retire ma suggestion.

M. LE PRESIDENT: L'article 5 b) est adopté tel qu'amendé?

M. PAUL: Tel qu'amendable.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on pourrait suspendre l'article 5b) en attendant?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre pourrait nous présenter une rédaction.

M. BERTHIAUME: Nous pouvons continuer et y revenir dans quelques minutes.

M. PINARD: Est-ce que — c'est une demande que je fais — ça doit être au singulier ou au pluriel? Si c'est au singulier, on dit le nombre minimum et maximum de permis de transport; si c'est préférable de le mettre au pluriel. on dira les nombres minima et maxima de permis de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le singulier.

M. PINARD: Le singulier comprend le pluriel.

M. PAUL: La règle d'interprétation, le chapitre 1.

M. PINARD : Je pense que le sous-amendement proposé irait.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on peut dire, pour le bénéfice du journal des Débats, "le nombre minimum et maximum des permis de transport"?

M. PAUL: Quant à moi, ça va.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense que ça rejoint aussi l'idée du ministre.

M. PAUL: Surtout qu'on le protège et qu'on le met à l'abri des critiques. Comme le signalait tout à l'heure mon collègue, le député de Chicoutimi, il en aura assez de supporter les critiques bien fondées, sans qu'on lui fasse porter le fardeau de critiques mal fondées.

M. BERTHIAUME: D'ailleurs, quand nous parlions d'hôpitaux ou d'écoles, je crois que nous pensions un peu à la même chose, soit à un territoire donné.

M. PAUL: Mais, dans le cas des hôpitaux, ce n'est pas chapeauté par un organisme parajudiciaire.

M. BERTHIAUME: Non, non.

M. PAUL: Le ministre, tout à l'heure, a parlé des hôpitaux, mais, là, il y a une commission des transports. J'aurais pu lui rétorquer: Comment se fait-il, par exemple, que, dans le domaine de la justice, ce sont nos juges qui établissent des règles de pratique hors la connaissance et sans la nécessité de l'approbation du ministre de la Justice? Je n'ai pas voulu discuter ce point-là. Ce qui importe, c'est qu'en somme, par suite d'une collégialité, on puisse satisfaire et le désir du ministre et les justes revendications de l'Opposition. C'est tout.

M. LE PRESIDENT: Article 5b), adopté tel qu'amendé.

Avant de passer à l'article 5c), je voudrais mentionner que M. Tremblay, député de Chicoutimi, remplace M. Lafontaine, député de Labelle.

Article 5c)?

M. LEGER: M. le Président, est-ce que je pourrais seulement faire une petite remarque concernant une déclaration qui a été faite en mon absence, avant que j'arrive, par le député de Maskinongé? Il disait qu'étant donné que les péquistes n'étaient pas présents il tenait pour acquis qu'il pouvait parler en notre nom. Je dois dire, d'abord, que c'est M. le député de Sainte-Marie qui est responsable de la commission des transports et qu'il est malheureusement obligé d'être à la commission de l'agriculture. Il ne peut pas être aux deux places à la fois. Je ne le remplace que pour certains aspects municipaux, de la commission des transports. Je ne pense pas que le député de Maskinongé puisse tenir pour acquis que la partie péquiste va le suivre, surtout quand on voit...

M. PAUL: Dieu m'en garde, surtout!

M. LEGER: C'est important. Que le député écoute ce que j'ai à dire.

M. PAUL: Ce matin, le parti péquiste s'engage sur une pente dangereuse, quand on sait que le vieux, vieux chef a une rencontre avec les chefs communistes français. Je ne m'aventurerais pas là-dessus.

M. LEGER: Le député de Maskinongé devrait suivre ce qui se passe dans son comté, puisqu'un dernier sondage a prouvé que, dans son comté en particulier, il est en train de s'effondrer. C'est la même chose dans les comtés de Shefford et Labelle.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LEGER: Les trois députés d'Unité-Québec qui sont là sont en train de s'effondrer, d'après les derniers sondages que nous avons faits. Même dans mon comté, ils sont en train de disparaître.

M. PAUL: Je savais qu'il n'était pas sérieux, mais je ne savais pas qu'il était malade à ce point-là...

M. LEGER: Que le député vienne dire qu'il parle en notre nom...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LEGER: ... nous ne pouvons pas accepter cette chose-là. M. le Président, c'est mon droit de réfuter des prétentions du député de Maskinongé.

M. LE PRESIDENT: Je considère ça comme étant hors d'ordre.

M. PAUL: Je viens d'être attaqué, M. le Président. Je ne peux pas soulever une question de privilège, mais j'ai le droit de faire un appel au règlement.

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. LEGER : M. le Président, est-ce que ce n'est pas moi qui ai été attaqué tantôt?

M. PAUL: Sur un appel au règlement.

M. LEGER: C'est là-dessus que j'étais en train de parler, sur un appel au règlement.

M. PAUL: Vous venez d'enfreindre le règlement; c'est immédaitement que je dois intervenir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Une vraie mentalité de frère !

M. LEGER: De toute façon, je ne suis certainement pas dans la même confrérie que le député de Chicoutimi, je m'en excuse.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Allez retrouver votre Bernadette Devlin.

M. LEGER: M. le Président, le député de Maskinongé a ouvert une porte en mon absence; il aurait pu attendre que je sois présent. Je pense que c'est mon devoir de réfuter ses affirmations. En ce qui me concerne, l'incident est clos.

M. LE PRESIDENT: Je considère ce débat comme étant clos.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Revenons au sérieux.

M. LE PRESIDENT: Article 5c)?

M. PINARD: Au sous-article c) de l'article 5, le ministre demande le pouvoir de "fixer les droits annuels ou autres payables pour la demande ou la délivrance de permis..."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'émission. Délivrance, qui a mis ce mot-là?

M. PINARD: J'admets qu'il faudrait corriger, "et déterminer les cautionnements qui peuvent être exigés." Alors l'article 5 c) n'est que le pendant...

M. PAUL: Bien c'est aux fins de cautionnements.

M. PINARD: ... naturel de l'article 5 b). Il est normal en effet que des droits soient exigibles en échange de privilèges accordés dans l'intérêt du public. Il est aussi normal que pour assurer le sérieux des demandes et le sérieux des transporteurs qui se voient accorder des privilèges on exige d'eux des cautionnements. Il appartiendra toujours au lieutenant-gouverneur en conseil, dans le contexte de la responsabilité de l'Exécutif, de fixer les droits et les cautionnements qui accompagnent les demandes de permis et leur utilisation.

Alors, tout de suite, pour apporter une correction, je voudrais dire que le mot délivrance devrait être remplacé par le mot émission. Emission de permis au lieu de délivrance de permis.

M. LE PRESIDENT: C'est un amendement que vous faites?

M. PINARD: Oui, je propose de remplacer le mot délivrance, à la 2e ligne du sous-article c) de l'article 5, par le mot émission.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PAUL: Adopté. Est-ce que le ministre peut nous dire quelles seront les normes qui serviront de base quant au montant à être fixé comme cautionnement?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la caution garantie.

M. PAUL: Cela n'existe pas actuellement, c'est une exigence nouvelle qu'on introduit dans le transport.

M. PINARD: Actuellement, on me dit que devant la Régie des transports, lorsqu'une requête est présentée, il faut déposer avec la requête un certain montant qui est fixé par la régie, et ce dépôt se fait par chèque certifié.

M. PAUL: C'est la même chose à la Commission de contrôle des permis d'alcool.

M. PINARD: Alors, il pourrait arriver qu'il y ait modification de ce cautionnement ou de ce dépôt.

M. PAUL: Ce n'est pas la même chose, un cautionnement et un dépôt.

M. PINARD: Oui, je comprends, il peut y avoir un dépôt en argent, c'est-à-dire sous la forme d'un chèque certifié par la banque, pour la procédure de l'introduction de la requête devant la régie. Mais, dans le cas du permis qui éventuellement serait adjugé par la Commission des transports ou par la régie, il pourrait y avoir également obligation de déposer un cautionnement d'assurance, cautionnement d'exécution sous forme de dépôt. Cautionnement d'assurance comme c'est le cas, par exemple, pour le ministère de la Voirie, des Travaux publics en matière d'appel d'offres et d'adjudication de contrats, pour fins d'exécution des travaux selon les plans et devis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais quelle serait l'intention du ministre ici, lorsqu'il exigerait un cautionnement? Est-ce qu'il veut indiquer par là que tout requérant, après avoir rempli des formalités qu'exige la commission, devrait au surplus fournir une garantie en argent, garantie qui indiquerait sa solvabilité, son sérieux et son intention réelle d'exploiter une entreprise de transport?

M. PINARD: On m'explique qu'à l'heure actuelle il y a des requérants qui se présentent

devant la régie, qui demandent un permis de transport dans telle catégorie ou dans tel domaine de transport. Une fois le permis adjugé, ils se foutent royalement de l'exécution de ce permis, le laissent tomber, ne l'utilisent pas. Alors, aucune pénalité ne leur est imposée. Ils ont pris la place d'un autre transporteur, dans le transport scolaire par exemple, ou dans le transport à charte-partie.

A ce moment-là, il cause un inconvénient d'ordre économique, c'est certain, mais aussi au plan du service qui devrait être donné à une certaine catégorie de population. Il faut que ce soit beaucoup plus sévère, et c'est pourquoi nous disons que si un requérant est sérieux, il doit faire la preuve de son sérieux quand il se présente devant la commission. Il faudra qu'il fasse un dépôt au moment de la présentation de sa requête, et si un permis lui est adjugé, qu'il prouve le sérieux de sa décision de bien mettre en application et de bien utiliser le permis qui lui est octroyé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici, je comprends le bien-fondé d'une exigence comme celle-là. Toutefois, est-ce que le ministre pourrait nous fournir une indication sur l'importance de cette garantie? Supposons que je me présente pour obtenir un permis de transport du lait, je suis normalement sensé avoir tant de véhicules. Je présente ma requête à la régie avec le petit montant d'argent qui est exigé et, une fois que le permis m'est octroyé, il faudrait que je donne une preuve de mon sérieux, c'est-à-dire de ma volonté réelle de me lancer vraiment dans l'entreprise de transport pour laquelle je sollicite un permis.

Quel pourrait être l'ordre de grandeur de cette garantie en termes d'argent? Est-ce qu'on exigera que je donne une garantie de $1,000, $2,000 ou $5,000?

M. PINARD: Ce peut être proportionnel.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui d'accord, ce peut être proportionnel, mais il reste qu'il y a des investissements de base, si vous vous lancez dans une entreprise de transport, ce qui est déjà une garantie de sérieux. Si vous avez déjà acheté des véhicules ou que vous avez des engagements fermes d'en acheter, vous êtes déjà lié. J'aimerais savoir si cela existe ailleurs, dans les lois.

M. PINARD: On me dit qu'à l'heure actuelle, le dépôt qui est exigé au moment de la présentation de la requête est un dépôt nominal, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de barème précis. Il n'existe pas d'obligation de déposer un cautionnement d'exécution une fois le permis adjugé au transporteur ou au requérant. C'est ce que nous voulons corriger. On pourrait prendre comme exemple, pour établir un ordre de grandeur, comme l'a demandé tantôt le député de Chicoutimi, la pratique qui était en vigueur au ministère de la Voirie ou des Travaux publics, selon le cas, où le cautionnement d'exécution est basé sur un certain pourcentage, compte tenu de l'ampleur du contrat à être exécuté.

Si ma mémoire est fidèle, à l'époque de 1960 à 1966, au moment où le système de soumissions publiques a été instauré, le cautionnement qui devait être déposé au moment de la présentation de l'offre de service était de 10 p.c; le cautionnement d'exécution devait être fait sous forme de dépôt d'une police d'assurance pour couvrir le montant de la main-d'oeuvre payable, le montant du coût des matériaux fournis pour l'exécution du chantier, et je pense qu'une partie du cautionnement doit s'appliquer aussi à la garantie légale prévue dans le code civil pour la protection contre les malfaçons ou les vices d'exécution.

M. PAUL: D'ailleurs, cette politique est également appliquée, à Montréal dans l'octroi des contrats de déneigement. On exige également 10 p.c. du montant total de la soumission pour une période de trois ou cinq ans, justement pour couvrir le champ que vient de nous énumérer le ministre.

M. PINARD: C'est dans ce cadre que les règlements pourraient être édictés quant au montant de la garantie exigée.

Je ne veux pas me commettre ce matin parce que je laisse cette responsabilité à des experts en la matière et probablement aussi à des actuaires qui pourront éventuellement être consultés pour nous donner le meilleur tableau des cautionnements qui devraient normalement être exigés par la commission des transports.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe c) est adopté. Paragraphe d).

M. LEGER: M. le Président, sur le paragraphe d), j'ai, à plusieurs occasions, soumis au ministre des problèmes concernant les commissions de transport. Il me disait toujours que ce n'était pas le bon article, mais il n'a jamais répondu à la question bien précise que je lui posais. Je voudrais lui faire remarquer qu'il y a eu un mémoire présenté par les commissions de transport des communautés urbaines de Montréal et de Québec et de la Communauté régionale de l'Outaouais, qu'il a certainement eu en main, et qu'à la page 4 de leur mémoire, à l'article 6, les trois communautés urbaines disaient que les pouvoirs de réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil prévus à l'article 5 du bill — pas à un autre article, à l'article 5 — semblent devoir s'étendre aux moindres détails de l'administration des entreprises de transport et venir ainsi en conflit avec les particularismes du transport des communautés urbaines où chacune possède des problèmes spécifiques. Je me réfère particulièrement au paragraphe d) où nous sommes rendus. Le

ministre semble toujours impatient et il ne répond jamais à ma question qui est bien précise. Ce paragraphe donne la possibilité au lieutenant-gouverneur en conseil de décréter par règlement des normes de tarifs, de taux ou de coûts de transport. Pour les commissions de transport de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, accepter que ces pouvoirs de réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil s'appliquent aux commissions de transport des communautés urbaines serait permettre qu'une nouvelle instance d'autorité, par-dessus celle déjà existante du conseil de la communauté urbaine, de la commission municipale de Montréal, vienne s'immiscer dans les affaires de juridiction locale déjà bien administrées.

Comme le ministre n'a jamais dit ce qu'il pensait sur ce point, qu'il n'a pas semblé encore accepter le projet d'amendement que je lui proposais à la fin de l'article 5, qu'il ne nous dit pas qu'il aura, au chapitre des communautés urbaines de Montréal ou de Québec, un amendement là-dessus, j'aimerais savoir à ce stade-ci, étant donné que les commissions de transport s'interrogent sur l'article 5, quelle est son intention concernant une réglementation qui touchera directement les commissions de transport. Peut-il me répondre précisément là-dessus sans essayer de dire que ce n'est pas dans l'article?

M. BERTHIAUME: Une question de règlement, M. le Président.

M. LEGER: M. le Président, j'ai posé une question au ministre. Chaque fois le député de Laprairie vient empêcher le ministre de répondre.

M. LE PRESIDENT: La question de règlement.

M. LEGER: Le ministre veut-il répondre à ma question?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est une question de règlement.

M. LE PRESIDENT: La question de règlement a été soulevée, la parole est au député de Laprairie.

M. LEGER: Qu'il pose sa question de règlement, M. le Président.

M. BERTHIAUME: L'article 128 du projet de loi, si le député de Lafontaine veut s'y référer, touche exactement la question qu'il soulève.

M. LEGER: M. le Président, ma question était bien précise, les commissions de transport...

M. BERTHIAUME: M. le Président, je n'ai pas fini de poser ma question de règlement.

M. LEGER: ... demandent, à l'article 5 précisément, que le ministre donne une réponse sur l'article 5.

M. BERTHIAUME: L'article 128 dit ceci: "L'article 239 de ladite loi est modifié en y ajoutant à la fin les alinéas suivants:

"Les règlements adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu de l'article 5 de la Loi des transports s'appliquent à la commission ainsi qu'à ses moyens ou systèmes de transport." Si le député de Lafontaine veut contester cette idée, je pense que l'endroit indiqué est bien l'article 128.

M. LEGER: M. le Président, sur le point de règlement, ce n'est pas un point de règlement, premièrement, parce que ça n'affecte pas la question précise que je pose au ministre à l'article 5 et, quand nous arriverons à l'article 128, une réglementation générale aura déjà été adoptée à l'article 5. Je pose la question au ministre à ce stade-ci: Quelle est son intention concernant les commissions de transport? Veut-il qu'elles soient incluses dans l'article 5 ou s'il nous prépare en disant qu'il y aura des amendements à l'article 128? Il me semble que c'est une question bien simple et dans l'ordre.

M. PINARD: Je suis bien prêt à répondre immédiatement à la question du député de Lafontaine, sauf que je fais la réserve que je ne serai pas prêt à accepter l'amendement qu'il nous a proposé vendredi alors que nous avons décidé, en commission parlementaire, de reporter la discussion sur cette proposition d'amendement aux articles 128 et suivants.

En l'absence du député de Lafontaine, nous n'avons pas voulu le prendre par surprise. J'avais une réponse à donner, comme je le lui avais promis, vendredi, mais nous avons attendu son retour.

Nous nous sommes entendus à l'avance, des deux côtés de la table, pour dire que cette discussion se ferait de façon plus détaillée et plus large aux articles 128 et suivants. Sauf que je suis prêt à répondre immédiatement sur le problème fondamental qu'il pose à savoir quels sont les pouvoirs que le ministre demande pour lui-même et son ministère, face aux pouvoirs déjà accordés par la loi aux communautés urbaines et aux commissions de transport des communautés urbaines.

Je dis ceci: L'article 5 du projet de loi no 23 ne fait que donner au lieutenant-gouverneur en conseil des pouvoirs de réglementation. Ces pouvoirs de réglementation, en vertu du bill no 23, ne pourront pas, il va sans dire, être exercés de façon à modifier d'autres lois telles les lois constitutives des communautés urbaines et régionales. Ceci est juridiquement impossible.

En d'autres termes, il y a des chartes ou des...

M. PAUL : Actes constitutifs.

M. PINARD: ...actes constitutifs pour les communautés urbaines, et ces actes constitutifs ne sont en aucune façon touchés ni affectés par l'article 5 du bill no 23. L'article 5, tel que rédigé, n'enlève ni ne donne aucun pouvoir, aucune obligation supplémentaire à quelque commission de transport de communautés urbaines ou régionales que ce soit. On ne voit pas pourquoi, alors, on dirait spécifiquement à l'article 5 que cet article, qui de toute façon ne peut pas s'appliquer aux communautés urbaines et régionales, ne s'y applique pas. Il reste cependant, et je l'admets, que le bill no 23 touche aux commissions de transport des communautés urbaines et régionales. Ceci est particulièrement vrai des articles 127 et suivants. Mais, tant que nous n'aurons pas adopté les articles 127 et suivants, nous n'aurons touché en rien aux droits et obligations des commissions de transport des communautés urbaines, et c'est pourquoi l'amendement du député de Lafontaine est prématuré à tout le moins.

S'il veut présenter un tel amendement, je ne manquerai pas de m'y opposer. Après une analyse plus exhaustive du contenu de son amendement, vendredi, par les conseillers juridiques du ministère et par ceux de la commission de législation du gouvernement, il m'a été suggéré de demander le rejet de cet amendement, parce qu'il serait contraire à l'économie de la loi qui est actuellement en discussion.

M. LEGER: M. le Président, le député de Napierville-Laprairie a invoqué tout à l'heure l'article 429 a), qui arriverait à dire exactement le contraire de ce que le ministre vient de dire, et je voudrais qu'il le clarifie. L'article 429 a) dit que "tout règlement, résolution ou ordonnance adopté, après le 31 décembre 1972, par une municipalité relativement aux moyens ou systèmes de transport par véhicule soumis à la juridiction de la Commission de transport du Québec — par l'article 5 — à la construction des véhicules, à la circulation des véhicules lourds et à l'utilisation des véhicules ailleurs que sur les chemins publics, doit, avant d'entrer en vigueur, être approuvé par le ministère des Transports."

La commission de transport dit que par l'article 429 a), souligné par le député de Napierville-Laprairie, tantôt, le rôle des administrateurs des commissions de transport des communautés urbaines devient en pratique illusoire et académique au point de les réduire au simple rang de subalternes du ministre des Transports, chargés tout simplement d'exécuter les directives de ce dernier.

Vous dites que leur charte leur permet de ne pas être soumis à l'article 5 alors que l'article 429 a), présenté à l'article 82 du bill no 23, dit le contraire. Est-ce que le ministre pourrait clarifier ce point-là?

M. PINARD : Je pense bien que le député base son argumentation sur le contenu du mémoire qu'il a en sa possession et dont il vient de nous lire des extraits. Mais les choses ont évolué depuis la présentation de ce mémoire à la commission parlementaire des transports. Nous avons rencontré les responsables des commissions de transport des communautés urbaines de Québec, de Montréal et de Hull-Outaouais. Nous avons pris des ententes avec eux, parce que nous avons eu le temps de leur expliquer quelles seraient les conséquences de l'application des articles 5 et suivants du projet de loi no 23. Nous en sommes venus à un accord de principe, sauf qu'il a fallu discuter l'à-propos ou les conséquences de certaines modalités des articles du bill no 23.

Je pense que le député a manqué d'information à partir de la date où le mémoire a été présenté. D'autres étapes ont suivi. Des consultations ont été faites par la suite à mon niveau. Il y a eu au moins deux rencontres, avec les représentants des commissions de transport des trois communautés urbaines et ces rencontres se sont poursuivies par la suite avec le sous-ministre titulaire du ministère des Transports, M. Adolphe Roy, et avec des conseillers juridiques et des techniciens du ministère. Encore la semaine dernière, il y a eu une rencontre avec l'adjoint parlementaire du ministère des Transports, M. Berthiaume, député de Napierville-Laprairie et avec le titulaire du ministère des Transports.

Nous avons admis, de part et d'autre, que les conséquences qui avaient été prévues comme étant extrêmement dramatiques, au niveau des commissions de transport des communautés urbaines, l'étaient beaucoup moins après une étude plus approfondie de l'application des dispositions du bill 23.

M. LEGER: Est-ce que le ministre peut affirmer, actuellement, que les commissions de transport sont satisfaites de l'article 5, comme tel?

M. PINARD: En autant que les informations qui ont été fournies, de part et d'autre, revêtent un caractère de réalisme.

M. LEGER: Parce que j'ai rencontré, hier, des gens qui sont placés à ce niveau-là et qui ne sont pas satisfaits de l'article 5.

M. PINARD: Comme tout le débat...

M. LEGER: Je ne me fie pas seulement aux mémoires. J'ai rencontré des personnes de la Commission des transports.

M. PINARD: C'est ça. Alors, comme tout le débat qui a été fait, jusqu'ici, tourne surtout autour de l'interprétation qui peut être donnée à un texte législatif, il était impérieux pour nous de bien fixer l'interprétation que nous donnions nous-mêmes au texte de loi et aux divers articles contenus dans le projet de loi 23. Ceux avec qui nous avons engagé le dialogue se

sont déclarés satisfaits de l'interprétation que, nous-mêmes, nous donnions aux articles du projet de loi que nous avions rédigés à l'intérieur du bill 23, et nous ont dit que si c'était là l'interprétation que nous en donnions, ils étaient d'accord sur notre interprétation.

Alors, qu'est-ce que vous voulez que je dise de plus au député de Lafontaine? Je pense qu'il devrait s'informer pour savoir si vraiment ces gens sont satisfaits.

M. LEGER: Bien, je vous dis...

M. PINARD: Moi, je ne sais pas...

M. LEGER: ... que je les ai rencontrés hier. C'est pour cela que je voudrais que vous affirmiez officiellement qu'ils sont satisfaits.

M. PINARD: ... quels sont les représentants des commissions de transport des communautés urbaines que le député de Lafontaine rencontre. Mais je sais, pour ma part, que ce sont ceux qui sont vraiment les responsables des commissions de transport des communautés urbaines que nous avons rencontrés, avec qui nous avons dialogué et avec qui nous avons échangé des informations, avec qui nous avons fait l'interprétation des textes juridiques. Je vous dis qu'il y a eu un accord à ce niveau.

M. PAUL: Vous n'avez pas discuté avec des employés, vous avez discuté avec des directeurs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez discuté avec les personnes responsables et avec des gens qui connaissent le problème. Vous en avez discuté, enfin, les tenants et aboutissants. Ils se sont dit satisfaits. Vous n'avez pas engagé le dialogue avec des sous-fifres ou des agitateurs ou des gens qui sont toujours mécontents ou qui militent dans des partis politiques qui auraient tout intérêt à brouiller les cartes. C'est ça que le ministre veut dire.

M. PINARD: C'est absolument ce que je veux dire sans mettre de nom.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A moins que le député de Lafontaine nous dise qu'il a rencontré M. X, Y ou Z et qu'on se rende compte que c'étaient là des gens responsables desdites communautés urbaines.

M. LEGER: De toute façon, M. le Président, tout ce que je veux dire à ce moment-ci, c'est que je prends note que le ministre affirme que la Commission de transport de Montréal est satisfaite de ce que l'article 5 soit adopté comme tel. Je prends note de sa déclaration.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe d), adopté. Paragraphe e), adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe f)?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait expliquer le paragraphe f)?

M. PINARD: Cet article permet au lieutenant-gouverneur en conseil de changer, au besoin, les divisions administratives de la Commission des transports. Nous verrons, en effet, à l'article 16 du projet de loi, que la Commission des transports comprendra quatre divisions administratives. Cet article 16, j'ai eu l'occasion de le répéter assez souvent, n'a pas pour but de créer des classes spéciales ou particulières de permis de transport mais bien d'organiser la bonne marche des affaires soumises à la commission.

Aux fins de la bonne administration de la commission, nous avons cru souhaitable que des requérants puissent s'adresser à des gens sensibilisés à leurs problèmes et capables de leur apporter des solutions appropriées. Dans le moment, nous avons pensé que les différents problèmes du transport pouvaient être regroupés en quatre catégories, dont chacune pourrait être confiée à un groupe spécialisé.

Il n'est cependant pas impossible de penser qu'éventuellement certains problèmes disparaîtront et que d'autres seront soulevés. Alors, il faut avoir un regard sur l'avenir, et c'est pourquoi l'article 5 f) permet au lieutenant-gouverneur en conseil d'ajuster le travail de la Commission des transports rapidement et efficacement aux réalités de l'heure.

M. PAUL: Maintenant, le transport effectué par les camionneurs artisans sera étudié à l'article 16, sous la catégorie du transport spécialisé.

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est à la catégorie du transport en vrac que la discussion pourrait se faire relativement au camionnage artisan.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La seule chose qui m'inquiétait, c'était une nouvelle catégorie de transport. C'est ce que j'aurais voulu que le ministre illustrât en nous donnant un exemple, s'il lui en vient un à l'esprit.

M. PAUL: Parce que le ministre a surtout insisté sur le genre de transport plutôt que sur les catégories, dans ses explications.

M. PINARD: Oui, il est vrai que le transport comme tel est très vaste. Je ne dis pas que le Québec a exercé tous ses pouvoirs en la matière ou a épuisé l'application de tous les modes de transport. J'arrive d'un voyage à Washington où, à l'aéroport de Dallas, il y avait une

exposition de tous les systèmes de transport de l'avenir: train rapide fonctionnant sur coussin magnétique, mu par un moteur électrique linéaire, ce qui évite la pollution sonore et la pollution par gaz délétères. Il y a d'autres systèmes de transport aérien, par exemple, des avions qui décolent à la verticale et qui peuvent franchir, par la suite, à une certaine hauteur dans les airs, une certaine distance. Ce sont des avions à court ou à moyen rayon d'action pour faire du transport d'un centre-ville à un aéroport par exemple. Il y a aussi d'autres systèmes qui permettront de dégager les artères urbaines congestionnées. J'ai vu des véhicules qui sont mus par moteur électrique, qui ne causeront aucune pollution. Ils ne se déplaceront pas tellement rapidement, mais ils pourront peut-être remplacer l'automobile qui circule maintenant dans la grille des artères urbaines.

Le député de Napierville-Laprairie, le sous-ministre adjoint de la Voirie et des Transports, M. Jacques Charland, comme technicien spécialiste en transport, et d'autres personnes m'accompagnaient au cours de ce voyage. Nous avons recueilli toutes les informations techniques pertinentes et nous avons rapporté beaucoup de documents. D'autres nous seront envoyés un peu plus tard par les responsables de cette exposition. Mais nous avons vu sur place des choses fantastiques, auxquelles nous songions peut-être quand nous étions jeunes et que nous lisions les aventures de Buck Rogers ou les romans de Jules Verne; des choses que nous n'avions pas crues possibles à l'époque, mais qui sont maintenant sur le point d'aboutir, comme nouveaux systèmes de transport.

En matière de transport maritime, j'admets que c'était peut-être la partie la plus décevante du voyage, en ce cens que nous n'avons pas vu, à part les hovercrafts, les hydroglisseurs ou aéroglisseurs, d'autres systèmes tellement fantastiques ou nouveaux par rapport à ce qui existe déjà. Je crois qu'il y a quand même des applications pratiques qui peuvent être faites à moyen terme, parce qu'il faut admettre que tout ce qui nous a été montré là-bas ne reçoit pas d'application sur une grande échelle. Il y a des modes de transport nouveaux qui sont en usage à San Francisco, je crois, et peut-être à l'aéroport de Chicago et un autre dans les limites de l'aéroport Kennedy, à New York, pour le transport des passagers et des baggages. Mais c'est appliqué de façon limitée, pour le moment, et le coût est assez prohibitif.

Certains modes de transport, sous forme de trains ou de wagons qui peuvent être rattachés en plus ou en moins grand nombre selon la clientèle à desservir, peuvent coûter, le véhicule compris, la piste de roulement, les supports sous forme de pylônes, de $1.5 millions le mille, jusqu'à $10 millions. Alors, nous essayons de faire des tableaux comparatifs au plan des avantages économiques et au plan des services.

Cela me parait assez coûteux, mais lorsque la demande de service sera plus grande il pourra y avoir un abaissement des coûts au plan de la production et au plan de la mise sur le marché de pareils véhicules. C'est à cela que nous avons songé et c'est pourquoi nous nous donnons suffisamment de latitude au paragraphe f) de l'article 5 pour pouvoir déboucher vers une nouvelle catégorie de transport, le cas échéant. Par exemple, nous songeons à la baie James. J'imagine qu'il faudra avoir du transport par voie aérienne. Par voie terrestre, c'est bien entendu, l'infrastructure routière, celle-ci étant déjà en voie de construction, mais si le développement se fait par le nord de la baie James, comme l'annoncent l'Hydro-Québec et les responsables de la Société d'aménagement de la baie James, il faudra prévoir aussi du transport maritime. Quelle forme cela prendra-t-il? Je ne suis pas suffisamment spécialiste pour le dire ce matin, mais je crois que déjà nous devons y songer sérieusement et faire toutes les études pertinentes en la matière.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'où la nécessité de l'insertion de nouvelles catégories de transport.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe f). Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe g).

M. PAUL: Etablir une politique de dépens, c'est-à-dire que le ministre veut instaurer, à la Régie des services publics ou à la Commission des transports, la politique qui existe devant les tribunaux: que la partie qui succombe supporte les frais.

M. PINARD : Je pense que, comme c'est le cas devant tout tribunal à caractère judiciaire ou administratif, où une ordonnance a quand même un aspect judiciaire ou quasi judiciaire, la partie qui succombe peut se voir attribuer le paiement des dépens.

M. PAUL: Cela aura probablement pour effet d'éliminer les contestations futiles ou le chantage qui s'exerce dans certains cas. Je crois que c'est une amélioration.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est un progrès.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Paragraphe h).

M. PAUL: Nous allons le lire.

M. PINARD: Si vous me le permettez, je vais faire des remarques qui vont peut-être permettre aux membres de la commission de mieux comprendre la portée du paragraphe h). Il

s'applique surtout au transport des écoliers. De façon générale, c'est le seul système de transport pour lequel le gouvernement verse des subventions et qui fait appel aux devis, appels d'offres et contrats.

Il n'y a jamais eu de réglementation concernant les devis, les appels d'offres et les contrats. En principe, il y a autant de formulaires qu'il y a de commissions scolaires. Le ministère de l'Education suggérait les formulaires aux commissions scolaires, mais celles-ci restaient libres, cependant, de les refuser ou de les accepter. Vous vous imaginez facilement les problèmes que peut causer l'emploi d'une si grande variété de formulaires.

Le ministère des Transports voudrait, par ces dispositions, mettre de l'ordre dans ce système. En conséquence, il requiert du législateur et des membres de la commission le pouvoir de réglementation en cette matière. Les termes "fixer les exigences applicables... à l'équipement, au financement et à la gestion des moyens ou systèmes de transport" peuvent s'appliquer aussi bien aux commissions scolaires propriétaires d'autobus qu'aux entrepreneurs et aux communautés urbaines ou aux commissions de transport des communautés urbaines.

Les commissions scolaires n'ont jamais eu de normes concernant le nombre d'autobus et la gestion de ces systèmes de transport. Les exigences de la Commission des transports seront beaucoup plus précises que par le passé. Quant aux normes d'équipement, de financement et de gestion qui prévalent actuellement aux commissions de transport des communautés urbaines, ces dernières s'imposent des standards assez élevés qu'ils pourront inspirer le ministre des Transports dans la confection desdits règlements.

Ce sera aussi le premier souci dans l'élaboration de ces règlements, de répondre aux impératifs pédagogiques établis par le ministre de l'Education. Le ministre des Transports considérera aussi dans cette réglementation la question économique reliée à l'industrie du transport.

A cet effet, je cite quelques grands principes que j'ai déjà donnés lors de l'énoncé de la politique québécoise des transports. Je cite le paragraphe 39 de la politique québécoise des transports, paragraphe dont j'ai fait la distribution.

"L'existence de deux systèmes parallèles de transport des personnes, c'est-à-dire le transport public en commun et le transport scolaire, n'aura plus aucune raison d'être encouragée, sauf en certains cas." Et au paragraphe 40 du même cahier vert: "Le principe de l'intégration des systèmes ne devra pas prévaloir sur celui de l'accessibilité à l'enseignement, mais le compléter dans sa réalisation courante." Ces deux articles de la politique québécoise des transports sont des considérations économiques qui seront considérées lors de l'élaboration de la réglementation.

Alors j'espère que les explications que je viens de donner sont suffisantes pour permettre une bonne compréhension du contenu du sous-article h). Il y a des pouvoirs qui y sont demandés.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au sujet de la partie de ce paragraphe où l'on parle d'établir des mesures visant à respecter les impératifs pédagogiques, tout cela a été pensé en fonction des exigences du ministère, mais est-ce que cet article a été conçu en collaboration avec le ministère de l'Education?

M. PINARD: Oui, le ministre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A partir de l'examen de la situation générale.

M. PINARD: Oui, le ministre et les hauts fonctionnaires ont été consultés. D'ailleurs il y a une bonne représentation de ce ministère à l'intérieur de l'équipe qui travaille en ce moment au ministère des Transports, en la personne de M. Lois Lachapelle, qui avait la responsabilité spécifique d'organiser le transport scolaire au ministère de l'Education. Quand le projet de loi sera adopté, M. Lois Lachapelle passera avec tous les membres de son équipe au ministère des Transports pour s'occuper de tout le transport scolaire, mais il aura des responsabilités plus grandes parce qu'il aura aussi à concevoir, élaborer et présenter des devis à caractère uniforme, de façon que nous puissions mettre de l'ordre dans cette industrie du transport scolaire, où il y a, comme je l'ai souligné tantôt, beaucoup trop de latitude. Je pense que la qualité, le confort et la sécurité du transport scolaire en souffrent énormément. D'ailleurs, les accidents mortels, nombreux, et les accidents moins graves, également nombreux, sont là pour faire la preuve des avancés que je viens de faire.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que le ministre me permet une remarque qui est de très loin rattachée aux propos qu'il vient de tenir? Le ministre se rappellera sans doute que vendredi dernier il nous a fait part de l'urgence d'adopter la Loi des transports justement à cause du transport des écoliers que l'on doit mettre en application le plus tôt possible.

A ce moment-là le ministre a dit: Le ministère envisage une recommandation au ministre de l'Education, aux fins de renouveler un moratoire pour une année, renouveler les contrats existants. Est-ce que le ministre ne réalise pas qu'il devrait de toute façon adopter une telle politique considérant que la Loi des transports ne pourra pas s'appliquer au sujet du transport des écoliers avant l'année scolaire 1973?

Est-ce que le ministre ne pourrait pas dès maintenant s'entendre avec le ministre de l'Education pour que ces contrats soient renouvelés

pour tirer d'embarras et ne pas inquiéter les détenteurs actuels de permis de transport des écoliers?

Si je fais cette remarque, M. le Président, c'est parce que le ministre nous en a parlé. Il a parlé de la présence de M. Lachapelle. Alors j'en profite pour soulever ce problème-là, pour connaître quelle attitude lui et le ministre de l'Education entendent tenir le plus tôt possible pour tirer d'embarras les détenteurs de contrats actuels.

M. PINARD: J'ai fait une déclaration à la suite des travaux de la commission parlementaire vendredi lorsque nous avons ajourné à midi et demi, justement pour donner suite à cette entente de principe qui est intervenue au niveau des deux ministres, celui de l'Education et celui des Transports. Nous voulions avertir d'abord les transporteurs scolaires, les parents, les autorités scolaires que les deux ministères s'étaient mis d'accord pour reconduire pour une année additionnelle les contrats de transport scolaire.

M. PAUL: Par tacite reconduction.

M. PINARD: C'est-à-dire que je ne sais pas si cela prendra la forme d'une tacite reconduction. Je crois qu'il faudra donner un avis et que, finalement, il faudra qu'une ratification soit faite par la Commission des transports.

M. PAUL: Pour ce moratoire d'un an ou ce prolongement d'un an?

M. PINARD: C'est cela. Pour pouvoir donner un caractère de légalité aux contrats de transport déjà en vigueur qui arrivaient à expiration cette année, nous donnons un moratoire d'un an, c'est-à-dire que nous prolongeons d'un an ces contrats de transport scolaire, mais il y aura quand même la sanction ou la ratification de la Commission des transports qui sera formée.

M. PAUL: Si je comprends bien, du même coup le ministre ne nous invite pas à procéder avec moins de diligence à l'étude de sa loi?

M. PINARD: Non.

M. PAUL: Le caractère d'urgence n'existe plus, mais le caractère de nécessité existe encore.

M. PINARD: C'est-à-dire que le caractère d'urgence existe toujours au plan de la confection et de la préparation des devis, de la normalisation des formulaires. Evidemment, il ne faudrait pas que le moratoire se prolonge trop parce que nous voulons quand même assurer une meilleure qualité du transport scolaire et une plus grande sécurité.

M. PAUL: M. le Président, il ne m'arrive pas souvent de féliciter le ministre, mais je vais le faire parce que je crois que c'était une sage politique que lui et le ministre de l'Education s'entendent. Du même coup, il nous enlève cette pression morale qui, à la longue, pouvait nous inciter à moins bien faire notre travail.

Je répète que, quant à nous, nous avons l'intention d'étudier cette loi avec beaucoup de sérieux et sans obstruction aucune dans le but d'avoir un code du transport qui réponde aux besoins de l'heure et surtout aux exigences ou aux désirs bien légitimes de beaucoup de transporteurs publics.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe f) est adopté. Paragraphe i).

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici, je voudrais bien que le ministre nous donne quelques renseignements; j'ai des questions à lui poser à ce sujet.

M. PINARD: Au paragraphe i), le pouvoir demandé a toujours appartenu au lieutenant-gouverneur en conseil. Il faut se référer au contenu de l'arrêté en conseil 3142, adopté le 14 septembre 1971, concernant la réglementation relative à la pesanteur et aux dimensions des véhicules automobiles circulant sur les chemins publics du Québec. Je ne sais pas si les membres de la commission ont en main cet arrêté ministériel 3142 mais, de toute façon, ils en connaissent le contenu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Je voudrais ajouter, à titre de remarque supplémentaire, que nous avons ajouté cet article à la suite d'une demande de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Justement, au sujet de cet arrêté en conseil 3142, le ministre, comme dirait ma concierge, n'est pas sans ignorer qu'il y a beaucoup de critiques actuellement parce qu'il y a quand même eu une réduction assez importante des charges utiles. Il y a quand même, chez les transporteurs par camion, etc., une acceptation plus ou moins volontaire — en ce sens qu'il y a des gens qui récriminent — des normes imposées par le ministère des Transports.

Les gens que j'ai rencontrés, et qui sont des gens responsables, c'est-à-dire des représentants de la Société des camionneurs artisans et d'autres transporteurs, me faisaient observer — et je le signale au ministre — que lorsqu'on parle de déterminer les poids, mesures et autres normes applicables, cela suppose qu'il y ait une surveillance de ces transporteurs et que l'on fasse une vérification assez suivie afin de voir si tous les transporteurs se soumettent à ces exigences.

Il arrive, dans certaines régions, que des

transporteurs jouissent de privilèges tacites, ou je ne sais pas comment les appeler, qui leur font dépasser de loin les normes imposées par le décret 3142. On sait que les transporteurs des autres provinces sont soumis à cela. Le ministre pense-t-il que les dispositifs de surveillance sont suffisants à l'heure actuelle pour permettre une application juste, équitable pour tout le monde, des prescriptions du décret 3142?

On m'a signalé, dans ma région, en particulier, dans celle de Charlevoix, dans d'autres régions, celle de la Côte-Nord, par exemple, la région du Lac-Saint-Jean, de Chibougamau, que des transporteurs passent outre aux prescriptions imposées par le ministre, par le gouvernement. Cela serait dû au manque d'agents vérificateurs c'est-à-dire les personnes qui, sur la route, doivent arrêter les véhicules, le cas échéant, faire les vérifications de pesée, recevoir les plaintes et aller s'enquérir du bien-fondé de certaines plaintes qui sont formulées.

Je ne sais pas si le ministre a bien entendu; je résume en deux mots. Il y a des normes. On les a acceptées de plus ou moins bon gré, mais, de façon générale, les responsables des associations de transport qui sont venus me voir me disent qu'enfin ils peuvent s'accommoder des normes actuelles. Cependant, on m'a signalé — j'insiste auprès du ministre — que beaucoup de transporteurs ne se soumettent pas à ces normes et que, faute d'avoir un nombre suffisant d'agents sur la route, il n'y a pas de surveillance et les plaintes qui sont faites n'ont pas de suite.

J'aimerais savoir du ministre des Transports s'il a l'intention d'accroître l'équipe qui doit exercer cette surveillance, recevoir les plaintes également et aller vérifier sur place les poids et pesées, parce qu'il y a des camionneurs qui, comme on le dit vulgairement, s'en fichent et n'en tiennent absolument pas compte.

Je donnerai des détails personnels au ministre là-dessus afin qu'il fasse les enquêtes nécessaires, parce que je ne crois pas devoir signaler de noms ici. Je lui fournirai des détails. J'aimerais savoir de lui si le ministère envisage la formation d'une équipe qui sera suffisamment nombreuse pour que tous puissent faire les plaintes qu'ils ont à faire et qu'on soit sûr que la réglementation du gouvernement est respectée.

M. PINARD: J'ai eu l'occasion d'expliquer, vendredi, comment...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je m'excuse, je n'étais pas à la commission.

M. PINARD: ... fonctionne maintenant l'application des dispositions de l'arrêté en conseil 3142, quels ont été les mécanismes mis en place pour le contrôle et la surveillance de cette nouvelle réglementation en matière de transport en ce qui concerne les poids et mesures jugés acceptables.

Il est vrai que, pendant la grève dans le secteur de la fonction publique, nos inspecteurs étant eux-mêmes en grève, il y a eu un laisser-aller considérable. C'est en vertu de ce laisser-aller qu'il y a encore des transporteurs, comme le souligne avec justesse le député de Chicoutimi, qui n'obtempèrent pas aux exigences de la réglementation. Nous avons augmenté le nombre des inspecteurs routiers du ministère des Transports, qui doivent faire la surveillance et le contrôle de cette réglementation. Sont-ils en nombre suffisant pour pourvoir à tous les besoins qui nous sont exprimés? J'ai personnellement des doutes assez sérieux là-dessus, mais vous comprendrez qu'il y a des limitations budgétaires.

Elles nous empêchent de grossir l'équipe des inspecteurs et qu'il y a aussi des difficultés sur le plan du recrutement et aussi de l'adoption d'un programme d'effectifs par la commission de la fonction publique et par le Conseil du trésor, d'autre part.

Ceci étant dit, nous nous sommes aperçu que la mise en application immédiate et draconienne des dispositions de l'arrêté ministériel no 3142 pouvait causer des troubles sérieux à l'industrie des pâtes et papier, aux transporteurs qui travaillent à contrat ou à sous-contrat pour ces entreprises, et qu'elle avait aussi des conséquences économiques graves sur le transport artisan, ceux qui font le transport du bois en bille et du minerai.

C'est pourquoi nous avons adouci les exigences de l'arrêté ministériel no 3142 par l'adoption, le 1er juin 1972, d'un autre arrêté ministériel qui fixe ou qui donne un moratoire de trois ans à ces transporteurs en forêt ou aux autres transporteurs qui s'occupent du transport du minerai. Si vous me le permettez, je pourrais... Est-ce que les membres de la commission ont une copie de cet arrêté ministériel?

M. PAUL: Oui.

M. PINARD: Alors, je me dispense de la lecture de cet arrêté ministériel. Mais vous constaterez qu'il y a des charges plus lourdes qui sont permises pour la période de temps que je viens de mentionner. Je pense que, globalement, il y a une augmentation de 20 p.c. jusqu'au 1er mars 1974. C'est-à-dire que la charge par essieu et le poids total en charge augmente de 20 p.c. jusqu'au 1er mars 1974, que la charge par essieu et le poids total en charge augmente de 10 p.c. entre le premier jour de mars 1974 et le premier jour de mars 1975. Après cette date, aucune majoration ne sera accordée en pareil cas.

C'est l'essence de l'adoption de ce nouvel arrêté ministériel qui corrige, pour les fins que je viens de mentionner, les dispositions de l'arrêté ministériel no 3142 adopté le 14 septembre 1971.

M. PAUL: Est-ce que cet arrêté no 3142 a

été accepté par les ministres des Transports des autres provinces? Est-ce que ce sont des normes uniformes à travers le Canada? Du moins, les provinces limitrophes au Québec?

M. PINARD : Le Québec était vraiment la seule province où il y avait une telle libéralité dans les charges transportées sur les chemins publics. C'est pourquoi nous avons décidé d'en arriver à une normalisation de nos politiques et réglementations dans ce domaine. Nous avons fait une enquête auprès de toutes les provinces du Canada et de plusieurs états américains pour en arriver à cette normalisation. Mais je dois dire que les dispositions de l'arrêté ministériel no 3142 restent quand même un peu plus libérales que les réglementations actuellement en vigueur dans les autres provinces et dans les états américains. C'était pour permettre une adaptation plus facile des camionneurs ou des transporteurs à cette nouvelle politique en matière de transport au niveau des charges permises et pour leur permettre aussi de minimiser les pertes sur le plan économique.

M. PAUL: Si je comprends bien le ministre, les camionneurs ou transporteurs étrangers seraient mieux protégés que les transporteurs québécois qui pourraient aller dans les autres provinces, si on tient compte que l'arrêté ministériel no 3142 est plus libéral, dans sa politique générale, dans ses tolérances, que ceux des autres provinces concernant le transport.

M. PINARD : C'est-à-dire que le problème ne se pose pas de cette façon-là. C'est qu'ayant uniformisé ou normalisé les charges permises, les camionneurs qui se déplacent du Québec vers l'Ontario par exemple, ou vers d'autres provinces, ne sont plus arrêtés aux postes frontières et ne se voient pas coller de billet d'infraction ou ne sont pas sujets à des arrestations pures et simples.

La libéralité dont je parle se situe plutôt au niveau de la distribution de la charge. Le Québec a vraiment innové en cette matière parce qu'il a permis une répartition plus équilibrée des charges sur tous les essieux, mais également sur l'essieu avant du camion ou du véhicule, grâce à une recherche qui a été faite par M. Jean Normand, du ministère de la Voirie, qui a trouvé que, par l'installation d'un pneu de telle capacité à l'avant du véhicule, il pouvait y avoir une augmentation de la charge sans que la capacité portante du véhicule en souffre et sans, par ailleurs, que la capacité portante du réseau routier en souffre également.

Est-ce que ce sera accepté par les autres provinces et par les Etats américains? Eh bien, c'est une chose qui reste à voir. Mais, apparemment, on a trouvé que c'était une innovation technique vraiment valable et il est fort probable que les autres provinces et les états américains l'adopteront également.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, il n'y a pas eu, à la connaissance du ministre, de réglementation émanant des Etats américains qui accroîtrait les exigences applicables aux transporteurs qui traversent la frontière?

M. PINARD: Cela reste toujours dans le domaine du possible. Actuellement, le sous-ministre adjoint du ministère des Transports, M. Marcel Baril, participe à un congrès où, précisément, il sera question des accords de réciprocité entre le Québec, certaines autres provinces et certains états américains. Le but de ce congrès, c'est de normaliser les politiques et les règlementations de façon qu'il n'y ait pas de situation disgracieuse comme il s'en est produit les années dernières et même il y a un mois et demi ou peut-être deux mois, où il a fallu intervenir, par le truchement du président de la Régie des transports, auprès du gouverneur d'un état américain pour faire libérer de prison un camionneur qui avait été arrêté et qui était vraiment victime d'une injustice. Je pense que le terme n'est pas trop fort. Le gouverneur, de bonne grâce, a consenti à la requête de la Régie des transports. Encore là, je ne voulais pas m'immiscer personnellement dans le problème. J'aurais pu le faire personnellement, mais, au niveau du gouverneur, en vertu de la loi telle qu'elle est constituée, c'était au président de la régie de présenter cette requête. Il l'a fait de bonne grâce pour libérer le camionneur malheureux qui était derrière les barreaux depuis une couple de jours et qui nous demandait, en toute instance, de faire quelque chose pour lui permettre de réintégrer sa province.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs, enfin du prix des permis de circulation par des états américains?

M. PINARD: Je pense qu'en Caroline du Nord, il y a eu augmentation des tarifs ou des permis.

M. COITEUX: Adopté.

M. PINARD: Je pourrais apporter, pour fins de dépôt devant la commission parlementaire, un arrêté ministériel qui réglemente, justement, tout ce problème des tarifs, à la suite d'accords de réciprocité entre le Québec et des états américains. Je ne me souviens pas du numéro de l'arrêté en conseil, mais je sais qu'il a été adopté il y a un mois et demi ou deux mois. Je pourrai le déposer. Nous allons prendre une note à cet effet. Cela pourrait permettre aux membres de la commission de faire une comparaison et de comprendre aussi la direction nouvelle qui a été prise dans ce domaine.

M. LE PRESIDENT: Sous-article i), adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article j)?

M. PAUL: Au sous-article j), M. le Président, est-ce que le ministre peut nous dire comment il se fait qu'il a introduit ce nouveau texte? Je ne porte pas de jugement sur sa valeur, mais c'est du droit nouveau. Cela n'apparaissait pas dans l'ancien texte de loi.

M. PINARD: C'était du droit nouveau. Je dis "c'était du droit nouveau", parce que nous avons décidé de faire disparaître le sous-article j), tel qu'il est rédigé, et de le renvoyer plutôt à l'article 30 du bill 23.

Je le ferai sous forme d'amendement, lorsque nous serons arrivés à l'article 30. Le paragraphe j) disparaît dans l'article 5. Maintenant, j'ai un amendement à proposer: Le paragraphe k) devient le paragraphe j).

M. PAUL: Le paragraphe j) disparaît.

M. PINARD: Le paragraphe j) disparaît.

M. PAUL: En vertu de l'article 30.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Où revient-il?

M. PAUL: A l'article 30, paragraphe f). Non. Pourquoi le ministre fait-il disparaître le paragraphe j)? C'est un pouvoir qui est essentiel et qui est logique, il me semble, que de permettre aux commissions scolaires locales de mandater la commission scolaire régionale pour s'occuper du problème du transport dans les commissions scolaires locales. Si, au niveau des deux commissions scolaires, il y a entente, pourquoi le ministre ferait-il disparaître ce pouvoir?

M. PINARD: C'est parce que nous avons jugé qu'il était préférable de reporter le texte du paragraphe j) à l'article 30, parce que c'est devant la Commission des transports que ce pouvoir devrait être exercé.

M. PAUL: D'accord. Vous allez garder ce pouvoir mais vous allez le transférer à un autre article.

M. PINARD: C'est cela.

M. PAUL: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe j) est donc renvoyé à l'article 30.

M. PINARD: Le paragraphe j) de l'article 5 disparaît. Il faudrait donc changer la nomenclature des articles.

M. LE PRESIDENT: D'accord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le paragraphe k) devient le paragraphe j).

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe k) devient le paragraphe j).

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe j). Le paragraphe 1) devient le paragraphe k) et le paragraphe m) devient le paragraphe 1).

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe k) devient le paragraphe 1) et le paragraphe 1) devient le paragraphe m).

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le paragraphe 1) devient le paragraphe k) et le paragraphe m) devient le paragraphe 1).

M. PAUL: Le paragraphe k) devient le paragraphe j).

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Apprenez votre alphabet !

Règlementation du taxi

M. PAUL: Est-ce l'application du rapport Bossé que l'on trouve ici?

M. PINARD: Ce sont des conséquences de l'application du rapport Bossé, en matière de transport par taxi. Ce paragraphe est la conséquence logique des mesures susceptibles d'améliorer le transport par véhicule-taxi et les conditions de travail des travailleurs de cette industrie.

A cet effet, je vous renvoie aux paragraphes 43 à 48 de la politique québécoise des transports, contenus au livre vert.

M. PAUL: Pourquoi appelle-t-on cela le livre vert?

M. PINARD: C'était le mémoire. J'expliquais l'objectif fondamental.

M. PAUL: C'est le mot vert. Est-ce pour faire plaisir aux députés du Ralliement créditiste?

M. PINARD: Nous n'avons pas eu d'objectif particulier à poursuivre à cet égard.

M. LATULIPPE: Le mien est bleu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour les mettre à l'herbe!

M. PINARD: Au paragraphe 43, je disais: "Dans le cadre général des recommandations du rapport présenté par le député de Dorion, sous réserve des études poursuivies depuis la présentation de ce rapport, la réglementation des services de transport par véhicule-taxi sera

désormais soustraite à la juridiction des municipalités.

Cette mesure s'avère en effet nécessaire. Comme l'a souligné le député de Dorion, le caractère municipal des permis de taxi est une source de mécontentement chez les gens du taxi en général, pour qui il constitue une sérieuse entrave dans la poursuite d'un profit légitime maximal.

En effet, l'industrie du taxi se plaint du fait que le permis qu'elle détient d'une municipalité ne l'autorise pas à cueillir un passager dans une autre municipalité, l'obligeant ainsi à parcourir de grandes distances sans revenus possibles.

Par ailleurs, le coût d'un permis empêche un propriétaire de taxi de se munir d'un permis pour chaque municipalité du territoire. D'autre part, le public s'étonne et se plaint, avec raison, lorsque l'on refuse d'admettre un passager qui demande à être conduit dans une autre municipalité, ou encore lorsqu'une voiture-taxi qu'on a hélée poursuit sa route même si elle est libre.

De plus, le manque d'uniformité des règlements municipaux sur le taxi, quand ce n'est pas l'absence des règlements, rend moins efficace et beaucoup plus onéreuse la surveillance que l'on voudrait exercer. Le problème ne fait que s'accentuer à mesure que les distances entre les municipalités semblent disparaître par l'occupation sans cesse croissante des espaces libres et que les territoires demeurent soumis à des administrations circonscrites et exclusives.

D'autres régions — autres que Montréal il va sans dire — sont également aux prises avec ce problème, et toute solution qui sera adoptée devra l'être à l'échelle de la province. Voilà pourquoi il est essentiel, dans une politique d'intégration des moyens ou systèmes de transport au Québec, que la réglementation des services de transport par véhicule-taxi soit désormais soustraite à la juridiction des municipalités et attribuée de ce fait à la Commission des transports.

Voilà aussi pourquoi la politique québécoise des transports stipule que l'émission des permis sera réservée à la Commission des transports, comme pour toute autre catégorie de transport. Cependant, on voit, dans les dispositions pertinentes du projet de loi 23, en particulier à l'article 16, qu'une division administrative s'occupera spécifiquement de ce travail, de sorte que les intéressés feront affaire avec des spécialistes de ce genre de transport.

A l'article 45, il est également question de la réglementation relative au transport par véhicule-taxi, qui devrait édicter des normes susceptibles:

a) d'améliorer, pour les propriétaires de taxis comme pour les chauffeurs, les conditions d'existence et de développement de ce service de transport;

b) d'améliorer pour la clientèle les conditions de disponibilité, de confort et de sécurité d'utilisation.

L'article 46 dit: "Dans ce but, il peut être prévu notamment que, dans les agglomérations urbaines de plus de 25,000 habitants, le nombre de permis comportent les privilèges et les services communément reconnus actuellement soit limité à un permis-véhicule par 800 habitants." Cette limite semble tout à fait raisonnable car, comme le faisait remarquer le député de Dorion, point n'est besoin d'être un spécialiste de la mise en marché pour savoir que la rentabilité d'une entreprise réside dans l'équilibre qui s'établit entre l'offre et la demande et qu'une entreprise est en mauvaise posture lorsque l'offre dépasse la demande.

C'est là le problème le plus crucial auquel fait face l'industrie du taxi. A la lumière des expériences vécues dans d'autres villes du Canada et de l'Amérique du Nord, il est possible d'établir — et je pense que presque tout le monde est d'accord là-dessus — que le seuil de la rentabilité d'une voiture-taxi par 800 de population est la norme acceptable. Cette proportion est un strict minimum. Il y a, par exemple, un taxi pour 660 personnes à New-York, un taxi pour 770 personnes à Chicago et un taxi pour 975 personnes à Toronto. Si nous ajustons ces chiffres en tenant compte de la population flottante de la métropole, en particulier, du tourisme dans la capitale provinciale et dans les autres endroits de la province, nous arrivons au seuil de la rentabilité dont j'ai parlé tantôt.

La ville de Montréal, en particulier, compte pour sa part une voiture-taxi par 326 personnes. En ajoutant les autres villes de la région métropolitaine, ce chiffre passe à une voiture-taxi par 383 personnes.

Il n'est donc pas étonnant que propriétaires et chauffeurs crèvent de faim ou prétendent crever de faim, même en fournissant une somme inouïe de travail. Et plus loin, le député de Dorion faisait remarquer: "Il est nécessaire d'indiquer ici que la surabondance des permis est un problème que l'on retrouve à l'échelle provinciale et que le remède proposé devrait tenir compte de cette dimension".

C'est pourquoi l'article 47 de la politique québécoise des transports stipule: "Dans la perspective d'une réglementation comportant de tels éléments de la politique gouvernementale, il ne serait ni sage ni juste de ne pas penser aux actuels détenteurs de permis qui pourraient être contraints d'abandonner le service par suite de l'application d'une telle politique". Et à l'article 48, je disais ceci: "C'est pourquoi tout en réaffirmant que tout permis a été, est et demeurera non pas un droit acquis mais un privilège dans le domaine du taxi, comme dans les autres secteurs du transport des personnes ou des biens, nous introduisons dans le projet de loi 23 une disposition permettant une compensation dans certains cas selon la quantum que la commission fixera". Les modalités de cette compensation sont précisément prévues à l'article 5 k) qui est devenu 5 j).

Ainsi, vous constaterez que l'article 5 j)

permet au lieutenant-gouverneur en conseil d'autoriser le ministre des transports à verser une indemnité aux personnes qui, en raison de ces nouvelles normes, se verront refuser un permis de travail. Telle est la responsabilité de l'exécutif, mais cette disposition est tout de même assortie de garanties importantes. En effet, il appartiendra en définitive à la commission de fixer la compensation qui sera versée à l'intérieur des normes édictées par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Encore une fois, l'équilibre sera maintenu. Le pouvoir exécutif fixera les normes, mais le pouvoir judiciaire, c'est le cas de la commission, jugera chaque cas quant au fond. Comment une telle compensation sera-t-elle accordée? Quelle sera sa quotité? Sur quel critère sera-t-elle fondée? C'est précisément l'objet de la discussion que nous entreprenons à propos de l'article 5j).

Cet article permet au lieutenant-gouverneur en conseil de déterminer les normes et conditions relatives à la fixation d'une compensation qui sera versée aux personnes qui, en vertu du nouveau règlement, se verront refuser l'octroi d'un permis. Je m'excuse, j'étais en train de continuer la discussion, mais dans le cadre du contenu de l'article 1) qui devient k). Alors j'arrête mes remarques en ce qui concerne le contenu de l'article j).

M. PAUL: M. le Président, à la lecture du nouvel article j), il découle que tous les détenteurs de permis de taxi devront présenter une requête à la nouvelle Commission des transports, est-ce exact?

Alors tous les nouveaux détenteurs de taxi devront présenter une demande?

M. PINARD: Qu'est-ce que le député de Maskinongé veut signifier par tout nouveau détenteur de permis?

M. PAUL: Pas tout nouveau détenteur, tout détenteur de permis devra présenter une requête pour continuer à exercer son métier ou sa profession, et c'est la Commission des transports à ce moment-là qui fera un choix.

M. PINARD: Je demanderais au député de Dorion, M. Bossé, de répondre à la question du député de Maskinongé.

M. BOSSE: C'est assez exact en principe...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député de Dorion me permet, avant qu'il ne réponde.

Si on dit que tous les détenteurs actuels de permis doivent présenter une requête devant la Commission des transports, fatalement, en vertu des normes qu'a expliquées le ministre, il va falloir faire un choix.

M. BOSSE: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En vertu de quels principes, sur quelles normes se basera-t-on pour dire que moi, qui avais un permis, je n'en aurai plus et qu'on me donnera une compensation et que vous, vous continuerez d'en avoir un?

M. BOSSE: D'abord, je vous vois mal faire du taxi. Il est évident qu'il y a une période d'adaptation. Il ne s'agit pas ici d'y aller plus rapidement que le besoin ne s'en fait sentir. Cependant, il y a des principes. C'est évident que, parmi ceux qui sont présentement détenteurs de permis, il n'entrait pas dans notre intention d'enlever les permis à ceux qui sont des artisans. Des principes ont été énoncés dans le rapport. Il s'agit pour la commission de réduire, par exemple, les "flottes" de taxis jusqu'à 20, d'une part, mais de réduire aussi proportionnellement le nombre de certains détenteurs de permis unique dont l'occupation n'est pas principalement celle de chauffeur de taxi.

Il peut y avoir un petit commerçant, par exemple, qui a investi dans l'industrie du taxi, qui s'est acheté un permis. Si la commission avait à choisir — c'est l'un des critères que l'on recommande à la commission — entre un type qui est dans l'industrie du taxi d'une façon permanente et qui fait son emploi principal de la conduite d'une voiture-taxi et un barbier qui ne fait jamais de taxi, mais qui est propriétaire d'un taxi, ce serait évidemment le permis du barbier qui serait retiré.

M. PAUL: Mais, dans les deux cas, le chauffeur est à plein emploi.

M. BOSSE : Oui, dans les deux cas, il pourrait être à plein emploi, mais ce n'est pas le cas, à l'heure actuelle. Nous avons constaté, par exemple, en dehors de Montréal, que celui qui fait du taxi, en général, le fait d'une façon assez permanente, assez régulière. Dans Montréal, nous retrouvons un phénomène un peu en dehors de la normale, c'est-à-dire que nous avons fréquemment des policiers, des pompiers, des grévistes, toutes sortes de gens qui font du taxi, à l'exception de gens réguliers. Nous en avons une quantité peut-être plus remarquable, surtout à Montréal. A Québec, il y en a quelques-uns, mais, déjà, il y en a moins de ces gens qui font cela à temps partiel, ce qu'on appelle des "spare time", tandis qu'à Montréal, ces gens-là qui font du taxi ne sont pas nécessairement détenteurs de permis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Proportionnellement, il y en a autant à Québec qu'à Montréal.

M. BOSSE: Il faut faire la distinction aussi entre le détenteur de permis et le chauffeur de taxi. Dans le rapport, il n'a jamais été question des chauffeurs de taxi comme tels; nous avons

parlé des détenteurs de permis. Ce qui est prévu ici, ce qu'il faut retenir, c'est le principe de la compensation pour ceux qui sont appelés à perdre des permis. Je m'explique un peu plus en profondeur. Dans la région de Montréal, dans la communauté urbaine, on retrouve quelques villes où il y a un permis par 225 personnes. Ces gens-là n'ont jamais fait de taxi, en bonne partie, dans la petite ville de banlieue de Montréal. Ils ont utilisé leur voiture pour faire du taxi dans la ville de Montréal.

Cette année, par une modalité au niveau de l'émission des plaques d'immatriculation, nous avons corrigé cela.

Vous avez observé que les numéros dans la ville de Montréal, par exemple, sont très différents. Montréal, c'est dans la série des 5,000 et, à l'extérieur de Montréal, c'est dans la série des 15,000 ou 16,000. Alors le bonhomme qui se promène avec une plaque de 16,000 ou de 15,000, dans Montréal il est facilement identifiable à l'heure actuelle. C'est ce que les chauffeurs de taxi de Montréal appellent des spoutniks. Ces gens sont disparus. Dans le renouvellement des permis, par diverses modalités, diverses exigences, on a éliminé à peu près 1000 personnes qui n'avaient rien à voir dans le taxi et qui souvent n'ont jamais mis les pieds au Canada. Elles étaient quand même détentrices de permis. Nous avons exigé le numéro d'assurance sociale et nous avons découvert que ces gens n'avaient jamais mis les pieds ici. Ils n'étaient donc pas détenteurs de numéro d'assurance sociale. Certains, pour des questions d'impôt, n'ont pas accepté de renouveler volontairement leurs permis.

Le but recherché c'est de ne pas être injuste à l'égard de ceux qui ont investi de l'argent pour s'acheter un permis de taxi. Dans certaines villes comme Québec, c'est illégal de vendre un permis, de transférer un permis de l'un à l'autre. Sous la table cependant il s'exerce ce commerce qui fait que le permis vaut à peu près $2,000 à $3,000.

M. PAUL: Mais que coûte ce permis au municipal, à Montréal ou à Québec?

M. BOSSE: Au municipal, à Québec, il ne coûte pratiquement rien en fait, en dedans de $100. Mais sur le marché il a une valeur marchande. Toute l'industrie reconnaît une valeur marchande au permis, à l'exception peut-être des règlements de la ville de Québec; ce n'est pas le cas à Montréal. Mais de fait il y a une reconnaissance, celui qui est détenteur de permis a dû débourser de l'argent.

A Montréal le permis vaut à peu près $4,500 à $5,000.

M. PAUL: Sur le marché.

M. BOSSE: Sur le marché, c'est reconnu. Cependant, vous avez à côté Saint-Pierre, où ça vaut peut être quelques centaines de dollars. Dans le retrait des permis nous voudrions arriver à l'objectif de un permis par 800 personnes. Cependant nous ne voulons pas y arriver de n'importe quelle façon et non plus permettre aux exploitants de faire ce qu'on appelle une passe. Graduellement on va sûrement recommander à la commission de retirer les permis municipalité par municipalité. Avant d'étendre le permis à la communauté urbaine, c'est bien évident qu'on devra retirer d'abord, au niveau de la ville de Saint-Pierre, par exemple, des permis qui valent $200.

Et ainsi de suite dans toutes les municipalités, jusqu'à ce qu'on atteigne un par 800 ou enfin, graduellement, peut-être un par 600 ou un par 700, jusqu'à ce qu'on arrive à un équilibre qui nous permette d'envisager la rentabilité.

Le principe ici est celui de la compensation. On a dû travailler assez fort pour convaincre nos gens de l'avoir dans la loi, mais je pense que cela est juste et équitable en ce qui a trait aux gens de l'industrie du taxi.

M. LEGER: Rien qu'une petite question très rapide. Est-ce que vous prévoyez, à mesure que vous ferez disparaître des permis, que le marché noir puisse augmenter?

M. BOSSE: Le marché noir? Cela dépend. Expliquez-vous !

M. LEGER : Je veux dire ce commerce, sous la table; le fait que cela prenne de la valeur parce que, justement, il y en aura moins.

M. BOSSE: C'est-à-dire qu'on fait disparaître le marché noir et qu'on le ramène sur la table. On légalise. En fait, on reconnaît que cela a une valeur marchande, le permis. Par contre, en en éliminant un certain nombre, nous savons par expérience, que nous allons augmenter la valeur marchande du permis. Pensez qu'à Boston, je crois, un permis de taxi vaut entre $15,000 et $20,000. Il est évident que même les flottes de taxis, à l'heure actuelle, ont compris ce principe et sont prêtes à retirer volontairement un certain nombre de permis. Parce qu'avec moins d'investissement, elles vont réaliser plus de gains. Il ne s'agit pas uniquement des flottes. Proportionnellement, il est clair que les flottes auront autant de permis de retirés, en termes de pourcentage, que les artisans.

Notre optique est d'avoir évidemment le plus d'artisans possible et nous allons maintenir ce pourcentage. Du moins, c'est là le sens des recommandations.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le député me permettrait une question? J'admets le bien-fondé, le principe de l'affaire. Toutefois, dans le cheminement qui va permettre de diminuer progressivement le nombre de voitures en circulation ou de permis actuellement émis, je ne suis pas très optimiste sur le fonctionne-

ment de ce mécanisme, parce qu'il va y avoir nécessairement de l'arbitraire. Le député doit le comprendre.

M. BOSSE: C'est-à-dire que la partie qui demeure arbitraire n'affectera jamais d'aucune façon celui qui fait de l'industrie du taxi son emploi principal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Son principal gagne-pain.

M. BOSSE: Son principal gagne-pain. Jamais cela n'affectera ce bonhomme-là. Il est privilégié par rapport aux autres. Je pense que c'est sain comme principe.

Cela peut être arbitraire au niveau de ceux qui ont fait de l'investissement. Mais encore là, ils ne sont pas perdants. On veut justement assurer, par ce paragraphe j), que l'on va respecter les principes qui prévalent actuellement dans la société, ils sont peut-être contraire à l'esprit de Marcel Pepin, mais qui sont une compensation envers ceux qui ont investi et qui se sont intéressés à un type d'industrie. Alors, il s'agit de ne pas être injuste. A compter de ce moment-là, beaucoup de ces gens, qui ont investi, sont moins réfractaires. Ils se disent: Bien! on va investir ailleurs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. BOSSE: La perception qu'on en a eue, c'est que cela peut se régler sans fracas, sans violence et sans casser quoi que ce soit et sans être arbitraires, nous-mêmes, vis-à-vis de ceux qui ont investi. Il s'agit de s'assurer qu'ils ne perdent pas d'argent. Personne ne perdra d'argent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis bien d'accord qu'on peut en arriver à mettre en place des mécanismes qui empêchent que des gens subissent des préjudices d'ordre financier. Mais un autre problème se pose. Il y a le problème du choix du travail. S'il me plaît, à moi, d'être chauffeur de taxi et que j'en suis empêché, forcément, parce qu'on limite et qu'on réduit le nombre, qu'est-ce que vous répondez à cela?

M. BOSSE: Vous pouvez conduire un taxi sans être détenteur d'un permis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, d'accord. Je peux être à l'emploi de quelqu'un.

M. BOSSE: Mais est-ce que vous parlez à titre de détenteur de permis?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Comme artisan.

M. BOSSE: Parce qu'il faut faire la distinction. Elle est très importante.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, oui. Mais comme artisan, s'il me plaît d'être chauffeur de taxi, d'avoir ma voiture et de gagner ma vie comme ça.

M. BOSSE: Là, il va y avoir...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la liberté de choix de mon travail.

M. BOSSE: Si vous êtes artisan et si vous décidez de conserver votre taxi, vous êtes privilégié au départ. Cela est clair et net. Il y a des cas qui se sont présentés qui pourraient être équivoques. Par exemple, celui qui est détenteur d'un permis et qui dit: Moi, je fais du taxi six mois par année et, les six autres mois de l'année, je travaille dans la construction. Déjà, nous avons ici — je pense qu'il appartiendra à la commission de décider — jusqu'à un certain point, en termes d'équité, un demi-privilège par rapport à celui qui est entièrement dans l'industrie mais aussi par rapport à celui qui investit mais qui est absolument en dehors de l'industrie. Alors, je pense que spontanément cela saute aux yeux. Je n'ai pas besoin d'être membre de la commission pour dire: Cela me paraît bien clair que celui-là est plus méritant que celui qui n'a rien à voir avec l'industrie.

M. PAUL: Est-ce qu'un permis va cesser d'exister à l'occasion du décès du détenteur d'un permis?

M. BOSSE: C'est un des aspects qui nous intéressent beaucoup. On a, d'ailleurs, dans le rapport, indiqué que c'était peut-être l'un des moyens de procéder au retrait, sans pour cela, non plus, léser la veuve.

M. PAUL : Mais, il y a peut-être un danger d'établir des dynasties.

M. BOSSE: Pour moi, le permis peut être un héritage en termes de compensation monétaire, au niveau de la commission. C'est peut-être un des cas les plus clairs.

M. PAUL: Supposons que je décède et que mon fils soit intéressé à continuer mon métier. Nécessairement, il sera obligé de s'adresser à la Commission des transports. Alors, il y aurait peut-être un danger que la Commission des transports accepte toujours la requête d'un héritier.

M. BOSSE: Je fais confiance à la commission. Il ne faudrait pas établir la dynastie du taxi, comme vous le disiez: le Roi du taxi, le Bon Dieu en taxi et toutes ces expressions. Je ferais confiance à la commission, à partir d'un certain nombre de principes d'équité. Pour moi, les problèmes se présentent très différemment. En fait, ce qui est recherché ici, c'est de mettre un terme aux abus que l'on retrouve au niveau des municipalités où, souvent, au lendemain d'une élection, pour des raisons que j'ignore,

mais que j'ai constatées, cependant, il y avait des émissions de permis de taxi en quantité. J'ignore ces raisons, mais je fais une constatation.

M. PAUL: Pour vous faire renseigner sur tout ce problème, pourriez-vous consulter M. Paul Desrochers?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est midi et demi, M. le Président. Moi, je voudrais revenir sur cette question du taxi.

M. PINARD: Puis-je savoir si toutes les commissions parlementaires ajournent toujours à la même heure?

M. PAUL: Oui, à midi trente.

M. PINARD : A midi et demi, c'est réglementaire. Nous devrions reprendre nos travaux après la période des questions.

M. PAUL: Normalement, à quatre heures.

M. LE PRESIDENT: La séance suspend ses travaux, jusqu'après la période des questions.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

Reprise de la séance à 16 h 15

M. SEGUIN (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs !

Au début de la séance, je voudrais vérifier les noms des membres de la commission: Audet (Abitibi-Ouest), Béland (Lotbinière), Berthiaume (Napierville-Laprairie), Coiteux (Duplessis), Fortier (Gaspé-Sud), Houde (Limoilou), Tremblay (Chicoutimi), je présume.

M. PAUL: Ne présumez pas, c'est bien ça. C'est un comté qui est assez fier de l'avoir comme député.

M. LE PRESIDENT: C'est ça. Paul (Maskinongé)...

M. BOSSE: Le député est assez fier d'avoir un comté.

M. LE PRESIDENT: ... Mailloux (Charlevoix), Pinard (Drummond), Russell (Shefford), Simard (Richelieu), Tremblay (Bourassa) et Tremblay (Sainte-Marie).

M. CORNELLIER: Je remplace M. Simard, de Richelieu.

M. LE PRESIDENT: M. Cornellier (Saint-Hyacinthe) remplace M. Simard (Richelieu). Et le deuxième?

M. BOSSE: Je remplace M. Mailloux (Charlevoix).

M. LE PRESIDENT: M. Bossé (Dorion) remplace M. Mailloux (Charlevoix).

La parole est au député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, nous avions abordé en fin de matinée le problème du taxi. Le député de Dorion était à nous fournir des explications. Avant de reprendre cette question, je voudrais poser une question au ministre des Transports, de la Voirie, etc., au sujet de la demande que nous lui avions faite concernant la réglementation. Le ministre se souvient que nous lui avions demandé s'il lui serait possible de déposer avant sa mise en application la réglementation ou tout au moins les grandes lignes de cette réglementation pour fins d'étude en commission parlementaire.

M. PINARD: La réglementation relative au problème du taxi?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non, toute la réglementation.

M. PAUL: Tout ce qui est compris dans l'article 5.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous en avions longuement discuté lors de l'étude en deuxième lecture et nous nous interrogeons encore parce qu'en réalité c'est toute la substance du projet de loi qui est dans l'article 5. Je comprends que le ministre n'est peut-être pas en mesure de donner tout le détail de la réglementation, mais lui serait-il possible de présenter aux membres de la commission un schéma général nous donnant une idée de cette réglementation pour fins d'étude en commission, avant la promulgation de cette réglementation?

M. PAUL: M. le Président, à l'appui de la demande du député de Maskinongé, pardon, de Chicoutimi, je citerai...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous vous citez vous-même.

M. PAUL: ... je mentionnerai au ministre des Transports que son collègue, le ministre des Institutions financières, n'a pas craint de soumettre à la commission parlementaire des institutions financières, compagnies et coopératives les règlements concernant la loi des consommateurs.

Le ministre des Richesses naturelles doit nous soumettre incessamment la réglementation relative au commerce des produits pétroliers. Je crois que c'est le chapitre 33 des Statuts de 1971. Le ministre de la Justice nous consulte. Le ministre des Affaires sociales l'a fait pour le projet de loi no 65 et pour toute autre loi relative au bien-être. Je crois que cette demande rencontrerait les aspirations bien légitimes des députés de l'Opposition et également les députés ministériels. Parce qu'à part le député de Dorion il n'y en a pas beaucoup qui s'y connaissent en matière de transport. Oui, il y a le député de Napierville-Laprairie. Le député de Saint-Hyacinthe, je comprends que pour lui le problème du transport est une matière bien connue.

Mais je crois que cette demande du député de Chicoutimi est bien fondée. Nous attendons le ministre.

M. PINARD: M. le Président, je voudrais bien faire plaisir à mes amis de la commission parlementaire...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous être personnellement agréable.

M. PINARD: Oui, être personnellement agréable à tous les membres de la commission, mais ils comprendront que c'est une tâche bien difficile. J'ai expliqué, l'autre jour, que le comité des transports s'était formé en treize sous-comités. Un sous-comité étudie tout le problème de la motoneige; d'autres, le taxi, les écoles de conduite, le système de démérite, le transport scolaire, le transport en commun, l'immatriculation, les règlements de l'Office des autoroutes, les ordonnances de la Régie des transports, les règles de régie interne de la commission, le code de la route, la réciprocité, le louage des véhicules. Certains sous-comités sont plus avancés que d'autres dans leur travail. Au fur et à mesure que leurs travaux progressent, ils remettent au ministre une synthèse de leurs travaux. De là à dire qu'ils ont compilé d'une façon bien ordonnée chacun des règlements qui devrait être la conséquence logique de l'adoption des articles du projet de loi no 23, ce serait beaucoup dire, quoique ce travail est en voie de se faire.

M. PAUL: Il va falloir qu'il soit fait.

M. PINARD: Oui, oui, il est assez avancé dans certains cas, sauf que je ne peux pas m'engager à déposer le livre complet de la réglementation. Au fur et à mesure que nous allons avancer dans l'étude du projet de loi, je pourrai sans doute remettre aux membres de la commission parlementaire certains règlements qui, d'après nous, ne sont pas susceptibles d'amendements majeurs et sur lesquels nous pourrions même nous entendre pour dire qu'ils sont applicables tels quels.

Dans d'autres cas, c'est susceptible d'évolution ou d'amendements. Vous admettrez qu'une réforme globale, comme celle qui est entreprise dans le domaine des transports, peut amener, pendant la période de rodage, des modifications et des amendements.

Alors, il y a danger que ce que nous déposerons sur la table de la commission parlementaire soit interprété comme étant une politique bien définie, une réglementation bien définie du ministère des Transports alors qu'en réalité ce ne serait pour nous, qu'un document de travail. C'est donc dans cette perspective que j'envisage le travail qui est fait par le comité des transports et par les sous-comités. C'est aussi la réserve que je fais pour ne pas m'opposer, de façon absolue, à la demande des membres de la commission parlementaire mais pour dire que cela me paraît difficile de le déposer dans sa forme actuelle.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, est-ce que...

M. PINARD: Je m'en sers comme un document de travail. Moi-même, je le discute constamment avec des conseillers juridiques ou avec les techniciens du ministère. Parfois, à ma demande, on apporte des amendements, des modifications. Parfois, ce sont eux qui les suggèrent après m'avoir donné un premier jet de leurs travaux.

Je ne sais pas si cela répond aux interrogations des membres de la commission et si cela répond aussi, de façon satisfaisante, pour le moment du moins, à leurs demandes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voici. J'en-

tends bien l'argumentation du ministre de la Voirie, des Transports en l'occurrence. Seulement, il comprendra avec nous qu'à l'article 5 du projet de loi se trouve virtuellement comprises toutes les grandes lignes des politiques administratives que le gouvernement va mettre en application et qu'il va demander, ensuite, à la commission des transports d'appliquer, sous surveillance du ministre, avec la réserve des pouvoirs que le ministre aura lui-même pour la mise à exécution de cette loi.

Le ministre nous dit que des documents sont prêts, qu'ils sont sujets à changements. Cela, on le comprends. Maintenant, le ministre doit se reporter au dernier article de la loi : La présente loi n'entrera pas en vigueur le jour de sa sanction. Elle entrera en vigueur, semble-t-il, progressivement, selon les champs d'application que couvre la loi. Par conséquent, dans les cas où la mise en application de la loi est plus urgente, le cas du taxi, par exemple, il me semble que le ministre devrait être en mesure de nous fournir déjà sinon toute la réglementation, du moins des indications sur ce que sera cette politique du taxi.

Je l'ai dit au ministre et j'y reviens. Dans une lettre au président de l'Association du taxi de Québec, je disais que le ministre avait fait des déclarations, qu'il avait donné des assurances aux gens du taxi, mais je disais qu'il y a toujours une différence entre ce que le ministre déclare, qui est, en somme, un énoncé de principe, le texte de la loi, qui, lui, est quand même général dans sa formulation, et l'application concrète qui, elle, se trouve définie dans la réglementation.

Il serait malheureux que des gens, se fiant à la déclaration du ministre, qui a été faite de bonne foi, se rendent compte que, dans la réglementation, on ne retrouve pas, en fait, les garanties que le ministre avait données lorsqu'il a fait sa déclaration. Notre inquiétude à nous, ce n'est pas qu'on manque de confiance au ministre, mais c'est de bien voir — c'est notre rôle de législateurs — qu'il y ait une adéquation entre la déclaration du ministre, le texte de la loi, qui est nécessairement général, et la réglementation qui stipulera, elle, les champs d'application concrète et les cas pratiques d'application.

C'est la raison de notre insistance. C'est pourquoi j'y suis revenu cet après-midi, afin de savoir si le ministre est disposé à fournir les textes de la réglementation, qui sont déjà prêts, étant donné que la loi sera applicable progressivement, sauf les chapitres qui sont mentionnés à l'article 173.

La demande que nous faisons au ministre me paraît justifiée. Comme il s'agit — je le répète encore une fois — d'une grande charte des transports, avec laquelle nous devrons vivre pendant longtemps, j'aimerais bien que les parties intéressées, que ce soient les transporteurs d'écoliers, les transporteurs par camions, autobus — appelons cela comme on voudra — les taxis, voient bien que les articles de la loi qui les concernent sont assortis d'une réglementation qui, elle, ne vient pas détruire ce que la loi a proclamé.

Le ministre sait d'expérience, parce qu'il a plus d'expérience que moi en vie parlementaire, que, souvent, la réglementation finit par diluer la force d'un texte de loi. Pensant particulièrement au problème du taxi, je me dis: Si nous avions devant nous la réglementation, nous aurions l'assurance que les garanties que le ministre a données aux associations de taxi, nous les retrouverons dans l'application concrète de la réglementation.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, ce que nous demandons au ministre, ce n'est pas une décision immédiate. Nous ne voulons pas que le ministre nous soumette immédiatement les avant-projets d'arrêtés en conseil, parce que je pense bien qu'il y aura plusieurs arrêtés en conseil, si on veut couvrir chacune des catégories du transport au Québec.

Ce que le député de Chicoutimi a demandé au ministre et ce que nous lui avons proposé, lors du débat de deuxième lecture, c'est qu'il convoque la commission parlementaire pour étudier l'arrêté en conseil qu'il se propose de faire adopter par le lieutenant-gouverneur en conseil. A ce moment, toutes les tables sectorielles de travail de chacune des spécifications ou des modalités de transport auront été complétées. Ce que nous voulons, c'est que le ministre nous fasse part du texte d'un arrêté en conseil qui est susceptible d'être présenté au lieutenant-gouverneur qui, ensuite, par cet arrêté en conseil, déterminera les modalités d'application de chacune des catégories de transport ou chacun des pouvoirs dont il est question à l'article 5.

C'est ça que nous demandons au ministre. Nous ne demandons pas que le ministre nous informe immédiatement, dès maintenant, du travail de chacune des tables sectorielles qui s'affairent aux problèmes du transport. C'est avant la publication dans la Gazette officielle et avant l'adoption de l'arrêté en conseil par le cabinet des ministres, avec toujours une réserve nécessaire et de bon aloi de la part du ministre quand il y a des modifications de dernière minute avant l'adoption définitive d'un texte de réglementation.

M. PINARD: Je pense bien qu'il faut poser le problème de confiance à l'endroit du titulaire du ministère des Transports et envers les hauts fonctionnaires qui travaillent aux comités et sous-comités et qui rencontrent les représentants des associations de propriétaires de taxis, ou ceux qui sont dans l'industrie du camionnage, etc.

Si je m'en tiens à la correspondance qui a été

échangée entre les représentants de ces associations et le ministre ou les hauts fonctionnaires, ou avec M. Bossé, le député de Dorion, ou M. Paul Berthiaume, il semblerait que les associations font confiance au ministre en vertu même des explications qui leur ont été fournies soit au ministère lorsqu'ils nous ont rencontrés, soit lorsque nous avons été convoqués à leurs réunions pour que nous puissions donner les explications et répondre aux questions des membres de ces associations.

Cela a été le cas pour l'Association métropolitaine des propriétaires de taxis, à Montréal, et ce fut le cas également pour le Syndicat professionnel des propriétaires de taxis unis du Québec métropolitain. Ils ont demandé à plusieurs reprises des informations plus précises sur la portée de certains articles du projet de loi no 23 et sur la réglementation qui serait appliquée dans leur cas.

Je pense que M. Bossé, relativement au problème du taxi plus spécifiquement, pourrait vous dire exactement comment les choses se passent, quel est le climat qui prévaut en ce moment dans ce secteur. Dans d'autres domaines, j'ai demandé â mon adjoint parlementaire, M. Berthiaume, de faire des rencontres; c'est lui qui a plus immédiatement la responsabilité d'informer les représentants des associations. Dans d'autres cas, nous partageons le fardeau, mais j'essaie de le faire moi-même directement. C'est un peu ça que je veux expliquer pour me justifier jusqu'à un certain point de ne pas pouvoir déposer aujourd'hui le livre des règlements comme vous me le demandez.

Mais au fur et à mesure que la discussion progressera, je pense être en mesure de déposer les règlements sur le système de démérite, par exemple, où le travail est beaucoup plus avancé que dans d'autres cas. Dans le cas du code de la motoneige, le sous-comité travaille assez rapidement, aidé en cela par les représentants de l'entreprise de l'industrie manufacturière de la motoneige, et ça va bien de ce côté.

Peut-être que je serai en mesure de déposer des règlements à ce sujet bientôt. Dans le cas...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Transport d'écoliers.

M. PINARD: Dans le cas du transport en commun c'est un problème très vaste où il y a beaucoup d'interlocuteurs. Tous les intérêts ne sont pas les mêmes, compte tenu de la grandeur du territoire à desservir, de la spécificité du problème et du nombre d'années pendant lesquelles les services ont été rendus par une commission de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour aller brièvement, on ne demande pas au ministre de nous déposer ça tout de suite, instanter; on lui demande, dès que ce sera prêt, de nous en donner une idée, de déposer les textes.

Ce n'est pas une question de confiance. Nous voulons bien faire confiance au ministre, au député de Dorion, au député de Napierreville-Laprairie, tenir compte des rencontres que vous avez eues avec les organismes intéressés; les taxis, le transport d'écoliers, etc.

Nous sommes législateurs et ce n'est pas un problème de confiance dans notre cas; c'est un problème d'étude sérieuse, positive de cette loi.

Ce que je ne voudrais pas, en ce qui me concerne — le député sait que le problème des transports est important, le ministre aussi — c'est qu'une fois cette loi adoptée la réglementation vienne changer l'esprit de la loi, que l'on crée une série de petits et mêmes de gros embêtements aux gens qui devront utiliser ce texte de loi et qu'on dise, ensuite, que les députés n'ont pas fait leur devoir, qu'ils auraient dû surveiller ceci ou cela. Le rôle des députés est d'étudier le texte de loi et je crois que, compte tenu du travail que nous effectuons maintenant en commission parlementaire, il est important que nous ayons, en même temps, une idée de la réglementation afin que nous puissions nous rendre compte si, en termes légaux, la réglementation rejoint les objectifs de la loi.

Moi, je puis aller devant n'importe quelle association et donner toutes les garanties possibles. Si, par un texte de loi qui n'est pas bien fait, on se rend compte que ce que j'avais promis, je ne l'ai pas donné, on se retournera vers moi et on me fera des reproches. Je ne voudrais pas, en ma qualité de député, encourir le reproche de ne pas avoir étudié suffisamment cette loi et la réglementation aux fins de rencontrer les exigences formulées par les diverses associations touchées par cette grande charte des transports. C'est tout ce que nous voulons.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, j'ai l'impression qu'on a peut-être épuisé le sujet à ce moment-ci. Si on pouvait procéder, il me semble qu'il y aurait plus à gagner. Le ministre a déjà promis d'apporter les documents non seulement en temps opportun, mais au fur et à mesure qu'ils seraient disponibles. Je pense qu'on répond â la demande des membres de la commission qui ont fait un plaidoyer en vue d'obtenir cette réglementation. Si on pouvait continuer le débat; à moins qu'il n'y ait un petit point à éclaircir, je ne voudrais pas couper le débat.

M. PAUL: M. le Président, vous êtes surpris, aujourd'hui, de l'ouverture d'esprit du ministre.

M. LE PRESIDENT: Non.

M. PAUL: Mais, si vous aviez été ici depuis le début, vous auriez vu qu'il y a une amélioration marquée de la part du ministre.

M. LE PRESIDENT: Ce serait de l'intimidation de la part du président.

M. PAUL: Bien non! L'ouverture d'esprit du ministre, sa grande compréhension nous forcent à collaborer avec lui et c'est ce que nous faisons.

M. LE PRESIDENT: Tant mieux! Nous allons l'apprécier au fur et à mesure que l'on progressera dans l'étude du projet de loi.

Paragraphe j) adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, M. le Président.

M. PINARD: M. le Président, avec votre permission, j'aimerais faire remarquer que l'article 7 prévoit la constitution d'un conseil consultatif.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: Un peu plus loin vous voyez quels sont les pouvoirs attribués à ce conseil consultatif et quelle sera son admission auprès du ministre.

Alors, évidemment, les députés comprendront que ce n'est pas mettre de côté ipso facto le travail qui peut être fait en commission parlementaire des transports, et que ce n'est pas mettre de côté non plus toutes les lumières pouvant venir de chacun des membres de la commission pour fins de discussion de la loi et pour fins de discussion de la réglementation également.

Sauf qu'à cause de cette réforme globale des transports dont j'ai parlé tantôt, il faudra quand même avoir une structure qui aurait un caractère de quasi permanence pour que le ministère soit toujours, face aux besoins qui lui sont exprimés, à jour dans sa façon de résoudre les problèmes.

Je pense que c'est indispensable comme instrument de travail mais ça postule la déclaration suivante qu'il pourrait arriver que le ministre, au cours de la discussion des articles du projet de loi no 23, fasse une déclaration sur une réglementation qui n'aurait pas un caractère de permanence, qui serait susceptible d'être amendée à cause précisément des avis qui pourraient lui être prodigués un peu plus tard par le conseil consultatif.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: Avec cette réserve, je suis d'accord pour dire que je pourrai déposer, à titre de document de travail, un projet de réglementation ou un document de synthèse regroupant assez largement les travaux du comité des transports ou des sous-comités.

M. PAUL: Parfait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va.

M. PINARD: Alors je pense que si c'est dans ce cadre que veulent travailler les membres de la commission, je suis très favorable à cette suggestion.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis d'accord.

Je reviens, M. le Président au paragraphe j) alors que nous étions à interroger le député de Dorion. Il nous a expliqué ce matin, d'une façon schématique mais quand même assez claire, de quelle façon on allait procéder lorsqu'il s'agira de compensation à des gens qui seront dépouillés de leur permis de taxi. J'aurais une ou deux questions à lui poser, car il a étudié spécialement la question. Soit à Québec, soit à Montréal, combien de permis avez-vous découverts qui étaient détenus par des gens qui n'avaient même pas, comme vous le disiez ce matin, de carte d'assurance sociale?

M. BOSSE: De numéro d'assurance sociale, il y en avait environ 1,300.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en avait 1,300. Dans Québec et Montréal ou...

M. BOSSE: Dans l'ensemble du territoire montréalais.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Du territoire montréalais.

M. PAUL: Sur combien?

M. BOSSE: Sur 4,500 environ.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est assez important.

M. PAUL: C'est près du tiers.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant j'ai une autre question à poser au député de Dorion qui est une question capitale dans l'optique du problème général du taxi. Nous avons parlé ce matin du pourcentage du nombre de voitures taxis par groupe de population, 800 approximativement. Il nous a expliqué ensuite la façon dont on procéderait progressivement, l'ordre de priorité que l'on suivrait selon les mérites et les droits acquis des détenteurs.

Compagnie Murray Hill

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aimerais qu'il situe dans ce cadre le problème de Murray Hill à Montréal.

M. BOSSE: Le problème de Murray Hill, je pense, est le plus complexe, en ce sens que Murry Hill peut fonctionner à l'intérieur du territoire de Montréal en vertu d'un permis émis par la régie. Le permis émis par la régie — et c'est peut-être là une des lacunes — ne stipule pas le nombre de voitures qui peuvent être

utilisées. Or, un permis émis par la régie peut permettre à Murray Hill ou à d'autres compagnies d'utiliser un nombre de voitures illimité.

Ce que reprochent, par exemple, les associations de propriétaires, c'est que le type de taxi ou le transport de passagers que fait Murray Hill, c'est sur demande. Or, ici, il est extrêmement difficile pour qui que ce soit de vérifier si les appels sont réellement faits ou s'il y a eu effectivement sollicitation. Vous retrouvez d'ailleurs dans le langage des associations ce terme "sollicitation" de façon constante. On prétend, par exemple, que dans certains grands hôtels, ce qu'on appelle des "dispatchers" de la compagnie Murray Hill...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Des orienteurs...

M. BOSSE: ... des orienteurs feraient de la sollicitation. Ici, il est assez difficile de faire la vérification. Effectivement, nous avons fait une enquête et nous avons constaté qu'il y avait sollicitation de la part de représentants de Murray Hill. D'autre part, il leur est permis de faire du transport à l'intérieur du territoire pour autant que c'est dans le territoire de la ville de Montréal ou d'autres villes, ou de se déplacer à l'extérieur dans la mesure où ils sont demandés. C'est un peu faire du taxi sans en avoir le permis, quoique ce permis leur soit émis par la Régie des transports.

On le sait, une décision a été rendue dernièrement où il y avait un conflit entre la ville de Montréal et la compagnie Murray Hill. La ville de Montréal contestait ce droit à la compagnie de faire du taxi à l'intérieur de son territoire sans détenir pour cela une plaque ou un permis de faire du taxi.

Si je ne fais erreur, la compagnie Murray Hill a été déboutée et la ville a eu raison. C'est sous toutes réserves.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voici la question que je voudrais poser au député à la lumière de ce qu'il vient de dire. C'est très important. La compagnie Murray Hill détient un permis pour faire un type de transport que l'on connaît. L'on s'est plaint qu'il y avait de la sollicitation de sorte que ce qu'on ne sait pas, c'est le nombre de voitures de Murray Hill qui circulent en vertu du permis général que détient cette société.

M. BOSSE: Si on se rappelle le témoignage à la commission parlementaire du représentant de la compagnie Murray Hill...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Gagnon.

M. BOSSE: C'était 400 voitures, je crois, qui circulaient.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voici pourquoi je pose la question au député. Supposons que la Société Murray Hill ait 400 voitures, comment allez-vous régler le problème de Murray Hill dans le cadre de ce nombre? Comment allez-vous situer les 400 voitures de Murray Hill dans le cadre du nombre de permis que vous allez accepter d'octroyer pour la ville, enfin la région de Montréal, le grand Montréal?

M. BOSSE: L'agglomération, disons de Montréal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'agglomération...

M. BOSSE: A ce problème, présentement, nous n'avons pas trouvé de solution précise. Cependant, il est évident que la juridiction actuelle de la régie deviendra la juridiction, en bonne partie, de la commission de transport. Notre recommandation est à l'effet, pour l'avenir du moins, qu'on spécifie le nombre de voitures ou le nombre de permis que pourra utiliser une compagnie quelle qu'elle soit. Ici, on utilise souvent le nom de Murray Hill, mais il y en a d'autres. Il s'agit que ce soit spécifié et que ce soit aussi réglementé de façon peut-être plus claire, plus nette afin qu'il n'y ait pas d'équivoque et que peut-être ces deux types de transport, qui s'appelle le taxi et d'autre part, type de transport qui semble être un besoin et qui est celui de Murray Hill, le type limousine, qui est accepté d'ailleurs comme un besoin par les associations de propriétaires de taxis eux-mêmes...

Il s'agirait de déterminer des règlements particuliers, peut-être, et aussi de spécifier à l'intérieur de quelles modalités ils peuvent fonctionner.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais il n'y a rien, encore, de déterminé.

M. BOSSE: A l'heure actuelle, nous ne sommes pas arrivés à une conclusion définitive, sinon à celle, par exemple, de déterminer, d'une façon précise, le nombre de permis émis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, vous avez parlé de l'Association des taxis de Montréal. Pourriez-vous nous répéter et nous dire...

M. BOSSE: Il faut dire ici qu'il y a plusieurs associations.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Mais voudriez-vous répéter, exactement, ce que vous avez dit tout à l'heure, de façon assez rapide? Quelle est l'attitude des associations de taxis de Montréal à l'endroit de Murray Hill au regard de la loi que nous allons adopter?

M. BOSSE: Voici la position des associations de propriétaires de taxis, autant que des associations représentatives des chauffeurs de taxis, des artisans, qui sont des propriétaires, en fait, et qui appartiennent à l'une ou l'autre des

associations. Ici je distingue ce type d'associations des flottes. Elle n'ont pas nécessairement quelque chose en commun avec les associations, mais elles peuvent être membres d'associations. Ce sont des intérêts très différents.

Sur leur position, vis-à-vis de Murray Hill, on a entendu des commentaires, par exemple, de l'Association métropolitaine de propriétaires de taxis, qui est venue nous dire: Nous croyons le type de services donnés par Murray Hill nécessaires. Cependant, ce à quoi nous nous opposons, c'est qu'elle fasse du taxi sans que nulle part dans la loi il lui soit permis de le faire, ceci en utilisant les faiblesses de la loi ou des règlements.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, en ce qui concerne, si vous voulez, les privilèges...

M. BOSSE: J'ajouterais peut-être ceci. Je dis qu'eux aussi soutiennent que s'il y a de nombreux taxis à Montréal, et s'il y en a trop, c'est peut-être attribuable au fait qu'il y a Murray Hill ou d'autres compagnies semblables qui font du taxi sans dire qu'elles font du taxi et sans posséder de permis de taxi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour ce qui est des privilèges qu'à Murray Hill, les zones, etc., comment concevez-vous le règlement de cela? On a déjà un début de règlement...

M. BOSSE: Je ne crois pas...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... dans le cas de Dorval.

M. BOSSE: ... qu'en termes strictement légaux Murray Hill ait des privilèges, comme tel. Ses privilèges ne sont pas différents de...

M. PAUL: Il y a toujours la franchise exclusive.

M. BOSSE: Oui. Mais ils ne sont pas différents de ceux, par exemple, du Transport d'Anjou, disons, qui fait du transport avec une exclusivité. Ils ne sont pas différents de ceux de Provincial Transport, qui fonctionne exclusivement sur un territoire donné. Ils ne sont pas différents, peut-être, de ceux d'un transporteur d'écoliers qui a l'exclusivité, quand même, du transport d'écoliers. Au sens strict, légalement parlant, je ne crois pas que ce soit un privilège, comme tel.

Evidemment, il y a une équivoque et il faudrait l'enlever, ce qui pourrait peut-être amener une réduction du nombre de voitures utilisées par Murray Hill présentement, ou du moins avoir des moyens de contrôler le type d'activités qu'elle fait. Présentement, c'est impossible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Je reviens là-dessus, M. le Président. Quand on a discuté de la question de Murray Hill, je l'ai fait valoir devant la commission, en ce qui me concerne je ne suis pas de Montréal. J'entends parler du problème de Murray Hill depuis des années...

M. BOSSE: Ici, vous me permettrez d'ouvrir une parenthèse, M. le Président, pour dire que le grand problème de Murray Hill, qui a fait l'objet de nombreux actes de violence, a été réglé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. BOSSE: Assez étrangement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. BOSSE: ... on le passe sous silence.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. BOSSE: Mais c'est quand même le grand problème, celui de l'accès à l'aéroport. Cela a permis aux chauffeurs de taxi de la région de Montréal de récupérer au-dessus de $1 million. C'est de l'eau au moulin.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas de façon satisfaisante à leur avis, si l'on se réfère aux propos qu'ils ont tenus devant nous, ici.

M. BOSSE: C'est-à-dire que Murray Hill aussi est devenue une sorte de symbole,...

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

M. BOSSE: ... en fait, pour des éléments qui cherchent aussi à faire de la contestation et à polariser, si l'on veut, l'insatisfaction.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député me permettra de rappeler que, justement, quand nous avons interrogé le représentant de la société Murray Hill ici, c'est ce que nous avons essayé de démythifier. C'est une sorte de symbole qu'on a fait de la société Murray Hill. J'allais le dire au député, quand on a discuté de la question de Murray Hill, j'ai interrogé très longuement le témoin, qui était Me Gagnon. Parce que moi, n'étant pas de Montréal, je voulais savoir le fin du fin de l'affaire. J'avais entendu les associations de taxi. J'ai entendu, ensuite, le représentant de la société Murray Hill.

Il est resté, évidemment, des équivoques dans mon esprit, parce que Me Gagnon a réfuté certains arguments et il en a nié d'autres. Il y a toute une différence, en droit, entre réfuter des arguments et les nier.

Il reste que, dans mon esprit — je fais remarquer que je ne préjuge pas de la vérité — Murray Hill a un nombre de 400 voitures.

dites-vous. Ils ont un type d'exploitation qui est particulier, qui est reconnu comme valable et nécessaire par les associations de propriétaires de taxis. Il y a, cependant, ce que les adversaires — appelons-les comme cela — de Murray Hill appelaient des privilèges, la franchise, comme le disait mon collègue.

M. BOSSE: Ici, si vous me le permettez, je vais vous donner un autre élément de solution. Il arrive aussi que Murray Hill a peut-être une espèce d'exclusivité de postes privés, si on veut, c'est-à-dire ce droit exclusif, convenu avec une autre partie privée, d'avoir accès aux clients. Prenons, par exemple, certains hôtels.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le Reine Elisabeth.

M. BOSSE: Le Reine Elisabeth.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tous les grands hôtels.

M. BOSSE: Le taxi semble être en position inférieure. D'après ce que le ministre disait tout à l'heure, il y a des mesures qu'on peut appliquer graduellement, à long terme. Il y en a d'autres que l'on peut appliquer immédiatement. Je songe à deux qui peuvent être appliquées immédiatement: celle, par exemple de l'abolition des postes privés. Ceci suppose, par exemple, qu'il sera strictement défendu de faire partie d'une entente avec une autre partie privée, permettant l'exclusivité de l'utilisation d'un endroit donné pour recueillir les clients. Déjà, je pense que c'est une forme de solution. Cela peut amener, probablement, la compagnie Murray Hill à s'établir dans une espèce de centre où les clients devront se rendre. Mais, chose certaine, c'est que cela lui enlève l'exclusivité, sous peine de perdre son permis, disons, aux abords des grands hôtels.

M. LE PRESIDENT: Le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me le permettez, lorsqu'on parle des privilèges accordés à Murray Hill, ce ne sont pas des privilèges accordés à Murray Hill.

M. BOSSE: Je n'ai jamais dit que c'étaient des privilèges.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas ce que je dis. Le député de Chicoutimi, tout à l'heure...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non. J'ai dit que je reprenais les termes qu'on avait utilisés.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce sont des privilèges que s'est donnés Murray Hill elle-même, par exemple, l'exclusivité dans tous les hôtels. Dans presque tous les hôtels de Montréal, lorsque vous demandez une voiture pour vous faire conduire à l'aéroport, c'est Murray Hill, ce qui enlève des voyages assez payants au simple chauffeur de taxi. La compagnie a outrepassé ses droits, en vertu de sa charte et de son permis. Cela est combattu depuis longtemps. Lorsque Me Gagnon est venu ici, à la commission parlementaire, il a nié des choses. Il reste qu'à Montréal le chauffeur de taxi, actuellement, n'est jamais demandé à l'hôtel Reine Elisabeth pour aller reconduire M. X à l'aéroport. C'est toujours Murray Hill. Ce n'est pas conforme à son permis, cela.

M. BOSSE: Cela correspond peut-être, par exemple, au désir du client. Il y a toujours deux côtés à une médaille. Ici, sans vouloir blâmer qui que ce soit, j'aimerais quand même rappeler certains incidents qui se sont produits. Nous avons une pile de plaintes qui ont été fournies à la ville de Dorval ou de documents qui nous sont parvenus, attestant, par exemple, le refus de certains chauffeurs de taxi, pour ce qui est de l'accès à l'aéroport de Dorval, de fonctionner en vertu des règlements établis, c'est-à-dire en utilisant le taximètre. Il y a aussi eu des abus de ce côté. Beaucoup de clients répugnent à prendre un taxi à cause de la crainte qu'ils ont d'être exploités.

Ceci n'est pas pour blâmer l'ensemble des chauffeurs de taxi, mais pour blâmer ceux qui ont certainement commis des abus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député me le permet, je vais lui donner un exemple très concret. Il y a deux semaines, je me suis rendu à Montréal. En arrivant à l'aéroport — il était quand même assez tard le soir; il devait être onze heures et demie — il y avait des voitures-taxis. Je n'identifie pas les compagnies. Il y avait aussi des voitures de Murray Hill. J'ai fait trois demandes. Une compagnie de taxi exigeait $9.50 pour aller à l'hôtel Bonaventure.

Un autre me demandait $11. Un autre $10 à peu près. J'ai demandé aux gens de Murray Hill quel prix on me demandait pour me conduire à l'aéroport. On a dit: Monsieur, il y a une voiture qui va partir et il y a un client déjà. Si vous voulez monter, ça va vous coûter $5. Alors, évidemment, j'ai fait passer mes intérêts avant tout le reste. J'ai payé $5.

UNE VOIX: Vous étiez deux clients.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais, par ailleurs, j'ai demandé au chauffeur de la société Murray Hill quel prix il m'aurait fait si j'avais été seul. J'avais ça dans l'esprit, c'est un test que je faisais. Il m'a dit: Cela vous aurait coûté $8.50. Alors, je me suis dit: De toute façon, il y en avait un à $8.50, un autre à $9, un autre à $11.

M. BOSSE: Ce qui reste vrai, c'est que cela n'a aucun sens, quand même, que le client doive négocier ainsi à chaque fois. On se croirait au

Mexique. A mon avis, ce qui reste... Des règlements ont déjà été établis par la ville de Dorval, obligeant chacun des conducteurs d'une voiture-taxi à fonctionner àpartir du taximètre. Cependant, ceux-là ne suivent pas les règlements.

Dernièrement, nous avons obtenu, avec la collaboration de la Régie des transports, l'uniformisation des tarifs sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine. Et ceci n'était pas pour rien. C'était précisément pour éviter cette équivoque possible, parce que certains chauffeurs prétendaient qu'ils ne fonctionnaient pas à partir du taximètre à cause de l'absence d'uniformité des tarifs. Présentement, et depuis le 8 du mois passé — les règlements s'appliquent et sont uniformes sur l'ensemble du territoire.

Ce qu'on constate, c'est l'absence de règlements sévères et peut-être l'absence d'application d'une façon plus sévère. Pour moi, ça me paraît très clair. Si, d'une part, le gouvernement a l'obligation de voir à corriger des situations, il doit aussi songer très sérieusement à la protection du public. Certains chauffeurs de taxi ont commis de nets abus, puisque nous avons de multiples plaintes, et c'est notre intention de faire en sorte que cette industrie devienne — comme on le retrouve dans certains pays — une industrie viable, mais elle doit aussi comporter dans ses rangs des éléments qui sont honnêtes, intègres et agréables, en plus. C'est important.

Je ne voudrais pas que ça devienne comme au Mexique, qu'on soit obligé de négocier à tout bout de champ et qu'on risque de se faire avoir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous permettez? On parle du problème de Murray Hill. Qu'est-ce qu'il y a dans le projet de loi actuel, le bill 23, et qu'est-ce qu'il y aura dans les règlements pour régler ce problème qu'on discute?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la question que j'ai posée tantôt.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que ce mécontentement qui existe à Montréal... Je comprends qu'il y en a qui exagèrent peut-être. Peut-être qu'il y en a qui se défoulent sur Murray Hill. Mais, en règle générale, le problème existe. Il y a certainement des faveurs d'accordées à Murray Hill au détriment des chauffeurs de taxi.

M. BOSSE: Vous n'avez pas bien saisi. J'ai expliqué tout à l'heure que ce n'était pas des faveurs, que c'était par voie de décision de la Régie des transports qu'il y avait un permis d'émis et qu'à l'intérieur de ce permis il n'y avait pas de limitation du nombre de voitures, premièrement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je dis des faveurs, c'est Murray Hill qui s'est attribué des faveurs.

M. BOSSE: Possiblement. Elle était aussi, à l'origine, dans l'industrie. Il faut aussi le reconnaître.

M. PINARD : Il faudrait peut-être s'en remettre aux explications fournies par Me Gagnon devant la commission parlementaire lorsqu'il a été interrogé sur le même sujet. Je pense que c'était M. Laurin, le leader parlementaire du Parti québécois, qui l'interrogeait. Je me réfère au journal des Débats du 31 août et du 1er septembre 1971, à la Page B-3881.

M. Laurin a posé la question suivante: "Dans un autre domaine on a entendu dire à quelques reprises au cours des audiences de cette commission des affirmations voulant que Murray Hill et des compagnies du genre exerceraient une concurrence indue à l'industrie du taxi, particulièrement en ce qui concerne les points de chute dont on a parlé, c'est-à-dire les grands hôtels. Vous avez dit tout à l'heure que si cela était effectivement fait, ce serait contrevenir aux règlements de la compagnie. Vous avez dû faire cette affirmation à plusieurs reprises. Pourtant les affirmations continuent d'être faites."

Me Gagnon répond: "Elles ont une source. C'est encore le service que Murray Hill donne et doit donner à l'aéroport, parce que nous avons un permis de la Régie des transports qui nous oblige à donner un service à l'aéroport. Pour faciliter ce service et le rendre efficace, Murray Hill a établi un service, c'est-à-dire qu'un autobus aux 15 minutes passe devant un certain nombre d'hôtels, toujours avec l'approbation de la Régie des transports, selon des trajets que la Régie des transports a acceptés.

"Il arrive de plus que Murray Hill, en vertu du même permis, est obligée de donner un service par véhicules de promenade non enregistrés comme taxis. Elle doit passer à ces hôtels et prendre les passagers avec leurs bagages pour les transporter à l'aéroport, selon le tarif qu'elle a, encore une fois, déposé à la Régie des transports.

"Ce service, évidemment, se donne à la vue des taxis. Quand ils voient un véhicule de promenade arriver devant l'hôtel et quelqu'un arriver avec ses bagages et entrer dans le véhicule de Murray Hill, bien, ils protestent. Mais, en fait, ce n'est pas une concurrence du taxi; c'est l'exercice des obligations de Murray Hill. En vertu de son permis de la Régie des transports, Murray Hill doit rendre ce service. C'est le même service qu'elle rend à l'autre bout, à l'aéroport. Il y a des taxis qui sont là, mais il y a également les véhicules de promenade non enregistrés comme taxis, appartenant à Murray Hill, qui rendent ce service, selon le tarif qui est déposé à la Régie des transports.

"Aux deux bouts de la chaîne, c'est la même concurrence, si vous voulez, mais c'est une

concurrence qui est inévitable, parce que, dans les deux cas, c'est la même destination. Ce sont les taxis eux-mêmes qui ont insisté sur cette concurrence". Alors, M. Laurin continue son interrogatoire en disant: "Quelles sont les méthodes de concurrence au sein même de ces hôtels? Est-ce que les "dispatchers", comme vous les avez appelés tout à l'heure, les coordonnateurs, font la chasse aux clients, comme les compagnies de taxis peuvent faire la chasse aux mêmes clients de ces hôtels"? Me Gagnon répond: "Les instructions que les "dispatchers" ont et la politique ferme de Murray Hill, c'est qu'il n'y a aucune chasse; s'il s'en fait, il y a des moyens de corriger la situation".

Et ça continue comme ça. Sans prendre fait et cause pour Murray Hill, dans la discussion qui se fait en ce moment devant la commission parlementaire, ni non plus pour aucune autre association de taxis, il semblerait que Murray Hill, en tant que compagnie de transport, ait demandé, par requête à la Régie des transports, d'obtenir un permis pour faire du transport par autobus des hôtels de Montréal à l'aéroport et de ramener les passagers de l'aéroport vers des hôtels. Mais, semble-t-il, ce même droit existe en faveur de propriétaires de taxis, qu'ils soient membres d'une "flotte" de taxis ou qu'ils soient des propriétaires artisans.

Enfin, j'espère que je ne me trompe pas. Ce que je veux dire, c'est ceci: Est-ce que la régie aurait erré en répondant favorablement à une requête présentée par Murray Hill, je ne sais trop en quelle année? Est-ce que ce transport est donné à Murray Hill en exclusivité ou s'il est donné en priorité ou s'il n'a été donné que comme partie intégrante d'une politique concurrentielle dans le domaine du transport, c'est-à-dire pour transporter des passagers qui partent d'un hôtel donné pour se rendre à l'aéroport, par exemple, ou pour partir de l'aéroport et se rendre dans un hôtel, à Montréal?

Alors, est-ce que c'est concurrentiel ou si ça ne l'est pas? Est-ce que c'est véritablement un privilège exclusif accordé à Murray Hill? Je ne le pense pas. C'est tout cela que la loi 23 et la réglementation vont nous permettre de clarifier également. La Commission des transports, comme tribunal qui exercera un pouvoir judiciaire ou quasi judiciaire dans le domaine, pourra clarifier cela en déterminant, une fois pour toutes, quelles doivent êtres ces catégories de transport, comment ce transport doit être effectué, à qui il doit être adjugé, selon les requêtes qui seront présentées devant elle, selon les études des besoins exprimés par la population ou par des catégories de population, selon le cas, et par des clientèles éventuelles. Par exemple, la clientèle des propriétaires d'hôtels ou de motels, qui viendront dire devant la commission: Voici le genre de commerce que nous avons dans l'hôtellerie. Nous recevons des clients tous les jours; nous recevons des congrès; nous recevons des étrangers, voici les besoins exprimés par nos clients lorsqu'ils viennent s'éjourner dans notre hôtel.

C'est à partir de ces informations que la Commission des transports pourra, à mon avis, répondre aux demandes qui seront faites. Je pense bien qu'il serait inutile pour nous, les membres de la commission parlementaire, de discuter dans tous les détails cette politique des transports en matière de taxis, par exemple.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce que vous venez de dire me ramène justement à la question que j'ai posée au départ.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Prenons le cas de Murray Hill, puisque c'est un cas type, il y a d'autres sociétés qui font ce genre de transport; si on décide que dans le grand Montréal, la région métropolitaine — appelons cela comme on voudra — on décide qu'à doit y avoir tant de voitures-taxis par 800 personnes, c'est le chiffre que vous avez donné. On nous dit que la société Murray Hill — et d'autres, mais prenons celle-là — aurait 400 véhicules, qui sont des véhicules-taxis mais de luxe, sans licence, ils ne sont pas identifiés comme tels, comment ces 400 véhicules seront-ils intégrés dans le nombre global que l'on propose de déterminer pour la région métropolitaine?

A moins que l'on fasse une exception pour la société Murray Hill et que l'on dise: Voilà une société, ou tout autre société semblable, qui exploite une entreprise d'une nature particulière et qui, par conséquent, ne se trouve pas assujettie à la loi qui va réglementer le taxi. Le député comprendra pourquoi je pose la question. C'est dangereux! Si on décide qu'à Montréal il y aura tant de taxis parce qu'il y a un chiffre de population X et que, d'autre part, on accorderait à la société Murray Hill le droit d'avoir 400 voitures, il y aurait X centaines de taxis plus 400; par conséquent, le pourcentage dont on parlait se trouverait déséquilibré.

Je veux bien savoir si le cas de Murray Hill va être réglé en ce sens que, dans l'attribution d'un nombre X de permis, on va inclure les 400 permis qui seraient déjà attribués à la société Murray Hill, ou un permis qui lui serait attribué pour utiliser 400 véhicules. Est-ce que ce sera en plus ou à l'intérieur du nombre global?

M. BOSSE: Dans la recherche des solutions concernant le problème particulier du type de transport que fait Murray Hill, il nous est paru assez clair que l'on devra créer probablement un type de permis particulier qui ne sera peut-être pas du taxi comme tel mais qui, quelle que soit sa forme d'identification, sera une catégorie à l'intérieur du taxi avec des règlements très particuliers.

Cependant, ce sur quoi j'insiste énormément c'est le fait que ce type de transport devra être limité comme les autres types de transport.

c'est-à-dire comme le nombre de permis de taxi l'est. J'ai bien l'impression qu'on devra en tenir compte si le détenteur de ce type de permis est appelé à faire du transport sous forme de taxi. On devra en tenir compte dans un règlement accordant un permis par 800 personnes. Aussi, faut-il se rappeler qu'une autre des modalités est peut-être l'abolition de cette espèce de poste privé. C'est évident qu'à ce moment-là la sollicitation ne pourra être permise. Encore une fois, je veux souhaiter cependant que notre réglementation soit assez rigide d'une part et assez fermement appliquée d'autre part pour que le chauffeur de taxi, détenteur d'une licence T, devienne aussi concurrent, autant au niveau des services qu'au niveau de l'intégrité ou au niveau de l'honnêteté. C'est un facteur important. A l'intérieur de la ville comme telle, il n'y a pas de difficulté à compter du moment où les voitures-taxis fonctionnent au taximètre. Ce n'est que lorsqu'on se retrouve devant le problème de la possibilité de négocier de gré à gré, c'est peut-être un autre aspect à l'heure actuelle où il y a des champs libres, par exemple, qu'on devra corriger par la réglementation, celui du transport d'un passager — je me permets de faire un apparté — entre diverses municipalités.

Vous savez qu'il n'y a pas de règlement comme tel qui oblige une voiture-taxi à exiger un prix minimum ou maximum, il n'y en a pas. C'est une négociation de gré à gré entre le client et le détenteur de permis.

Sur ce plan, il paraît que Murray Hill ou les autres catégories devront d'abord être limitées dans le nombre, deuxièmement, réglementées, et troisièmement, il faut aussi qu'on abolisse les postes privés ou l'exclusivité pour Murray Hill.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les points de chute.

M. BOSSE: Tous les points de chute dans les grands hôtels.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais ce que dit le député ne me satisfait pas complètement. Comme il vient de l'expliquer à la commission, il semblerait que l'on s'oriente vers une solution qui sera la suivante: pour la voiture taxi ordinaire, soit un artisan ou une flotte, on déterminerait qu'il y a X centaines de véhicules correspondant au pourcentage de population, au chiffre de population, 800 dont on a parlé. Mais de ce que vient de dire le député de Dorion, on peut inférer que l'on créerait une catégorie à part pour retrouver la réalité de Murray Hill ou d'autres sociétés qui exploitent des entreprises de même nature.

Par conséquent, les voitures de Murray Hill, pour prendre cet exemple, dont on dit qu'il est typique, ne se trouveraient pas comprises dans le nombre déterminé en vertu de la réglementation selon le nombre de personnes.

M. BOSSE: Il y a aussi une restriction du côté de Murray Hill quant au type de services qu'elle pourrait être appelée à donner. Il est évident que si l'hypothèse est retenue que c'est une catégorie de taxis comme tels qui font effectivement du taxi, on devra les inclure dans le un par 800, au pro rata. Il faut d'ailleurs se rappeler que ce n'est pas exclusif à Montréal. On retrouve le même phénomène, par exemple, dans les grandes villes, Toronto et les autres.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais il serait nécessaire à ce moment-là de redéfinir les pouvoirs de la société Murray Hill ou de toute autre société semblable.

M. BOSSE: C'est déjà couvert par la loi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, éliminer la question de l'exclusivité des points de chute...

M. BOSSE: Définitivement, c'est un des premiers points.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Compenser, par ailleurs, pour les fins de service aux clients qui veulent utiliser ce genre de voiture, par une publicité, c'est-à-dire que la société sera obligée de faire sa publicité de telle façon que si, moi, je veux avoir une voiture spéciale je sais où je peux en avoir une. Mais je ne veux pas être sollicité. Je sors de l'hôtel, je demande une voiture, je prends la voiture qui est là. Ce dont se plaignent les gens, ce dont se sont plaints les gens qui sont venus devant nous c'est de ne pouvoir sortir de l'hôtel sans être obligés de prendre une voiture de Murray Hill. Cela, c'est inexact parce que, moi, je fréquente cet hôtel depuis des années et je n'ai jamais pris de voiture de Murray Hill. La première fois que j'ai pris une voiture de Murray Hill, ç'a été l'autre jour quand je suis arrivé à l'aéroport assez tard le soir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous arrivez à l'hôtel et que vous demandez une voiture, là vous avez une voiture de Murray Hill.

M. PAUL: Si vous ne la demandez pas vous-même.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas à la porte.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je demande ce qu'on fera pour régler le cas de Murray Hill. Murray Hill a même été poursuivie par la ville de Montréal, vous le savez. Murray Hill n'a aucun permis de la municipalité pour exploiter une société de taxis mais elle le fait. La ville de Montréal l'a poursuivie, elle a gagné sa cause, Murray Hill est allée en appel, la communauté urbaine a poursuivi Murray Hill et a gagné sa

cause; c'est encore en appel, et Murray Hill continue quand même...

M. BOSSE: Il y a au moins ce problème de juridiction qui est réglé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... à se servir de ses autos comme des autos de taxi au détriment du simple chauffeur de taxi qui gagne sa vie avec ça. La ville de Montréal et la communauté urbaine ont poursuivi Murray Hill qui a perdu. La cause est en appel à ce moment. Mais que ferez-vous pour régler...

M. PAUL: C'est leur droit.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais tout de même, durant ce temps ils continuent quand même à se servir de leurs autos comme des taxis au détriment du chauffeur de taxi qui, lui, gagne sa vie avec ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais attention, là! quand on dit que Murray Hill se sert de ses voitures au détriment de celui qui conduit une voiture ordinaire. Si on est dans un système d'entreprise libre, privée, il faut admettre la concurrence.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais ils n'ont pas de permis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant. Si la société Murray Hill utilise les droits qu'elle a tels qu'elle les a. Si elle abuse, c'est une autre histoire, vous avez raison.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La libre concurrence; je n'ai pas le droit de prendre mon auto ce soir et de faire du taxi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais à partir du moment où elle utilise ses droits...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas une voiture-taxi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... en fonction de l'acte constitutif régissant l'exploitation, on ne peut pas lui faire le reproche d'enlever le pain à quelqu'un. Si j'arrive à Montréal — ou qu'un autre arrive à Montréal — et que je veuille utiliser les services de Murray Hill, je peux le faire, comme je peux utiliser une autre compagnie...

M. BOSSE: D'ailleurs, cela n'a pas été contesté par les propriétaires de taxis eux-mêmes. Je ne vois pas pourquoi le député de Sainte-Marie...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La ville l'a contestée, la communauté urbaine aussi.

M. BOSSE: Le problème de la contestation des municipalités, que ce soit Montréal ou que ce soit la communauté urbaine, à mon avis, tombe du fait de l'adoption de cette loi. La juridiction concernant le transport par véhicule devient juridiction du ministre des Transports. Ce problème ne se pose plus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est pourquoi je me demande si cela devient la juridiction du ministre des Transports, ce qu'il y aura dans la loi pour régler le problème.

M. BOSSE : On vient de le répéter à de multiples reprises.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'on va faire appliquer la loi pour Murray Hill comme pour le chauffeur artisan?

M. BOSSE: C'est ce qu'on vient de dire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, on ne l'a pas fait respecter depuis dix ans. J'espère que le ministre va faire respecter la loi.

M. BOSSE: Ecoutez, on a blâmé Murray Hill, on blâme Murray Hill... Savez-vous que le seul fait, par exemple, de permettre l'accès à l'aéroport de Dorval à tous les taxis pour ramener des passagers est un précédent au Canada en ce qui concerne le ministère des Transports à Ottawa? C'est ça, le fédéralisme rentable.

M. PAUL: Il y a toujours ici cette liberté pour toute association ou flotte de taxis de faire une concurrence par la qualité du service, par le comportement de ses chauffeurs, par leur amabilité. C'est une autre façon de faire concurrence à Murray Hill. Non pas que je veuille ici louanger la qualité du service de Murray Hill, mais nous sommes en droit de nous demander si la qualité des services offerts par Murray Hill est semblable à celle qu'offrent d'autres associations ou des chauffeurs artisans.

M. BOSSE: Le député de Maskinongé a compris l'esprit du rapport Bossé. C'est de vouloir faire justice aux taxis mais aussi de s'assurer que les chauffeurs de taxis comme tels se comporteront comme des citoyens qui méritent ce titre et ne feront pas d'abus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un esprit là-dedans?

M. BOSSE: Alors, il s'agit de mettre de l'ordre là-dedans. Il est évident que les services que certains obtiennent de Murray Hill les satisfont et sont désirables, parce qu'ils sont assurés de la propreté, de l'honnêteté et d'un taux fixe. Ils sont assurés aussi d'une voiture confortable de type limousine. Il y a des gens qui ont l'argent et qui sont prêts à payer pour cela. Tant et aussi longtemps que le système ne

sera pas renversé, je pense que tant qu'on vit dans ce système, on doit accepter qu'il y ait des gens qui ont le moyen de payer et qui désirent le faire.

M. PAUL: Et, dans certains cas, cela coûte meilleur marché.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si, ce soir, à Montréal, quelqu'un veut faire une grande sortie et veut demander une voiture de Murray Hill...

M. BOSSE: Vous n'avez pas le droit de faire de commercial pour Murray Hill.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais elle a le droit de le faire. Mais Murray Hill n'a pas le droit de faire du taxi. Ce n'est plus du taxi. Murray Hill n'a pas le droit d'avoir le monopole de tous les grands hôtels, d'avoir le monopole pour aller à Dorval... Lorsque vous demandez au bureau d'admission d'un hôtel une voiture-taxi pour aller à Dorval, on vous fait venir une voiture de Murray Hill.

M. BOSSE: On a dit tout à l'heure que ce serait une des premières choses qui sera abolie, les postes privés. On a dit aussi qu'il y aurait une réglementation plus rigide pour s'assurer de la surveillance des activités, voir à ce que ces gens-là ne travaillent pas à l'intérieur de la ville ou à l'intérieur d'une agglomération comme s'ils étaient des taxis.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est important.

M. BOSSE: C'est important et nous en sommes conscients.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous voulez être populaires, réglez ce problème-là. Le ministre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense qu'il faut ici, comme je l'ai dit tout à l'heure, démythifier le problème, éliminer tous les arguments démagogiques qu'on a pu entendre ici en commission parlementaire et replacer l'affaire dans une optique de services, de besoins et, dans le cadre de la loi, situer la société Murray Hill ou toute autre société semblable de façon qu'on sache exactement quels sont ses droits et pouvoirs, combien elles sont et à quelles normes fixées par le gouvernement elles doivent obéir. Ce sera un moyen de régler le problème. Si ces sociétés trouvent que c'est trop sévère, elles feront leur publicité en conséquence et elles rendront les services qu'elles doivent rendre.

M. BOSSE: Elles ont dû sacrifier au-dessus de $1 million lorsqu'elles ont convenu de permettre l'accès aux taxis à Dorval. Elles n'avaient pas nécessairement à le faire parce que leur contrat se terminait seulement en 1974.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une question. Est-ce que votre réglementation irait jusqu'à réglementer l'usage des téléphones en ligne directe avec les taxis ou des choses dans ce sens-là? Lorsque vous parlez des privilèges acquis...

M. BOSSE: Ce n'est pas un problème facile. Nous sommes encore à la recherche de la solution, à savoir si c'est un poste privé, etc.

Alors, il y a des éléments de solution, cependant, qu'on entend soumettre au ministre au moins, sinon à la commission.

M. LATULIPPE: Est-ce que vous pouvez en dévoiler la nature?

M. BOSSE: Bien, ce n'est pas facile.

M. LATULIPPE: Vous ne vous êtes pas encore entendus...

M. BOSSE: C'est-à-dire que le principe est toujours le même: égalité de possibilités pour toute compagnie ou toute organisation de transport. On peut dire ici: Toute association de services.

M. LATULIPPE: J'aurais également une autre question.

M. BOSSE: Alors, c'est le principe: l'équité pour tous.

M. LATULIPPE: Si vous ne pouvez pas dévoiler la nature des suggestions que vous avez faites, j'aurais une autre question. Vous avez mentionné, tout à l'heure, que vous admettiez que le permis avait une valeur marchande.

M. BOSSE: Oui.

M. LATULIPPE: Est-ce que cela veut dire que la régie, lorsqu'elle aura à émettre de nouveaux permis, aura un prix de déterminé de tant?

M. BOSSE: Il appartiendra à la régie de le déterminer. Puis-je vous rappeler qu'à Toronto, lorsqu'on émet un permis pour un artisan, il y a un paquet de conditions préalables? Mais, lorsqu'on émet un permis, le coût est de $500 pour un artisan et de $5,000 pour un propriétaire de flotte. Alors, il appartiendra à la commission, je pense, ou au ministre de le déterminer après étude. S'il a une valeur marchande pour celui qui le possède, je ne vois pas pourquoi l'organisme gouvernemental ne l'utiliserait pas comme valeur marchande aussi. Autrement, cela risque de faire l'objet de spéculation. Je crois que dans le taxi ce sont des choses qu'on a à déplorer, plus particulièrement

dans la région de Montréal, l'exploitation et la spéculation.

M. PAUL: Quand vous parlez de $500 à Toronto pour un permis de chauffeur artisan, est-ce que c'est pour obtenir son permis ou si c'est un droit annuel qu'on exige de lui?

M. BOSSE: Non, c'est pour l'obtenir initialement.

M. PAUL: Initialement.

M. BOSSE: Ultérieurement, j'imagine que...

M. PAUL: Autrement, ce serait abusif.

M. BOSSE: C'est évident. Comme on a ici une taxe annuelle minime, en soi.

Vous avez compris, n'est-ce pas, qu'il y a diverses catégories de permis: Le permis artisan, ce n'est pas un permis qui est transférable à une flotte de $500 à $5,000. Vous voyez un peu l'exploitation possible. Alors, il y a divers types de permis. C'est bien établi. D'ailleurs, on retrouve cela aussi dans la réglementation parisienne. Elle est assez éloquente dans ce domaine.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les femmes!

M. ROY (Lévis): Est-ce que le nombre de véhicules est limité pour composer une flotte?

M. BOSSE: Dans la recommandation, oui. On recommande une limitation à 20 voitures par flotte.

M. ROY (Lévis): Et plus.

M. BOSSE: Non.

M. ROY (Lévis): Et moins.

M. BOSSE: Evidemment.

M. ROY (Lévis): Après 20, ils tombent comme flotte.

M. BOSSE: C'est-à-dire que le maximum...

M. ROY (Lévis): ... particulier à une flotte.

M. BOSSE: ... de permis que pourrait détenir un propriétaire de flotte est de 20. Là-dessus, je peux vous dire que les propriétaires de flotte sont loin d'être réticents à vouloir se départir d'un certain nombre de permis. Ils savent très bien qu'en diminuant le nombre de voitures disponibles sur la route ils augmentent leurs revenus et augmentent, par le fait même, la valeur marchande de leur permis et de leurs voitures, évidemment.

M. PAUL: Est-ce que l'honorable député de Dorion pourrait nous dire s'il verrait des objections à ce que les femmes aient autant de libertés et de facilités d'être des chauffeurs de taxi que les hommes?

M. BOSSE: En cette matière comme en d'autres, nous croyons à l'équité.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'égalité.

M. BOSSE: A l'égalité.

M. PAUL: Mais non pas l'égalité de droit.

M. BOSSE: Non, je pense qu'il y a des femmes, actuellement, qui font du taxi...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le député de Maskinongé...

M. BOSSE: ... et je ne pense pas que cela ait fait l'objet...

M. PAUL: Bien disons que pour certaines sorties, peut-être!

M. PINARD: C'est une pratique en vigueur à Paris. Je pense qu'elles donnent un excellent service.

M. PAUL: Oui. Vous avez l'air à parler d'expériences, vous!

UNE VOIX: Oui.

M. PINARD: De façon générale, les chauffeurs de taxi féminins sont peut-être plus affables...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A Paris!

M. PINARD: Oui. ... que ceux du sexe masculin, qui bousculent passablement la clientèle.

M. PAUL: Et des clients plus courtois.

M. PINARD: Bien, à ce moment-là, le client devient...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Plus indulgent.

M. PINARD: ... plus indulgent et plus courtois. Non, cela reste dans la réalité de nos discussions.

M. BOSSE: Je crois que, dans le règlement de la ville de Montréal, il est spécifié, cependant, que les femmes ne peuvent travailler que du soleil levant au soleil couchant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais quand elles se couchent tard?

M. BOSSE: Quand le soleil se couche tard!

M. LE PRESIDENT: Messieurs, s'il vous plaît, à l'ordre!
Paragraphe j), adopté?

M. PINARD: Adopté.

UNE VOIX: Oui.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe k)?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le paragraphe qui devient k).

M. PAUL: C'est-à-dire le paragraphe 1) qui est devenu k).

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: J'essaie de suivre la nouvelle nomenclature.

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.
Paragraphe 1). Le paragraphe m), qui devient 1). Adopté?

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 6, adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président.

Commission des transports

M. PAUL: Voici, une nomination par écrit, pour combien de temps? Est-ce que les pouvoirs qu'on accorderait à cette persona designata seraient les mêmes que ceux que l'on prévoit au chapitre 11, dans le cas des commissaires-enquêteurs, par exemple? Donnerait-on à cette personne la même immunité? Le ministre peut-il élaborer quelque peu la nécessité d'une telle disposition dans la loi?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre va être obligé de faire attention à ses lettres, s'il les nomme par écrit.

M. PINARD: Nous voulons distinguer la nomination qui peut être faite par le ministre, avec l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil, à l'article 6, d'une personne pour enquêter sur toute matière relative à l'application de la présente loi, de la nomination d'enquêteurs prévue à l'article 51, où les enquêtes qui peuvent être faites sont plutôt de la nature d'enquêtes administratives.

M. PAUL: C'est encore une nomination par écrit, à l'article 51.

M. PINARD: Oui, je comprends. Parfois, il pourrait s'agir aussi d'enquêtes qui pourraient avoir des incidences judiciaires, par exemple, si une plainte est portée sur la malversation ou sur la conduite d'un fonctionnaire dans un domaine donné.

Un exemple que je peux donner de l'intention du ministre en regard de l'article 6, c'est la nomination d'enquêteurs qui a été faite, jusqu'ici, pour étudier le problème des bateaux passeurs entre Québec et Lévis. Ce sont des enquêteurs qui, à la fois, sont des spécialistes en administration pour examiner la situation financière de la Société de la traverse Québec-Lévis; ce sont, à la fois, des enquêteurs techniques qui sont à l'oeuvre, en ce moment, pour examiner les navires, pour savoir quels sont les vices de construction, les défauts cachés de ces navires, les défauts de conception des bateaux passeurs et qui examinent aussi l'état des quais, aussi bien à Québec qu'à Lévis.

Vous voyez la distinction que je fais, en ce moment, entre le type d'enquêteurs qui peuvent être nommés en vertu de l'article 6 et le type d'enquêteurs qui peuvent être nommés en vertu de l'article 51.

Les conseillers juridiques me font remarquer que cependant tous ces enquêteurs, qu'il soient nommés en vertu des dispositions des articles 6 ou 18, ou encore de l'article 51, ont quand même le bénéfice de l'immunité.

M. PAUL: Supposons que la commission nomme des enquêteurs. Elle doit les nommer par écrit également. Est-ce que l'enquêteur que pourrait nommer le ministre aura droit d'aller enquêter sur les nominations de la commission?

M. PINARD: Sur les nominations de personnes composant la commission?

M. PAUL: Non, sur la nomination d'enquêteurs ou sur le travail des enquêteurs nommés par la commission. Et là je me réfère aux nominations dont il est question à l'article 18. Excusez-moi, M. le Président, c'est par référence. M. le ministre tout à l'heure a...

M. LE PRESIDENT: Mais nous en sommes toujours à l'article 6.

M. PAUL: Par référence, par analogie ou par comparaison.

M. PINARD: A l'article 18 vous voyez tout de suite que, si la commission nomme des enquêteurs, c'est pour la poursuite d'une étude qui conduirait la commission à adjuger ou à refuser un permis demandé en matière de transport, par exemple.

M. PAUL: Le ministre nous a donné tout à l'heure l'exemple d'enquêteurs techniques qui

pourraient faire enquête sur le problème des débarcadères à la traverse de Lévis. C'est encore un problème particulier ou un objet bien précis, bien déterminé du transport. Je conçois mal cette différence que l'on veut faire entre 6 et 18. Il ne semble pas y avoir délimitation des pouvoirs de cette enquêteur spécial.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'autant plus que le gouvernement peut toujours nommer un enquêteur spécial.

M. PAUL: Suivant le chapitre XI de la loi.

M. PINARD: J'ai oublié de mentionner que les enquêteurs qui pourraient être nommés par le ministre en vertu des dispositions de l'article 6 le seraient pour examiner si les pouvoirs accordés au ministre à l'article 5 sont bien appliqués, si ceux qui ont à faire un travail dans le cadre des dispositions de l'article 5 le font selon les ordres prescrits par le ministre ou par le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre a déjà sa réglementation. Mais qu'est-ce qu'elle vient faire cette personne?

M. PINARD: Je comprends, mais il peut arriver aussi que le ministre veuille savoir si le travail fait par certaines personnes dans le cadre des dispositions prévues à l'article 5 est fait conformément aux prescriptions des pouvoirs qui ont été accordés par le législateur au ministre.

M. PAUL: Est-ce que c'est nécessaire d'avoir cet article dans la loi, alors qu'en vertu du chapitre 11, le ministre pourrait toujours nommer un commissaire-enquêteur, avec un mandat particulier et précis?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qui a-t-on en vue ici? Il me semble qu'il y a un poste à créer.

M. PAUL: On a envie de pistonner quelqu'un.

M. PINARD: Je n'ai absolument rien de particulier en vue, sauf que je voudrais poursuivre l'objectif suivant, et je le dis sans ambages, cet article permet au ministre de s'assurer, au moment nécessaire, de la disponibilité de personnes compétentes pour l'informer de façon qu'il puisse s'acquitter des devoirs qui lui auront été accordés par le législateur, par l'Assemblée nationale.

En effet dans l'orientation, voire même dans l'application d'une réglementation efficace, et toujours dans l'optique de la politique québécoise des transports, des problèmes souvent très complexes pourront être soulevés.

Il faudra, alors, faire appel à des spécialistes de diverses questions, dont le ministre voudra s'entourer. En définitive, il s'agit d'assurer la bonne application des dispositions de l'article 5 que nous avons discutées tantôt et que nous avons adoptées, puisque l'article 6 n'en est que le pendant naturel et logique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais, M. le Président, je ne vois pas pourquoi le ministre s'inquiète tant de l'application de cette loi, quand les dispositions générales de nos lois prévoient tout ça!

M. PAUL: Le ministre est responsable de l'application de la loi.

M. PINARD: Oui, je pense que les députés...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais que le ministre nous décrive exactement les tâches de cette personne.

M. PINARD : Fondamentalement, il faut faire une distinction entre les pouvoirs d'enquête qui sont accordés à la Commission des transports et à certains fonctionnaires qu'elle désirerait avoir à son service pour des enquêtes particulières et les pouvoirs qui sont donnés à des enquêteurs nommés par le ministre pour juger de l'efficacité de l'action entreprise par des personnes dans le cadre des dispositions prévues à l'article 5. Alors, je pense que, fondamentalement, il faut faire une séparation entre les pouvoirs de l'Exécutif, dont le ministre, membre du Conseil exécutif, et les pouvoirs d'une commission de transport qui, en vertu même de sa fonction, doit être autonome et ne pas avoir à subir de pressions de la part du ministre.

M. PAUL: L'article 180.

M. LE PRESIDENT: Je vous demanderais, s'il vous plaît, de ne pas trop traîner.

M. PAUL: C'est encore en relation avec le projet de loi.

M. LE PRESIDENT : Alors, il faudra y songer peut-être en arrivant à ces articles; les explications seront déjà données.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bien, on ne peut pas, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Non, mais, sans ça, on court un peu d'un côté à l'autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais il reste que, si on décide une chose à un endroit et si, plus tard, on s'aperçoit qu'on s'est contredit, ça n'ira plus. Il faut articuler ça, un projet de loi.

M. LE PRESIDENT: Très brièvement, si vous voulez, on pourra continuer. On arrivera à ces articles et les questions seront posées à ce moment-là.

M. PAUL: M. le Président, si, à l'article 180, on veut discuter...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On a décidé.

M. PAUL: ... d'une question, on nous répondra: Ecoutez, à l'article 6, cela a été adopté.

M. LE PRESIDENT: Comme vous prenez toujours de bonnes décisions, on n'aura pas de reproches à vous faire un peu plus tard.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah! on se ravise.

M. PAUL : M. le Président, je vous ai déjà connu beaucoup plus libéral qu'en ce moment.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Libéral indépendant.

M. LE PRESIDENT: Indépendant.

M. PAUL: Mais l'indépendance vous l'avez fuie, parce que ça vous faisait penser au PQ.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On n'est pas capable de laisser une minute; ils parlent de nous.

M. PAUL: Ah! vous étiez là, vous m'avez compris. J'ai attendu que vous soyez de retour.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On avait un petit moment de libre.

M. PAUL : M. le Président, avec votre permission, votre générosité, j'attirerai l'attention du ministre...

M. LE PRESIDENT: Votre amabilité m'oblige.

M. PAUL: ... des Transports qui, à l'article 180, est "chargé de l'application de la présente loi". Pour appliquer la loi, il va de soi qu'il a tous les pouvoirs. Il doit prendre tous les moyens possibles. Dans un cas extrêmement grave, dans un cas de doute sérieux quant au respect de toute la réglementation prévue à l'article 5, il a toujours les pouvoirs que lui accorde le chapitre 11 des Statuts refondus de Québec.

M. PINARD : Je pense qu'il y a un malentendu. Ce que je veux dire, c'est que, fondamentalement, je voulais faire une séparation entre l'exercice des pouvoirs d'un ministre, qui est membres d'un Conseil exécutif, et l'exercice de pouvoirs confiés à une commission à caractère administratif, judiciaire ou quasi judiciaire, de façon qu'il n'y ait pas interférence dans les deux fonctions. Je vois mal le ministre des Transports dire à la Commission des transports: Pour tel problème que vous avez à l'étude, alors que vous prendrez une décision affirmative ou négative, je vous demande de requérir les services de tel expert ou de tel enquêteur. Je ne veux pas avoir cette responsabilité et je ne veux pas m'arroger ce pouvoir.

M. PAUL: Vous avez à l'article 7 un conseil consultatif qui peut vous aviser.

M. PINARD: A l'article 6, ce que j'ai en vue — je le donne à titre d'exemple — c'est que, si le gouvernement, le Conseil exécutif en vient à la conclusion, après étude, qu'il faudrait mettre sur pied ou en application un système de transport par aéroglisseurs ou d'hydroglisseurs, je voudrais avoir le pouvoir de nommer des enquêteurs spécialistes et techniques qu'il me faudra obtenir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous l'avez en vertu des pouvoirs qui vous sont conférés en votre qualité de ministre. Vous avez le droit de prendre toute disposition utile pour améliorer les services de votre ministère, prendre toute disposition utile au public, etc.; je ne vois pas du tout ce que cela vient faire ici.

M. PAUL : A moins que le ministre nous dise qu'il a déjà pressenti quelqu'un et que moralement il se sent obligé de pistonner sa candidature.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si c'est cela, qu'il le dise.

M. PAUL: Si c'est cela, qu'il le dise.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'il le nomme tout de suite.

M. PAUL: On va peut-être lui reprocher de l'avoir fait mais on comprendra que ses bonnes relations l'obligent. Mon ancien professeur de grec me disait: C'est une redondance inutile.

M. PINARD: J'admets que comme ministre des Transports j'ai le pouvoir, dès demain matin, de nommer...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): De me nommer!

M. PAUL: C'est parce que vous craignez que votre successeur ne soit pas aussi compétent que vous.

M. PINARD: ... ou de choisir un ingénieur pour faire une étude sur l'application possible d'un système de transport fluvial avec aéroglisseur ou hydroglisseur. J'admets cela mais il peut y avoir d'autres travaux de nature plus secrète qui pourraient être entrepris par un enquêteur à la demande du ministre. Comme ce peut être un travail délicat, je pense que le ministre, en toute prudence, devrait d'abord requérir l'accrédita-

tion du Conseil exécutif avant de procéder à l'engagement de cette personne à qui il veut confier un mandat bien spécifique mais peut-être de nature plutôt secrète, ce qui peut fort bien arriver dans l'exercice des fonctions d'un ministre. Ceux qui ont déjà détenu des postes dans le cabinet le savent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais vous n'avez pas besoin de l'article 6, alors? On a toujours ces pouvoirs-là, quand on est ministre. On peut requérir les services d'une personne, on fait une proposition à l'Exécutif, on détermine le mandat et puis on dit: Vous allez enquêter sur telle chose, vous allez nous faire tel travail, telle étude spécialisée. Je l'ai fait quand j'étais ministre aux Affaires culturelles et le ministre le fait tous les jours à la Voirie.

M. PINARD: Là, je reviens encore à mon explication fondamentale. Nous avons senti le besoin de dire clairement dans la loi, à l'article 6, qu'il y avait une différence dans la nomination faite par le ministre pour surveiller l'application de la loi qu'il a demandé à l'Assemblée nationale de voter par rapport au travail qui peut être fait par des enquêteurs nommés par la Commission des transports. Je pense que c'était important de faire cette distinction d'une façon très nette et fondamentale dans la loi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vais admettre comme hypothèse de travail ce que vient de dire le ministre. Pourquoi tous les autres ministres ne seraient-ils pas nantis du même pouvoir bien explicite et pourquoi cela ne se trouverait-il pas dans toute loi?

M. PINARD : Peut-être que les ministres de l'époque n'y ont pas pensé ou n'ont pas vu, dans l'exercice de leurs fonctions, des possibilités de conflits d'intérêts ou d'immixtion de leur part dans le travail fait par une commission à caractère administratif et judiciaire ou quasi judiciaire.

Peut-être que ce n'est pas de même nature. Cela me paraît assez évident. Il y a déjà la Régie des transports qui existe et je me suis bien gardé jusqu'ici, comme ministre des Transports, de donner des ordres, des instructions, des directives à la Régie des transports. Je voudrais qu'il en soit ainsi lorsque la régie sera appelée dorénavant Commission des transports et qu'elle aura à accomplir certaines fonctions spécifiques. C'est pour cela que j'ai insisté pour avoir cette démarcation bien nette, bien fondamentale dans la loi même. Vous aurez aussi la création d'un tribunal des transports qui siègera en appel des décisions rendues par la Commission des transports sur des questions de droit. Peut-être que ce tribunal aussi — je ne sais pas, il faudrait que je vérifie le texte de la loi — aura besoin d'avoir des assesseurs ou des enquêteurs pour explorer davantage le bien fondé ou non d'une décision rendue par la Commission des transports. Alors, le ministre ne pourra pas intervenir dans ce domaine et ne pourra pas donner de directive. Il faudra qu'il laisse jouer librement les forces en présence sans pouvoir d'intervention.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est clair, nous commençons à voir que le ministre semblerait vouloir se doter d'un instrument qui lui permette à un moment donné de se substituer aux instances qu'il crée par la loi qu'il propose à notre adoption. C'est une sorte de supercommission que va devenir cette personne. Comme il dit, à un moment donné, il y aura des conflits d'intérêts, des problèmes particuliers, entre le tribunal, le conseil consultatif, la Commission des transports, etc. Tous ces gens auront un rôle défini, un mandat, etc. Ils ont des comptes à rendre aussi.

Tout à coup le ministre, par le biais de cette personne, se substitue à tout ce monde parce qu'une décision ne lui aura pas été agréable ou n'aura pas plu à certaines parties, ainsi de suite. On en appellera au ministre en disant: Demandez donc de faire enquête. N'est-ce pas une sorte de droit d'appel que le ministre se réserve ici contre toute décision qui ne ferait pas son affaire?

M. PINARD: Je ne sais pas si je me suis mal exprimé, je veux dire exactement le contraire de ce que prétend en ce moment le député de Chicoutimi. Justement je veux me protéger contre moi-même, même si ce n'était que pour prévenir des accusations gratuites.

M. PAUL: Est-ce que le ministre en a déjà eu?

M. PINARD : Dans ma vie politique j'en ai eu et je pense bien que mes prédécesseurs...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quand c'est gratuit on n'en parle pas.

M. PINARD: ... en ont été victimes chacun leur tour.

M. PAUL: Cela nous fait engraisser.

M. PINARD: C'est par précaution, je pensais que mon sentiment serait partagé par les membres de la commission. Si vous croyez que c'est indéfendable juridiquement, je n'ai pas d'objection à le retirer.

M. PAUL: Pour convaincre le ministre qu'il devrait le retirer, je vais lui poser quelques questions. Le ministre possède-t-il tous les renseignements possibles concernant la politique du transport qu'il veut établir au Québec? Est-ce que vous avez toutes les données possibles?

M. PINARD: Le député pourrait-il répéter sa question, s'il vous plaît?

M. PAUL: Est-ce que le ministre a en main toutes les données possibles, tous les renseignements possibles concernant tous les systèmes actuels, les moyens de transport que nous connaissons et ceux qui sont futuristes dans le sens philosophique du mot?

M. PINARD: Cela me paraît...

M. PAUL: ... assez complet.

M. PINARD: Cela ne me parait pas un obstacle insurmontable...

M. PAUL: Le ministre n'avait pas ces pouvoirs en vertu de la Loi du ministère des Transports. Il obtient tous les renseignements et il nous présente... Je regarde la brique qui est là et j'en ai une indigestion rien qu'à la regarder. S'il fallait que je la lise...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre avait promis de nous la distribuer, cette brique, et nous ne l'avons pas eue encore.

M. PINARD: Enfin, je n'insiste pas davantage pour l'adoption de l'article 6 si les membres de la commission pensent que c'est du droit exorbitant.

M. PAUL: Je crois qu'on ne paralyse pas le ministre dans l'application de sa loi. Absolument pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il a déjà les pouvoirs.

M. PINARD: Si, toutefois, il devenait évident que je doive avoir des pouvoirs additionnels, nous y reviendrions par amendement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En somme, cela n'ajoute pas de pouvoirs au ministre mais cela ne lui en enlève pas.

M. LE PRESIDENT: Alors, est-ce que je dois comprendre que l'article...

M. PINARD: Encore une fois, mon intention était de faire une démarcation bien nette, bien fondamentale entre les pouvoirs d'enquête dévolus, à la Commission des transports et ceux qui sont dévolus au ministre pour surveiller l'application de la loi, les pouvoirs qui lui sont accordés par l'article 5. Cela me paraissait fondamental à cause, précisément, de certaines accusations qui ont été portées au moment de la présentation de mémoires devant la commission parlementaire. Accusations que nous avons retrouvées dans plusieurs mémoires et qui, pour faire un argument global, disaient que les pouvoirs demandés par le ministre à l'article 5 étaient tellement exorbitants que cela devenait une espèce de pouvoir dictatorial pouvant annihiler en quelque sorte tous les autres pouvoirs qui pouvaient être apportés à d'autres structures à l'intérieur du bill no 23. C'est la raison fondamentale pour laquelle l'article 6 a été rédigé comme tel et a été intercalé...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Justement, les raisons même qu'invoque le ministre vont à l'encontre du plaidoyer qu'il pourrait faire pour qu'on inscrive cette prescription ici, parce que, justement, on pourrait dire que le ministre, au lieu d'utiliser des pouvoirs qui lui sont normalement conférés, se sert du biais d'une personne pour faire indirectement ce qu'il ne voudrait pas faire directement.

M. PINARD: Enfin, je ne qualifierai pas les intentions du député de Chicoutimi...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non, je fais tout simplement l'hypothèse...

M. PAUL: C'est en référence...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... de l'interpréter comme cela.

M. PINARD: J'admets que c'est par voie d'interprétation qu'on a accusé le ministre de se donner des pouvoirs ou de demander des pouvoirs exorbitants à l'article 5; c'est en vertu de cette même interprétation que j'ai demandé à mes conseillers juridiques de rédiger un article qui prouverait qu'il y a une distinction bien nette entre les pouvoirs d'enquête demandés par le ministre à l'article 6 et ceux qui sont dévolus à la Commission des transports à l'article 18 et à d'autres articles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que Marivaux appellerait la "précaution inutile".

M. LE PRESIDENT: Dois-je comprendre que l'article 6...

M. PINARD: Nous allons retirer l'article.

M. PAUL: D'ailleurs, le ministre actuel ne réclame pas la paternité de la politique de la reconnaissance.

M. LE PRESIDENT: Alors, l'article 7 devient l'article 6.

DES VOIX: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Article 7, adopté. Nouvel article 6.

M. PAUL: Combien de personnes envisage-t-on de nommer?

M. BOSSE: Vingt personnes.

M. PINARD: Vingt personnes.

M. BERTHIAUME: M. le Président, juste pour la commodité des députés, est-ce que nous pourrions continuer suivant les numéros imprimés? Lorsqu'on se réfère aux autres articles, si l'on commence à dire l'article 6 qui était l'article 7...

M. PAUL: Quitte à faire les corrections de numéros.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les corrections...

M. LE PRESIDENT: L'article 7, adopté?

M. PINARD: Il faudrait que le numérotage des articles soit changé.

M. PAUL: Oui.

M. LE PRESIDENT: S'il y a des références, par concordance, c'est de la même façon qu'il faudra procéder.
L'article 6, adopté. L'article 7?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'article 7, adopté.

M. LE PRESIDENT: Suivant la nouvelle numérotation, disons que...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous suivons la même numérotation.

M. LE PRESIDENT: La même. Alors, l'article 6 est retiré. L'article 7, adopté. L'article 8?

M. PAUL: D'accord.

M. PINARD: Adopté?

M. LE PRESIDENT: L'article 8, adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. PINARD: L'article 9 qui devient l'article 8...

M. PAUL : N'en parlons pas.

M. LE PRESIDENT: Non.

M. PINARD: D'accord.

M. LE PRESIDENT: L'article 9?

M. PAUL : Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 10?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah! voyez-vous, on a déjà ça ici.

M. PAUL: Voyez-vous, le pouvoir de l'article 6, vous l'avez à b), M. le Président.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): "d'étudier, à la demande du ministre, tout problème relatif à l'application de la présente loi et de lui soumettre des rapports et des suggestions à ce sujet." Le ministre l'a son pouvoir ici.

M. PAUL: Et à c), également,...

M. PINARD: Oui, mais ce ne sont pas les pouvoirs du conseil consultatif, là.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Mais de toute façon, l'autre aussi pourrait faire la même chose.

M. PINARD: Oui, on le fera. Je ne me chicanerai pas sur...

M. PAUL: L'article 10, adopté.

M. PINARD: ... les pouvoirs qui sont de même nature.

M. LE PRESIDENT: L'article 10, adopté. L'article 11?

M. PINARD: L'article 11 est-il adopté aussi?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 11, adopté. L'article 12?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, là, nous allons lire cela très bien.

M. PAUL: Est-ce que mes honorables amis du Parti québécois ont objection à ce que nous gardions la traduction anglaise: "Quebec Transport Commission"? Si c'est juste une préférence, nous allons l'adopter.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans deux ans, on en reparlera.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, quand on vivra un régime hitlérien!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs!
L'article 12, adopté. L'article 13? Adopté. L'article 14?
Un peu plus fort, s'il vous plaît, on n'entend pas bien.

M. LATULIPPE: Est-ce que le ministre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le siège social est à Québec. Donc, il y a un bureau à Québec.

UNE VOIX: Très bien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le tout est plus grand que la partie.

M. LE PRESIDENT: Article 14, adopté?

M. PINARD: Un instant, j'avais un amendement à présenter à l'article 14, M. le Président. L'article 14 du projet de loi no 23 réimprimé est remplacé par le suivant: "La commission est formée de douze membres dont un président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Douze membres?

M. PINARD: Douze membres.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oh, là là!

M. PAUL: Paul Desrochers a trouvé que sept, ce n'était pas assez?

M. PINARD: Laissons les commentaires de côté. Je vais lire l'amendement et nous les ferons après.

M. PAUL: Je retire mon commentaire.

M. PINARD: "La commission est formée de douze membres dont un président, trois vice-présidents et huit commissaires, tous nommés, pour une période qui ne peut excéder dix ans, par le lieutenant-gouverneur en conseil qui fixe leur traitement. Une fois déterminés, la durée de leur mandat et le montant de leur traitement ne peuvent cependant être réduits. A l'expiration de leur mandat, ils demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils aient été nommés de nouveau ou remplacés. Le président et les vice-présidents de la commission doivent être choisis parmi les juges de la cour Provinciale".

M. PAUL: Les vice-présidents.

M. PINARD: Oui. "Le président et les vice-présidents de la commission doivent être choisis parmi les juges de la cour Provinciale".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Explications, justification?

M. PAUL: Un besoin.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas le besoin de la création d'emploi, j'espère, qui a justifié cela.

M. PAUL: Est-ce qu'il ne vous manquait que ces quatre là pour atteindre vos 100,000?

M. PINARD: C'est pour permettre à la commission de siéger à plusieurs bancs. Au nombre de requêtes qui seront introduites devant la Commission des transports, il faudra qu'il y ait plusieurs bancs pour les entendre et qu'il y ait également possibilité, pour un ou plusieurs bancs de la Commission des transports, de se promener en territoire québécois pour aller entendre des requêtes et procéder à des enquêtes et à des auditions sur place.

M. PAUL: Allez-vous garder, comme minimum de membres dans un banc, trois ou quatre?

M. PINARD: Le quorum sera de trois.

Est-ce que je pourrais ajouter aux remarques que je viens de faire pour expliciter davantage...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La politique d'emploi?

M. PINARD: Non, la nécessité de grossir le nombre des commissaires. En effet, nous verrons que la compétence de la commission sera beaucoup plus étendue que celle de l'actuelle Régie des transports et que ses fonctions et devoirs seront plus nombreux.

Au fait, au cours de l'année se terminant le 30 juin 1970, le nombre de décisions rendues par la Régie des transports a été à peu près de 4,000. On inclut dans les 4,000 les transferts de permis ou les reconductions ...

M. PAUL: Sans opposition.

M. PINARD: ... de permis pour une durée donnée, alors qu'il n'y avait pas d'opposition.

Avec la nouvelle juridiction de la commission concernant les taxis, les camionneurs artisans et le transport scolaire, avec également l'obligation qui est faite à la commission de fixer les tarifs, il faudrait multiplier le chiffre de 4,000 ordonnances par 4 ou 5 pour avoir une idée approximative du nombre des décisions qui devront être rendues par la commission en vertu de la nouvelle loi.

Or, la plupart de ces décisions devront faire suite à des ordonnances publiques ou du moins à des enquêtes, si elles doivent être toutes motivées — par écrit évidemment — et il faudrait songer à augmenter le nombre des commissaires, ainsi que nombre du personnel de la commission. C'est pourquoi j'ai proposé l'amendement à l'article 14 pour grossir la composition de cette Commission des transports.

M. PAUL: Il y a trois régisseurs actuellement ou quatre?

M. PINARD: Actuellement il y a un président, un vice-président et cinq régisseurs. Ils sont sept.

M. PAUL: Ils sont sept ou s'ils sont cinq en tout?

M. PINARD: Ils sont sept, un président, un vice-président et cinq régisseurs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Enfin, nous reverrons nos textes de loi.

M. PINARD: Je le dis en toute réserve, c'est possible qu'il y ait deux vice-présidents. Je vais vérifier, parce qu'on m'a donné une liste l'autre jour et ça m'avait plutôt frappé qu'il y ait un vice-président plutôt que deux. C'est possible qu'il y ait eu une erreur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous les présenterons au ministre.

M. PINARD: S'il y avait deux vice-présidents, cela réduirait le nombre de commissaires à quatre, dans l'actuelle Régie des transports.

M. PAUL: Je ne veux pas embarrasser le ministre, mais est-ce qu'il a l'intention de recommander au lieutenant-gouverneur la renomination de tous les régisseurs actuels?

M. PINARD: Il faudrait que je regarde le texte de la loi qui pourvoit à la nomination du président, des vice-présidents et des commissaires, que je voie aussi où en est rendue la durée de leur mandat, s'ils sont éligibles à la retraite, s'ils sont nommés au bon plaisir ou pour une durée déterminée.

M. PAUL: En principe, le ministre se propose de le faire, avec les restrictions dont il vient de nous parler.

M. PINARD: Je vais examiner le problème et je vais essayer d'être juste dans ma décision.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est entendu que vous n'êtes pas tout seul là-dedans.

M. LE PRESIDENT: On a attiré mon attention sur le fait qu'il est six heures.

M. PAUL: Déjà!

M. LE PRESIDENT: L'article 14 est-il adopté? Adopté. Article 15?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Retournons à l'article 15: le quorum.

M. PAUL: J'attire l'attention du ministre sur ceci vu que ça va siéger à quatre bancs: Est-ce que vous gardez le président ou un vice-président et deux commissaires?

M. BERTHIAUME: L'idée originale dans l'article 15, c'était de s'assurer qu'il y avait un équilibre entre les gens de loi et les gens qui ne le seraient pas nécessairement. Alors, je pense que la question est très bonne.

M. PAUL: Là. à quatre bancs on a un président et deux vice-présidents qui sont juges. Alors, pour le quatrième banc, j'attire tout simplement l'attention du ministre.

UNE VOIX: Trois.

M. CROISETIERE: On en a trois.

M. PAUL: On en a trois, très bien.

M. LE PRESIDENT: Article 15, adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 15, adopté. Article 16?
La commission suspend ses travaux jusqu'à...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Huit heures quart.

M. LE PRESIDENT: ...vingt heures quinze.

(Suspension de la séance à 18 h 4)

Reprise de la séance à 20 h 25

M. PILOTE (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Nous étions rendus à l'article 16.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous étiez rendu à l'article 16, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Article 16. Est-ce que le ministre aurait des remarques à faire?

M. PINARD: Oui, j'aurais des remarques préliminaires à faire. L'article 16 permet à la commission d'organiser efficacement son activité dans des secteurs divers et variés. Aux fins de la bonne administration, nous avons cru souhaitable que les requérants puissent s'adresser à des gens sensibilisés à leurs problèmes et capables de leur apporter des solutions appropriées.

Nous avons pensé que les différents problèmes du transport pouvaient être regroupés en quatre catégories, dont chacune pourrait être confiée à un groupe spécialisé. Il n'est cependant pas impossible de penser qu'éventuellement, certains problèmes disparaîtront et que d'autres seront soulevés. Il faut avoir un regard sur l'avenir et c'est pourquoi vous avez déjà donné, en tant que membres de la commission parlementaire, le pouvoir au lientenant-gouverneur en conseil de modifier au besoin ces divisions purement administratives de la Commission des transports.

Pour le moment, cette commission comprendra donc quatre divisions administratives, la première étant le transport public. Au sujet du transport public, voici ce que j'ai à déclarer. Cette catégorie englobe tout le transport des personnes. Etant donné le particularisme du transport des personnes, nous avons cru qu'il était bon de confier les problèmes qu'il soulève à une division de la commission qui serait spécialisée dans ce domaine. Ainsi, cette division de la commission pourrait s'occuper du transport scolaire, du transport par autobus, du transport par véhicule-taxi. Lorsque nous parlons du transport par autobus, nous comprenons également le transport en commun. C'est spécifique au transport en commun.

On opposera sans doute que cette division administrative sera débordée de travail. Il lui faudra, en effet, statuer sur tout le transport scolaire, sur le transport par véhicule-taxi et voire même aussi sur tous les autres modes de transport de personnes. On ajoutera également que cette division sera d'autant plus débordée puisqu'une bonne partie de ces transports n'était pas sous le contrôle de la régie. Exemple: transport scolaire, transport par véhicule-taxi. Il est possible, en effet, que pendant la période de transition cette division soit assez encombrée. Par suite, nous prévoyons qu'elle aura une activité tout à fait normale.

Cependant, s'il s'avérait à l'expérience qu'une division administrative de la commission soit débordée de travail et cela au préjudice des contribuables, il ne fait aucun doute que nous aurons précisément recours à l'article 5, sous-paragraphe f) et que nous scinderons cette division au besoin.

M. le Président, pour plus de discipline et de coordination dans la discussion, pensez-vous qu'il serait préférable que nous arrêtions les explications en ce qui regarde le transport public pour en arriver à une discussion avec les membres de la commission, ou si vous préférez que je fasse des remarques sur les quatre catégories de divisions administratives mentionnées à l'article 16?

M. LE PRESIDENT: Je m'en remets à la commission.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il serait peut-être mieux que nous procédions par catégorie.

M. LE PRESIDENT: Si des membres ont des questions à poser sur le transport public, je pense qu'il serait bon de le faire.

Transport scolaire

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aurais des questions à poser au ministre. Nous avons passablement vidé la question des taxis. Il y a la question du transport scolaire. J'aimerais savoir du ministre quelles sont les orientations générales en ce qui concerne le transport scolaire? Est-il question de cette intégration dont parle le ministre dans son livre dont j'ai découvert qu'il était vraiment vert?

M. PINARD: J'ai eu l'occasion d'expliquer vendredi matin, devant la commission parlementaire qu'il y avait en fait des contrats de transport scolaire évalués à $70 millions qu'il faut adjuger. Et, comme un problème se pose depuis déjà plusieurs semaines, nous avons cru bon de reconduire les contrats de transport scolaire déjà en vigueur pour une autre année de façon à faciliter le travail des commissions scolaires et à faciliter aussi la préparation de l'année scolaire qui commencera en septembre.

Cependant, il faudra quand même en arriver à la conception et à l'élaboration de devis normalisés qui permettront au ministère des Transports et à la commission, une fois qu'elle sera formée, de pouvoir mieux ordonner toute cette politique du transport scolaire, de la normaliser et d'avoir la même qualité de services dans toutes les régions du territoire québécois, en prenant pour acquis que les devis techniques qui seront préparés par les services du ministère des Transports seront coordonnés aussi avec les devis pédagogiques qui auront été préparés par le ministère de l'Education.

Nous avons parlé de la sécurité du transport scolaire, du confort des autobus qui servent à ce transport, de la compétence des conducteurs propriétaires d'autobus ou des conducteurs qui sont engagés par les propriétaires de ces flottes d'autobus. Nous avons également parlé de la régionalisation du transport scolaire comme tel.

Jusqu'ici, le transport scolaire a été la responsabilité des commissions scolaires locales mais également des commissions scolaires régionales. Je pense qu'un effort a été fait pour en arriver à une régionalisation du transport scolaire pour mieux le coordonner, pour donner une qualité de service accrue aux élèves, pour en arriver aussi à une politique plus cohérente, dont la surveillance et le contrôle seraient d'autant plus facilités, pour accroître également l'efficacité des services à donner à cette population scolaire.

Je pense qu'il n'y a pas de débat fondamental qui se soit engagé à ce niveau, sauf qu'il a fallu fournir des informations comme à tous ceux qui se sont présentés devant la commission parlementaire des transports. Il a fallu engager le dialogue, préciser certaines explications et dire exactement de quelle façon la réglementation serait appliquée.

Maintenant, nous ne voyons pas d'objection fondamentale à cette politique. Au contraire, elle est souhaitée. Nous sommes même un peu déçus de voir que l'adoption du bill no 23 a tardé. Je ne fais en aucune façon le procès de la commission parlementaire ou d'aucun membre de cette Chambre. Nous savons que le calendrier a été très chargé et nous l'avons dit à tous ceux qui ont correspondu avec nous ou qui sont venus nous voir au ministère...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il a fallu refaire la loi.

M. PINARD: C'est ça. C'est donc une réforme globale des transports et je pense bien que ce phénomène est bien compris, surtout depuis que nous avons pris la décision de reconduire pour une autre année les contrats déjà en vigueur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je voulais poser des questions précises au ministre. D'abord, à la page 8 de son livre dit vert, c'est-à-dire à la recommandation no 28 — ce n'est pas à la page 8 — on dit: "Ces mesures devront tenir compte de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sauf pour certaines catégories d'écoliers." En fait, ce n'est pas la page 8, c'est après les pages bleues.

M. PINARD: Vingt-huit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... au chapitre des recommandations, la recommandation 28.

M. PINARD: Alors, est-ce que le député a fini de poser sa question?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, oui.

M. PINARD: La réponse que je peux donner, c'est qu'il y a un intérêt certain à faire effectuer le transport scolaire, au secondaire, par les services de transport en commun, plus spécialement dans les villes, grandes et moyennes.

M. PAUL: Au niveau primaire?

M. PINARD: Au niveau primaire, cela pose un problème différent. Ce n'est peut-être pas le temps de regrouper le transport scolaire à l'intérieur des structures de transport en commun, en ce moment.

Il reste toute une autre catégorie d'élèves qui doivent avoir un service, peut-être, différent, surtout quand on songe aux élèves handicapés. Ils doivent avoir plus de confort; ils peuvent avoir besoin aussi d'un service de transport scolaire à des heures différentes de celles qui sont déterminées pour les élèves qui suivent des cours suivant un horaire normalisé. Alors, ce sont les cas que nous avions en vue lorsque nous avons fait la rédaction de l'article 28 du livre vert, à la page 8.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le problème que je veux soulever ici est le suivant: lorsque le ministère parle d'intégration du transport scolaire au transport en commun, j'imagine qu'il entend procéder de façon progressive, parce qu'il existe, quand même, un ensemble d'entreprises privées qui ont fait des investissements très importants dans le domaine du transport d'écoliers. Je verrais mal, à moins que le gouvernement ne soit devenu, à son tour, socialiste, que, tout à coup, on fasse disparaître toutes ces entreprises privées, à moins que le gouvernement n'ait déjà mis en place des mécanismes qui accordent des compensations telles que cela ne jette pas tout par terre.

M. BERTHIAUME: Si vous me le permettez, il y a plusieurs commentaires que l'on peut faire sur ce sujet. On connaît le problème soulevé par le député de Chicoutimi. D'une part, nous constatons qu'il y a trop d'autobus scolaires, dans la province de Québec, par rapport à la clientèle, à cause de la répartition actuelle des contrats. Il est évident que par la régionalisation, aussi bien que par la politique d'intégration au transport en commun, nous pourrions éliminer le besoin d'un certain nombre d'autobus scolaires. Mais parallèlement, surtout dans les milieux urbains, au phénomène de la diminution des besoins, du côté scolaire, nous voyons un accroissement des besoins du côté du transport en commun.

Je prends un exemple qui peut peut-être être déficient à certains points de vue. Si on regarde la ville de Québec, le transport en commun se fait dans le sens de la longueur de la ville, soit du pont Laporte vers le Parlement, surtout. On pourrait facilement imaginer un transport en

commun, à des heures hors de pointe, dans le sens inverse. Par exemple, la dame de Charlesbourg qui veut aller faire son shopping au centre commercial Place Sainte-Foy ou Place Laurier, quelque chose du genre. Pour compenser la diminution qu'il peut y avoir en milieux urbains des besoins, du côté scolaire, nous songeons à développer une espèce de transport urbain qui permettrait de remplir certains besoins. D'une façon empirique, je pense, on peut arriver à équilibrer.

Il faut voir aussi que tout cela se fera graduellement. Il est évident qu'il y a des autobus, de l'équipement scolaire qui deviendra désuet. Tout cela ne devra pas se faire brusquement mais se faire sans causer de préjudice à qui que ce soit. Cela résume une philosophie que nous prévoyons mettre en pratique peut-être sur une période de cinq à dix ans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas une philosophie, c'est un mécanisme.

M. BERTHIAUME: Un programme, si vous voulez.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un programme. Ce que vous venez d'expliquer est mécanique. Je vous pose la question que j'avais déjà posée au ministre, lors du débat en deuxième lecture: Le ministre ou le gouvernement, pour l'appeler par son nom, a-t-il fait son choix? Est-ce son intention de tout regrouper, tout placer dans le cadre d'une formule de transport en commun, sans tenir compte de l'existence d'entreprises privées très considérables, dont les investissements sont énormes? Ou le gouvernement entend-il maintenir, pendant X années, et à des conditions que je voudrais bien connaître, la formule mixte actuelle, tenant compte, d'ailleurs des problèmes inhérents à chacune des régions du Québec?

Je comprends que dans une ville donnée comme Montréal ou les villes qui gravitent autour de Montréal et dans la ville de Québec et tout ce qui s'y rattache, il est assez facile de penser à un système de transport en commun qui pourrait servir en même temps au transport écolier. Mais dans des régions éloignées des grands centres, je pense que le problème se pose de façon très différente.

M. BERTHIAUME: Absolument.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai bien confiance en son adjoint parlementaire, mais je voudrais bien savoir du ministre quelle est la politique officielle du gouvernement en ce qui concerne ce problème majeur d'un choix à faire entre des entreprises de transport en commun et, d'autre part, l'existence d'entreprises privées qu'on ne peut quand même pas biffer par un simple texte de loi. Ce problème a été discuté très longuement.

M. BERTHIAUME: L'objectif primordial qui est visé par le programme dont j'ai parlé est de donner le rendement maximum au dollar qui est payé par le contribuable. C'est cela l'objectif premier. Et pour répondre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord, ça c'est de la littérature. Moi, ce que je veux savoir c'est si le gouvernement a fait un choix. Il est dit à la recommandation 28 de son livre vert: "Ces mesures devront tenir compte de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sauf pour certaines catégories d'écoliers". Catégories d'écoliers, on sait ce que ça veut dire.

Je demande au gouvernement, au ministre en l'espèce, de nous dire s'il a fait un choix. Est-ce que le gouvernement a l'intention d'aller dans le sens d'une intégration complète, progressive forcément, ou s'il entend maintenir un système parallèle qui serait à la fois de l'entreprise privée et de l'entreprise publique?

M. PINARD: Il s'agit d'utiliser, dans la mesure du possible, le transport en commun pour fins de transport scolaire. Et la formule peut être aussi à l'inverse dans les cas où il n'y a pas de transport en commun pour donner un service de transport dans certaines villes moyennes, ça existe. C'est-à-dire qu'il y a des services de transport qui n'existent pas dans certaines villes moyennes et petites. La formule peut être appliquée dans les deux sens.

Dans le cas du transporteur scolaire qui pourrait perdre une partie de son commerce, je pense qu'il y a quand même des mesures de compensation. Si l'on tient compte, par exemple, que la durée d'un autobus scolaire est de 8 ans ou de 80,000 milles, il n'y aurait pas automatiquement de remplacement de ce véhicule.

Il n'y aurait pas de perte comme telle, sauf que l'entrepreneur en transport scolaire peut nous dire, et je l'admets de bon gré: Vous m'empêchez de renouveler ma flotte d'autobus et vous ne m'accordez pas le loisir de soumettre des prix pour des contrats à venir.

Alors, c'est à ce niveau que le transporteur scolaire pourrait revendiquer une perte possible. Si l'on tient compte de la géographie du territoire où se sont implantées les écoles polyvalentes, souvent, ces polyvalentes sont situées en dehors des agglomérations urbaines et en dehors de certains villages. Il y a des distances assez considérables à franchir. Je pense que, si l'on tient compte de l'augmentation graduelle des besoins en transport scolaire, il y a quand même une mesure de compensation qui va venir prendre soin des transporteurs scolaires qui verraient leurs effectifs réduits parce que nous aurions intégré le transport scolaire dans le système de transport en commun, à certains endroits.

Alors, je pense une compensation assez

équilibrée pourrait s'exercer dans ce domaine, ce qui ferait l'affaire des uns et des autres.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Sur le même sujet, M. le Président, j'aimerais aussi parler du plan d'ensemble, mais dans le secteur rural. Cela pose, quand même, des problèmes un peu particuliers lorsqu'on parle d'intégration, tel que le député l'a mentionné tout à l'heure. Dans mon comté, par exemple, lorsqu'on veut intégrer le secondaire et le primaire, il y a des jeunes de sept ans qui sont obligés de partir à sept heures le matin pour revenir chez eux à six heures le soir. Ils font une journée plus longue dans bien des cas que les bûcherons dans nos régions, puis ils partent avec leur boîte à lunch.

On trouve que c'est un âge très précoce pour commencer à leur faire assimiler des sandwiches.

M. PINARD: Il n'est pas question de faire disparaître le système de transport scolaire.

M. LATULIPPE: Par l'intégration dont vous parlez.

M. PINARD: Au contraire, c'est le système qui va continuer. A ce moment-là, ils partent d'un point éloigné pour venir dans une école située à l'intérieur d'une ville. Je vois mal le transport en commun sortir des limites territoriales d'une municipalité de ville pour aller donner le service à une distance trop longue.

M. LATULIPPE : J'aimerais mentionner que, sous l'ancienne formule, il y avait deux services parallèles. On partait plus tard avec les jeunes. On tend à éliminer un certain nombre d'autobus par la réglementation qui, maintenant, va dépendre de la régionale. C'est un problème qui se pose chez moi. Il a été soulevé, d'ailleurs, par la commission scolaire. J'en ai déjà fait mention au ministre lorsque nous étions en Chambre.

Qu'est-ce qui va se produire? Je trouve que l'intégration est valable à la ville, mais à la campagne, cela présente certains aspects difficiles. On a seulement des autobus scolaires.

M. PINARD: Le député pose le problème du décalage de l'horaire scolaire plutôt que le problème de transport scolaire comme tel.

M. LATULIPPE: L'un va avec l'autre.

M. PINARD: Il pourrait y avoir une solution au problème s'il y avait deux voyages par jour, par exemple. A moins que les impératifs pédagogiques du ministère de l'Education soient normalisés au point d'exiger que le transport scolaire de toutes les catégories d'élèves, qu'ils soient du niveau primaire ou secondaire, soit fait dans une seule et même opération, mais je ne le pense pas.

M. LATULIPPE: Là-dessus, est-ce que ce sera la régionale qui aura l'autorité ou s'il va falloir s'en remettre à la Commission des transports?

M. PINARD: Le directeur du service de transport scolaire au ministère de l'Education m'informe qu'au contraire le ministère de l'Education voudrait tendre à normaliser les opérations de transport scolaire pour donner un meilleur service aux élèves plutôt que de continuer à fonctionner de la façon dont le député de Frontenac l'a expliqué tantôt et obliger certains élèves à partir beaucoup plus tôt que nécessaire et arriver à l'école à une heure un peu hâtive, même s'il n'y a pas de cours dispensés pour eux avant huit heures et demie ou neuf heures.

Au contraire, nous voudrions organiser plutôt des systèmes de transport qui feraient que nous prendrions soin plus spécifiquement des enfants en bas âge qui n'ont pas à partir d'aussi bonne heure que les élèves du secondaire, par exemple, pour aller suivre des cours. Les commissions scolaires ne coordonnaient pas leur action entre elles, il y avait des commissions scolaires qui fixaient leur horaire à telle heure, elles fixaient le départ des élèves à sept heures ou sept heures trente, même dans le cas des élèves du primaire, alors que des cours n'étaient dispensés à ces élèves qu'à partir de huit heures et demie ou neuf heures.

M. LATULIPPE: Ces questions vont relever directement de l'autorité de la régionale, selon le projet de loi; à supposer qu'on voudrait faire une doléance à ce sujet, il serait inutile de la faire à la commission.

M. PINARD: Est-ce que vous devez exprimer votre doléance au ministère des Transports ou au ministère de l'Education, qui a la responsabilité d'édicter des impératifs pédagogiques?

M. LATULIPPE: On peut la faire aux deux.

M. PINARD: Oui, parce qu'il faudra quand même que les deux ministères coordonnent leur action dans le domaine du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tenant pour acquis qu'on va dans le sens de cette régionalisation, d'abord, et que le ministère des Transports est obligé de respecter les impératifs académiques, pédagogiques, on peut en arriver à un système planifié, ordonné de transport d'écoliers qui satisfasse les besoins des écoliers et qui réponde aux légitimes recommandations de notre collègue de Frontenac, mais ça ne règle pas le problème de base que j'ai posé. Je n'aimerais pas que l'on s'écarte de ce problème avant d'entrer dans les détails, je m'en excuse auprès du député de Frontenac.

Admettons le principe de la régionalisation mis en place par le ministère de l'Education en fonction des exigences pédagogiques. On peut

admettre ça. Il reste le problème qui est posé dans la recommandation 28, la question de l'intégration du transport scolaire au transport en commun. Là, ça pose un autre problème. Cela pose un problème, d'abord, au ministère de l'Éducation qui devra penser ses horaires avec les administrations régionales en fonction des beosins non seulement de l'école, mais de tous les citoyens en général et ça va poser aussi le problème de l'existence parallèle du transport écolier assumé actuellement par l'entreprise privée et, dans certains cas, par l'entreprise publique.

Je demande au ministre de nous dire par quel cheminement nous allons en arriver à cette intégration qui respectera les exigences d'efficacité, de service, de coût en même temps que les exigences normales des gens qui ont investi dans l'entreprise privée. Par quels moyens, par quel cheminement va-t-on en arriver à cet objectif, qui me paraît encore à long terme, d'intégration?

Le ministre disait tout à l'heure: Là où il n'y aura pas de transport en commun, on pourra utiliser les transports scolaires pour accommoder les citoyens qui voudraient utiliser un transport en commun. J'aimerais bien que le ministre nous explique mécaniquement comment ça va se passer, quel est l'échéancier de ce programme.

M. BERTHIAUME: Si le député de Chicoutimi me le permet, il a parlé tantôt d'un choix. Je pense que ce que nous essayons de dire, c'est que le choix dont il a parlé dans une intervention antérieure n'a pas à se faire entre le service à rendre et l'entreprise qui a fait un investissement parce que nous croyons qu'au contraire la clientèle est appelée à augmenter. La clientèle du secondaire augmente à l'heure actuelle aussi bien que la clientèle...

M. PAUL: Il faut planifier aussi à cause de la...

M. BERTHIAUME: C'est pour ça que j'ai parlé de dix ans, tantôt...

M. PAUL: ... diminution de la gent scolaire.

M. BERTHIAUME: ... parallèlement à ça se développe la possibilité de faire du transport en commun dans les milieux urbains relativement denses. A cause de tous ces facteurs, nous ne prévoyons pas avoir à faire le choix dont a parlé le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne sais pas.

M. BERTHIAUME: C'est mon idée personnelle.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est justement ce que je veux savoir. Je veux le savoir du ministre, c'est le ministre qui est le gouvernement. Vous parlez à titre de député, comme n'importe qui d'entre nous, mais il y a ici un porte-parole officiel du gouvernement qui engage le gouvernement, et je veux savoir...

M. BERTHIAUME: Je ne pense pas lui avoir enlevé son droit de parole.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, je l'espère. Du reste nous ne vous aurions pas laissé faire.

Il y a un problème, c'est celui du choix. En fonction d'une politique d'intégration échelonnée sur X années — vous avez dit dix ans — est-ce que le gouvernement élimine ou tend à éliminer de ce fait toute entreprise de transport privée dans le domaine du transport scolaire? Si telle n'est pas son intention, qu'il nous exprime les intentions du gouvernement et nous fasse voir comment on va en arriver à concilier ces deux exigences qui me paraissent contradictoires si on tient compte de la recommandation 28 du livre vert du ministre.

M. LOUBIER: Avant que le ministre réponde, je voudrais lui demander de nous dire également quels sont les modes de compensation dont il parlait tout à l'heure qui feraient que les propriétaires privés ou les propriétaires actuels auraient des compensations malgré cette intégration que l'on ferait. Cela fait suite, je pense, à la question du député de Chicoutimi, mais je ne voudrais pas qu'on profite de ma dernière intervention pour éviter de répondre à sa question.

M. PINARD: Ce que nous préconisons actuellement est à l'essai dans la ville de Montréal. On m'informe que 4,000 élèves sont transportés par le système de transport en commun plutôt que par des autobus scolaires comme c'était le cas auparavant. Il y avait certainement avantage à le faire puisque le coût a été baissé de $100 à $30 par élève en utilisant davantage le système de transport en commun.

M. LOUBIER : Vous voulez dire le métro dans plusieurs cas.

M. PINARD: Non, le transport se fait par les autobus de la Commission de transport de Montréal. Je pense que nous avons intérêt à diminuer les frais de financement de ces systèmes de transport scolaire, dans la mesure du possible. Ce sont les contribuables qui ont à solder la note. Cela n'implique pas nécessairement la spoliation des droits que peuvent avoir des transporteurs scolaires dans ce système de transport des écoliers, sauf qu'il faut bien admettre que dans certains cas, cela s'est traduit par une diminution plus ou moins sensible des unités de transport scolaire de certains entrepreneurs.

M. LOUBIER : Là, vous nous parlez du milieu le plus urbanisé.

M. PINARD : Je parle du milieu urbanisé. Dans des villes moyennes ou petites où il n'existe pas de transport en commun mais où il existe, cependant, un système de transport d'écoliers...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais même là, M. le ministre, il existe...

M. PINARD: Alors, il peut y avoir une espèce de nouvelle vocation de ce système de transport d'écoliers qui se muterait, si vous voulez, en un système de transport en commun et qui ferait office des deux systèmes de transport en un seul. C'est une des mesures de compensation dont je parlais tantôt. Au lieu de créer de toutes pièces un système de transport en commun, en parallèle avec celui qui existe déjà au niveau scolaire, nous cherchons à prendre avantage de l'infrastructure du système déjà en place pour lui faire servir deux fins, pour autant qu'il n'y ait pas de décalage trop considérable dans les horaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense qu'il va falloir que le ministre révise un peu son point de vue. Je prends un exemple très typique et que je connais bien: la région de chez nous. Il y a un système de transport en commun qui dessert Arvida, Jonquière, Kénogami, Chicoutimi-Nord, Chicoutimi, Rivière-du-Moulin, Bagotville, Port-Alfred, Grande-Baie et quelques villages qui gravitent autour. C'est un système de transport en commun. Il y a 25,000 usagers. Il y a d'autre part un système de transport scolaire. Comment, dans une région aussi vaste, puisqu'il y a un périple assez important, le ministre va-t-il appliquer cette politique?

M. PINARD : Il y a des endroits où il ne sera pas possible d'appliquer le système dont j'ai parlé tantôt.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour ça que je pose la question.

M. PINARD: Il faut procéder par voie d'enquête pour savoir si, en pratique, c'est souhaitable de le mettre en vigueur ou pas ou de laisser la structure telle qu'elle existe en ce moment. Mais, à d'autres endroits, la tentative doit être faite parce que l'expérience tentée ailleurs nous prouve qu'elle serait réalisable dans d'autres endroits et à profit.

Je n'ai pas dit que, globalement, il y aurait un chambardement dans le système de transport d'écoliers. J'ai dit que, dans la mesure du possible, aux endroits où ce serait souhaitable et rentable de le faire, nous procéderons au transport d'écoliers par le système de transport en commun.

M. LOUBIER : Est-ce qu'il y a des cas spécifiques où des expériences ont été tentées avec succès en dehors de la ville de Montréal? Deuxièmement, est-ce que, dans cette projection, dans cette décision ou dans cette possibilité d'action, on tient compte des heures de pointe? Les ouvriers finissent en même temps, très souvent, que les étudiants. Or, partant de là, comment pouvez-vous rejoindre une préoccupation très humanitaire si l'étudiant doit attendre que les ouvriers soient transportés ou inversement? Comment pouvez-vous organiser le transport de façon avantageuse ou efficace pour ces groupes qui, sôuventefois, ont des heures de fermeture similaires?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais quand cela coïncide, c'est le cas d'Arvida,...

M. BERTHIAUME: Vous parliez de Chicoutimi, tantôt. Pendant que vous parliez, je pensais à chez moi. Je prends les petites municipalités qui entourent la ville de Candiac. Elle n'a quand même pas l'ampleur démographique de Chicoutimi. Mais il y a un grand nombre d'usines. Les usines ouvrent à huit heures et les écoles à neuf heures. Alors, pour répondre en même temps au député de Bellechasse, je pense qu'il y a moyen d'utiliser cet équipement qui, autrement, ne fait rien. C'est ça l'objectif.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Sur cela, on est d'accord.

M. BERTHIAUME: Mais je pourrais répondre par un autre exemple qui vient de chez moi. Effectivement, le problème ne se pose pas parce que les usines ouvrent à huit et même, parfois, à sept heures et demie. Les écoles ne commencent qu'à neuf heures. Alors, il n'y a pas de problème.

M. LOUBIER: Il faut qu'ils aillent...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il faut voir le rayon d'action.

M. LOUBIER: ... conduire les ouvriers, il faut qu'ils reviennent à d'autres endroits spécifiques. Ils repartent de là pour retourner ailleurs, tout cela dans un espace synchronisé, dans l'espace d'une demi-heure ou trois quarts d'heure, un instant!

M. BERTHIAUME: Dans une heure, un autobus scolaire est parti et revenu,...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant.

M. BERTHIAUME: ... chez nous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bien oui, chez vous.

M. BERTHIAUME: C'est un exemple.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. Mais un autobus scolaire qui partirait de Jon-

quière et qui se rendrait à Bagotville ne ferait pas le circuit dans une heure. C'est impossible.

M. BERTHIAUME: On parle de régions plus denses.

UNE VOIX: Oui.

M. PINARD: M. le Président, je ferai remarquer, justement, que notre formule est souple. Je pense que le député de Chicoutimi peut avoir raison en donnant l'exemple de sa région où le système de transport des écoliers par le système de transport en commun ne serait pas possible, à cause du trop long périple que ces autobus auraient à parcourir et à cause aussi, probablement, du décalage dans les heures de transport.

Cependant, nous avons un cas type qui est celui de Shawinigan, où les élèves peuvent être transportés par le système de transport en commun, par exemple de Grand Mère à Shawinigan et de Shawinigan-Sud à Shawinigan, etc. Alors, là, nous avons avantage à le faire. Pourquoi mettre deux structures de transport en parallèle, alors que les heures de pointe sont sensiblement les mêmes et alors que les heures d'inactivité sont à peu près les mêmes aussi? Cela fait des systèmes qui sont très coûteux. Je pense que les contribuables commencent à se poser des questions, à savoir si vraiment la politique des transports est bien planifiée. C'est pourquoi nous envisageons cette réforme globale des transports et que nous faisons des enquêtes dans certaines régions pour savoir de quelle façon nous devons corriger certaines lacunes, certaines carences ou de quelle façon nous devrions empêcher ces doubles systèmes trop coûteux.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis d'accord avec le ministre là-dessus. Je suis d'accord sur le principe de la régionalisation. Je suis d'accord sur le principe d'une intégration planifiée et progressive du transport scolaire dans le transport commun. Il reste toutefois que toute une série de régions vont devoir appeler des exceptions. Bon, j'ai parlé de ma région. Il y a celles du Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord, de la Gaspésie ainsi que des Cantons de l'Est, etc. C'est très diversifié, le Québec. Mais cela ne règle pas, à mon sens, le problème que j'ai posé tout à l'heure en demandant au ministre: Est-ce l'intention du gouvernement de maintenir des systèmes privés de transport, ou si cette volonté d'intégration, avec les modifications qu'on a aperçues, est globale et que., progressivement, on en arriverait à un système unique qui serait un système public de transport, si l'objectif, à long terme, du ministre est un système public de transport pour les écoliers comme pour tout le monde?

M. PINARD: Avec les contraintes démographiques et géographiques, dont a parlé tantôt le député de Chicoutimi, qu'il ne me parait pas possible de généraliser, dans le cas de l'objectif mentionné par le député de Chicoutimi, tout le système de transport écolier qui serait fait par le système de transport en commun. Dans les régions fortement urbanisées, comme celles de Montréal, de Québec, de Sherbrooke, de Trois-Rivières, de Shawinigan-Grand'Mère et de Hull, cela me paraît possible.

M. PAUL: Oui.

M. PINARD: Je pense que c'est rentable aussi de le faire. Mais dans des cas où les régions sont très éloignées les unes des autres, comme c'est le cas pour la région de Chicoutimi, celle du Saguenay-Lac-Saint-Jean, celle de la Côte-Nord, celle de l'est de la province, en Gaspésie, cela me paraît une difficulté insurmontable. Il faut bien se résoudre à laisser en place les structures déjà existantes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, là, le ministre a répondu à la question...

M. PINARD: Alors, je pense que je conserve un statut...

M. LATULIPPE: M. le Président,...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai pas terminé, M. le Président.

M. PINARD: ... particulier, c'est-à-dire un statut privé aux transporteurs qui font le transport des écoliers.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour poursuivre maintenant que le ministre a donné une indication de l'intention du gouvernement, il existe actuellement des entreprises de transport privées qui ont à négocier avec des commissions scolaires. On nous a dit, tout à l'heure, qu'on allait planifier, normaliser — ce qui me paraît raisonnable et bien fondé — en termes de coût, d'efficacité de services. Il est très important que ce soit normalisé. Il y a autant de contrats que de transporteurs et autant de transporteurs que d'écoles. Quelle sera, dans l'optique du ministre, la procédure que l'on suivra, par exemple, des appels d'offres, des soumissions? Vous vous souvenez, M. le ministre, des recommandations qui nous ont été faites, alors que l'on demandait que les contrats soient accordés pour une période de trois ans. J'aimerais savoir où c'est prévu et quelle est l'expression de la politique du gouvernement.

M. PINARD : Je n'aurais pas d'objection à répondre tout de suite à la question du député de Chicoutimi, mais je pense que nous devançons la discussion qui, normalement, devait être faite à l'article 30.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je le sais très bien, M. le ministre, mais il me semble que cela

nous avancerait. A l'article 30, nous aurions moins de problèmes. Si le ministre préfère en parler plus tard, je n'ai pas d'objection.

M. PINARD: Personnellement, je préférerais en parler plus tard parce que cela me permettra de répondre de façon beaucoup plus spécifique à la question du député de Chicoutimi. Si vous voyez la nomenclature qui est faite à l'article 30, cela me donnera beaucoup plus de chances de le faire que si je le fais dans le cadre de l'article 16, aux transports publics.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. Pour résumer — je ne veux pas enlever à qui que ce soit le droit de parole — l'objectif à long terme du ministre est une intégration, dans la mesure où, évidemment, c'est possible. Par ailleurs, le ministre admet qu'il faudra maintenir certains réseaux d'entreprises privées, pour le transport d'écoliers, que ce transport d'écoliers sera, évidemment, régionalisé et devra répondre aux exigences du ministère de l'Education, ce qui est normal. C'est ce que je voulais savoir du ministre, à ce stade-ci de nos discussions, parce que nous avons reçu de nombreuses représentations des transporteurs d'écoliers, qui s'inquiètent de leur existence, de leur survie ou de leur disparition et des modes de compensation que le gouvernement pourrait prévoir, si l'on décide de les intégrer à un transport commun, un transport public.

C'est ce que je voulais savoir du ministre. Il m'a donné une indication de la politique du gouvernement en ce domaine. Maintenant, pour clore ce chapitre, le ministre pourrait-il me dire s'il a reçu, de façon positive, des avis, après les consultations qu'il a menées, des associations de transport d'écoliers et de la Fédération des commissions scolaires? Est-ce que la politique qu'il vient d'exposer a reçu l'agrément des gens qu'il a consultés et qui sont venus, d'ailleurs, faire des recommandations ici, en commission parlementaire ou auprès du ministre?

M. PINARD: L'Association des propriétaires d'autobus scolaires s'est déclarée favorable à la régionalisation du transport des écoliers. La Fédération des commissions scolaires de la province de Québec ne s'est pas déclarée tout aussi favorable, prétendant qu'elle avait des droits acquis dans le domaine, que jusqu'ici c'étaient plutôt les commissions scolaires locales qui avaient eu la responsabilité d'adjuger des contrats de transport scolaire.

Le nombre des commissions scolaires locales étant passé de 1,200 à 169, alors que les commissions scolaires régionales sont au nombre de 55, la Fédération des commissions scolaires prétend que, par la force du nombre, cette responsabilité devrait encore lui incomber. Je ne partage pas nécessairement ces préoccupations de la fédération, ni, non plus, les velléités de la fédération dans le domaine du transport scolaire.

Je pense qu'il y a moyen d'arriver à une formule, à tout le moins mixte, pour le moment, quitte à voir ce que l'expérience donnera comme résultat. Cette expérience nous permettra d'en venir à un transport scolaire régionalisé, sauf les exceptions qu'on a mentionnées tantôt.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, les études de rentabilité que vous avez fait faire vous indiquent quoi comme orientation?

M. PINARD: Dans une formule de transport scolaire régionalisé, les études nous démontrent qu'il y a une meilleure qualité de services, une économie financière appréciable, puisque la moyenne est de $91 par élève transporté au plan annuel, plutôt que de $120 à $125 comme dans le système jusqu'ici en vigueur.

Parce que le transport serait mieux planifié, il y aurait plus de souplesse aussi dans l'établissement des horaires. Le député de Frontenac s'est plaint tantôt qu'au niveau des tout petits on allait les chercher de très bonne heure le matin, même si, une fois rendus à l'école, ils étaient oisifs pendant une heure ou une heure et demie avant que les cours leur soient dispensés.

Ce sont les objectifs poursuivis par cette politique de régionalisation du transport scolaire. Encore une fois, je ne généralise pas ce système, parce que je sais fort bien que, dans quelques régions de la province, il faudra quand même accorder un régime d'exception.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ces études ont été conduites par le ministère des Transports en collaboration avec le ministère de l'Education, avec les communautés urbaines, avec les transporteurs d'écoliers, les associations?

M. PINARD: Oui. Maintenant, la compensation dont je parlais tantôt — pour répondre au député de Bellechasse — peut s'exercer du fait de l'augmentation annuelle de 7 p.c. à 8 p.c. de la clientèle. Le transporteur scolaire, qui, pour une année donnée, perdrait quelques autobus, pourrait, grâce à l'augmentation de la clientèle scolaire, se rattraper éventuellement.

M. LOUBIER: D'où sortent ces statistiques?

M. PINARD: C'est une statistique qui a été étudiée et qui est ressortie des rapports qui ont été présentés au ministère depuis quelques semaines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce une projection ou si c'est une vérification statistique?

M. PINARD: Je ne dirais pas que cette vérification a l'exactitude mathématique, mais c'est un rapport de progression. Les 7 p.c. à 8 p.c. s'appliquent à l'augmentation des coûts.

M. Lois Lachapelle me donne des statistiques qui prouvent qu'en 66/67 il en coûtait en moyenne $72 par élève, au plan annuel; en 67/68, $80; en 68/69, $88; en 69/70, $89. Là, vous voyez tout de suite une stabilisation des prix de transport par enfant transporté au plan annuel, du fait de la régionalisation du transport scolaire. En 70/71, le coût moyen est de $91. Alors, vous voyez que, malgré le coût accru de la main-d'oeuvre, des pièces de rechange, l'augmentation du prix d'acquisition d'un autobus scolaire, le prix reste quand même bien stabilisé, bien normalisé du fait de la régionalisation du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant il y a une question, M. le ministre, que je veux vous poser encore ici. Est-ce qu'on a résolu le problème posé par l'existence de systèmes de transport exploités par les commissions scolaires à côté de systèmes de transport exploités par l'entreprise privée? Est-ce qu'on a résolu le problème de certaines régionales, je crois que c'est celle de L'Estrie, sauf erreur, où les protestants et les catholiques ne voyagent pas aux mêmes heures, dans les mêmes voitures?

M. PINARD: Il faut bien comprendre que ce sont les anglo-protestants qui ont innové en matière de transport scolaire, parce qu'ils l'ont fait bien avant nous. Ils l'ont fait d'abord en Ontario, mais ils l'ont fait, avant nous aussi, dans la province de Québec. Ils ont un système séparé. Evidemment, ils ne sont pas le plus grand nombre dans la province de Québec, mais je pense bien qu'à cause du système d'enseignement qui a prévalu ici, au Québec, à cause des écoles séparées, il a fallu de toute nécessité qu'ils organisent eux-mêmes leur propre transport scolaire. Comme ils en ont pris l'initiative, il est bien difficile pour nous de leur reprocher d'avoir pris cette initiative à l'époque.

Est-ce que ça comporte une difficulté très grande pour nous d'avoir deux systèmes parallèles, un pour les catholiques et un pour les protestants? Je ne le pense pas parce que dans le secteur protestant, ils peuvent, au maximum, transporter 35,000 à 40,000 élèves, alors que les catholiques sont transportés au nombre de 700,000 par jour. Alors, je pense bien que c'est bien minime, ce problème du transport scolaire, chez les anglo-protestants.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est minime si on prend ça en chiffres absolus, comme on vient de le faire: 35,000 ou à 40,000 versus 700,000. Mais, si vous prenez ça dans une régionale donnée, celle de L'Estrie, par exemple, cela a un rapport très direct sur l'indice des coûts.

M. PINARD: Dans les Cantons de l'Est, une expérience a été tentée. Les anglo-protestants se sont organisés, par l'entremise de leur commission scolaire. Ils se sont réunis, en quelque sorte, en une fédération et, au lieu d'adjuger des contrats de transport scolaire à des entrepreneurs, ils ont décidé d'acheter des autobus et de faire eux-mêmes le transport scolaire en engageant des conducteurs. Ces conducteurs sont payés à des salaires moins élevés que la moyenne des salaires payés aux transporteurs scolaires catholiques, ce qui fait que la moyenne du coût de transport de l'élève, au plan annuel, est inférieur au coût du transport fait par les commissions scolaires catholiques.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous trouvez cela normal?

M. PINARD: Si le système est tout aussi efficace et qu'il est, de surcroît, plus économique, pourquoi le ferions-nous disparaître? Dans une ville comme Sherbrooke, lorsqu'on parle de transport scolaire par le système de transport en commun, à ce moment-là, je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas une intégration. Que l'autobus de la commission de transport de Sherbrooke transporte, à la fois, des élèves protestants et catholiques, je n'y vois aucune objection. J'imagine que c'est un problème assez facile à régler à l'intérieur d'une ville.

M. Lachapelle me dit que c'est quand même surprenant que, pour une courte distance entre Sherbrooke et Lennoxville, c'est la commission scolaire catholique qui fait le transport des élèves protestants qui vont à Lennoxville.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous n'avez pas répondu à la première question que j'avais posée et qui était la suivante: Est-ce que le gouvernement entend maintenir des organisations parallèles encore, c'est-à-dire des autobus qui soient la propriété des commissions scolaires et, en même temps, utiliser les services de transporteurs privés? Des représentants de ces diverses entreprises nous ont démontré que les coûts n'étaient pas plus élevés.

M. PINARD : Je pense qu'il faudra étudier, de façon plus approfondie, les résultats de l'expérience pilote dont j'ai parlé tantôt, à Sherbrooke et à Lennoxville, avant d'en arriver à une politique d'intégration des systèmes de transport pour les anglo-protestants et pour les catholiques. Il ne faudrait quand même pas en venir, au Québec, à un système...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne parle plus des catholiques et des protestants; je parle des commissions scolaires et de l'entreprise privée. Est-ce que le gouvernement entend maintenir des systèmes parallèles, c'est-à-dire qu'il y ait, par exemple, pour une régionale, à la fois des autobus dont la commission scolaire est propriétaire et, d'autre part, un système privé de transporteurs?

M. PINARD: M. Lachapelle me dit que cela ne représente pas un problème tellement considérale, puisque 350 autobus sont la propriété des commissions scolaires anglophones protes-

tantes, alors qu'il y en a 10,000 qui sont la propriété des entrepreneurs qui font du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous parlez encore d'anglophones et de francophones. Je ne parle pas de cela.

M. PINARD : Oui, mais qu'est-ce que vous voulez? Je vous donne les exemples que je connais et qui sont vécus au Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Chez nous, il y a des transporteurs de la commission scolaire et des transporteurs privés. Je veux savoir si le gouvernement entend maintenir ces systèmes parallèles. La commission scolaire se charge pour sa part, de transporter un certain nombre d'écoliers et elle confie le transport à de l'entreprise privée, pour l'autre.

M. PINARD: Je m'excuse. Les 350 autobus scolaires, propriété des commissions scolaires dont je parlais tantôt, n'étaient pas seulement la propriété des commissions scolaires anglophones protestantes; il y en a, dans les 350, qui sont la propriété de commissions scolaires catholiques françaises.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que je voulais savoir. Est-ce que le ministre entend maintenir ce système ou s'il va exiger le rachat de tout cela, avec l'indemnisation, etc.? Quel est le coût à long et à moyen termes?

M. PINARD: M. Lachapelle prétend que, la flotte n'augmentant pas d'année en année, mais ayant plutôt tendance à diminuer, il est possible qu'on arrive à un point d'extinction de cette flotte ou du moins des besoins qui sont exprimés.

Alors, doit-on brusquer l'opération et désintégrer immédiatement le système de la majorité? C'est une question. Est-ce que vraiment il vaut la peine de s'y arrêter au point de défaire un système qui a quand même rendu des services appréciés puisque l'expérience pilote nous le révèle?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais le ministre revient toujours à son histoire de majorité, minorité, anglophone, francophone. Ce n'est pas le problème. Nous en avons parlé tout à l'heure.

M. PINARD: Mais le problème ayant tendance à...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour les autres...

M. PINARD: ... se dissoudre, à se diluer et même à disparaître de lui-même, est-il indiqué comme priorité de la part du gouvernement de défaire le système dont on parle en ce moment?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la question que je pose au ministre. Je ne parle pas seulement de la régionale de l'Estrie francophone, anglophone, je parle des endroits...

M. PINARD: Comme chez vous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... où pour une partie des étudiants, c'est la commission scolaire qui assume le transport, laissent l'autre partie à l'entreprise privée. Je veux savoir dans quel sens s'oriente, s'infléchit la politique du gouvernement?

M. PINARD: M. Lachapelle, qui s'y connaît bien, me dit que dans le cas de Chicoutimi, il y a quatre autobus scolaires exploités par la commission scolaire. Est-ce que ça pose un problème?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, ça ne pose pas de problème d'une acuité énorme, mais je veux savoir si la tendance de la politique du gouvernement va aller dans le sens de la disparition de l'entreprise privée au profit d'une exploitation par la commission scolaire dans le plan de la régionalisation?

M. PINARD: Je pense bien que ça ne me semble pas indiqué dans les circonstances.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est tout ce que je veux savoir du ministre, en raison des nombreuses représentations que nous avons eues ici.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, le ministre pourrait-il nous dire si sa politique de transport, spécialement pour le transport écolier, a été arrêtée après la restructuration scolaire qu'a amenée l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi 27, qui est devenu la Loi 27, ou si la politique qu'il nous présente aujourd'hui remonte à plusieurs années sans qu'elle soit adaptée au contexte actuel qui résulte justement de ces fusions, de ces annexions scolaires qui ont eu pour effet de réduire le nombre de 1100 ou 1200 à 169? La politique du ministère a-t-elle été arrêtée en tenant compte de cette restructuration scolaire dans le domaine du transport écolier?

M. PINARD: Si ça n'avait pas été voulu spécifiquement par les deux ministres, c'est quand même une étrange coïncidence que nous en soyons arrivés à une même politique. Je pense qu'il était souhaitable de le faire.

M. PAUL: Est-ce que ça a été le fruit du hasard ou le résultat de consultations?

M. PINARD: Le député de Maskinongé a lui-même été ministre, il a été au ministère de la

Justice, il a été titulaire d'autres ministères. Il y a quand même des ministres qui se sont succédé au ministère de l'Education comme il y en a qui se sont succédé au ministère des Transports et je pense bien que les ministres et les fonctionnaires des deux ministères les plus impliqués dans ce domaine pensaient sensiblement la même chose. C'est pourquoi il y a eu une coordination des politiques et qu'elles ont débouché vers la même solution.

M. PAUL: Pour ce domaine particulier du transport d'écoliers, le ministère des Transports tient-il compte de toutes les recommandations qui lui viennent du ministère de l'Education ou s'il tente d'instaurer lui-même une politique dans ce domaine?

M. PINARD: Compte tenu des impératifs académiques ou pédagogiques qui seront prescrits par le ministère de l'Education, je pense bien qu'il revient au ministère des Transports d'élaborer, de concevoir et de mettre en application une politique de transport...

M. PAUL: Recommandée par l'Education.

M. PINARD: ... que ce soit au niveau scolaire ou dans un autre domaine. Elle ne serait pas nécessairement recommandée par le ministre de l'Education, sauf au plan des impératifs scolaires et pédagogiques. M. Lachapelle, passant avec son équipe du ministère de l'Education au ministère des Transports et étant un spécialiste dans le domaine, il continuera à se faire une collaboration très étroite entre les deux ministères et une coordination au niveau des politiques.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a tenu compte ou a l'intention de tenir compte d'une correspondance qui lui a été adressée par M. Jean-Gilles Jutras, secrétaire de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec, dans laquelle il exprime au ministre les vues de la fédération quant au transport des écoliers au niveau élémentaire?

M. PINARD : Au niveau élémentaire?

M. PAUL: Au niveau élémentaire. Est-ce que le ministre a l'intention d'amender sa loi et de tenir compte de ces opinions exprimées par la Fédération des commissions scolaires?

M. PINARD: Je ne sais pas si la lettre de M. Jutras contient exactement les mêmes revendications que celles qui ont pu nous être adressées au ministère des Transports.

M. PAUL: C'est une copie de la lettre qui a été adressée à M. Bernard Pinard, ministre des Transports et de la Voirie, datée du 13 mars 1972.

M. PINARD: M. Lachapelle me dit qu'il n'a pas reçu copie de cette lettre ou qu'il n'en a pas pris connaissance. C'est assez difficile pour lui de me dire quelle réponse donner au problème soulevé par M. Jutras, dans sa lettre. De mémoire, je ne peux pas me souvenir du contenu de la lettre de M. Jutras.

M. PAUL: M. le Président, pendant que je vais continuer à poser quelques questions au ministre, M. Lachapelle pourrait prendre connaissance de cette lettre.

M. PINARD : Je pense bien, en général, que M. Jutras a dû revendiquer les droits dont j'ai parlé tantôt en faveur de la Fédération des commissions scolaires. Je pense que la Fédération des commissions scolaires a demandé un droit de représentation devant la Commission des transports, ce qui, effectivement, sera accordé à cette fédération en vertu des dispositions de l'article 30.

M. PAUL: La fédération a demandé également le droit de négocier le transport des écoliers du niveau élémentaire ou primaire.

M. PINARD: En exclusivité?

M. PAUL : Ou par suite d'entente avec les régionales.

M. PINARD: Oui, si on poursuit l'objectif de la régionalisation du transport d'écoliers du niveau secondaire au niveau primaire, cela peut se faire à l'intérieur d'une formule de régionalisation. Est-ce que le régime doit être mixte? C'est possible. Mais je pense que la Commission des transports aura, quand même, des responsabilités à prendre à cet égard. C'est pourquoi nous avons assuré la fédération qu'elle aurait le droit de représentation auprès de la commission.

M. PAUL: Est-ce que le ministre peut nous dire s'il y a eu un inventaire ou un relevé de fait, soit par son ministère ou par le ministère de l'Education, le service de M. Lachapelle, aux fins de connaître quelles peuvent être les villes qui sont en mesure d'offrir un transport intégré? Je me réfère toujours à l'article 28 du livre vert.

M. PINARD: On m'informe que l'enquête a révélé qu'il y avait 40 villes au Québec où il existe un système de transport en commun, capables de prendre soin des deux problèmes, soit le transport en commun comme tel et le transport scolaire aussi si, éventuellement, cette intégration doit être faite.

Dans le cas des autres villes, est-ce que c'est indiqué d'en arriver à une politique de transport intégré? Il faudrait avoir l'assurance que dans les autres municipalités qui ne sont pas mentionnées dans le rapport d'enquête dont nous a parlé tantôt M. Lachapelle il y a une nécessité ou un besoin d'établir un système de transport

en commun qui pourrait prendre soin et du transport en commun et du transport scolaire.

Alors, dans l'éventualité où il n'existerait pas de transport en commun et qu'il existe, par ailleurs, un système de transport scolaire, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, comme je l'ai souligné au début de la discussion, de faire en sorte que le système de transport scolaire prenne soin également d'une autre clientèle que la clientèle scolaire aux heures où les autobus scolaires sont inactifs? Il peut arriver aussi que si une agglomération, moyenne ou petite, est quand même assez industrialisée, il y ait un intérêt évident à ce que ce système de transport scolaire se transforme également en système de transport en commun pour faire le transport des ouvriers ou de ceux qui doivent se rendre à l'usine ou dans des commerces importants.

M. PAUL: Est-ce que le dénombrement a été fait des municipalités où on peut implanter un service de transport en commun?

M. PINARD: L'enquête n'a pas été poussée plus loin. Alors, nous ne sommes pas en mesure de dire ce qui existe dans certaines municipalités qui n'ont pas une population de tant d'habitants, par exemple. C'est une étude à parfaire et qu'il faudra approfondir de façon à pouvoir déterminer s'il y a possibilité d'en arriver à la suggestion faite par le député de Maskinongé.

M. PAUL: Alors, si je comprends bien...

M. PINARD: Sauf que je pourrais peut-être donner, comme référence, l'article 100...

M. PAUL: Où l'on parle des pouvoirs.

M. PINARD: ... de la loi, au paragraphe 5. Il pourra nous permettre d'obliger une commission scolaire régionale à conclure avec un transporteur en commun une entente, de gré à gré, avec ce détenteur de permis pour le transport des personnes visées au paragraphe 2, c'est-à-dire les élèves des commissions scolaires régionales.

M. PAUL: Si je comprends bien le ministre, il est au courant que, dans 40 municipalités, on pourrait procéder à une politique d'intégration de transport scolaire au transport en commun. Ailleurs, le dénombrement des municipalités n'a pas été fait.

Comment peut-il en arriver à une politique de planification dès maintenant et nous dire qu'on devrait tenir compte de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sans que l'on possède toutes les données nécessaires pour faire de cette intégration une politique première dans le domaine du transport d'écoliers?

M. PINARD : Je me suis peut-être mal exprimé tantôt. Je vous ai dit qu'il y avait 40 villes, au Québec, où il existait un système de transport en commun. Je n'étais pas certain si d'autres villes en avaient. M. Lachapelle me dit qu'il a l'assurance qu'il n'y a pas d'autres villes, au Québec, où il y a un système de transport en commun.

M. PAUL : Combien y a-t-il de villes, connues par le ministère de l'Education, où on pourrait avoir un transport en commun intégré?

M. PINARD: C'est là que notre enquête n'a pas été complétée, mais le député de Maskinongé comprendra que même si j'ai déclaré, à l'article 28 du livre vert, que ces mesures devront tenir compte de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sauf pour certaines catégories d'écoliers, ce n'est pas nécessairement une politique globale pour demain matin. C'est un objectif à poursuivre, au ministère des Transports.

M. PAUL : Et partiellement sur le territoire du Québec.

M. PINARD: Oui, aux endroits où c'est indiqué de le faire immédiatement.

M. PAUL: Est-ce qu'il y aurait un territoire qui n'est pas encore connu du ministre ou du ministère de l'Education?

M. PINARD: Nous avons admis qu'il y a des endroits où les éléments ne nous sont pas aussi bien connus que dans d'autres endroits. C'est pourquoi je dis que c'est un objectif général que nous poursuivons. Nous sommes capables de dire qu'il est souhaitable de le faire dans 40 villes mais, dans les autres municipalités où l'enquête n'a pas été faite de façon assez approfondie, il reste que cet objectif sera poursuivi mais à plus long terme.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre va peut-être trouver cela un peu chinois, mais pourrait-il nous donner les noms de ces villes où il est possible d'intégrer? Je ne parle pas des villes de la région de Montréal.

M. PINARD : Il faudrait nécessairement se référer...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au bottin.

M. PINARD: ... aux statistiques qui sont probablement déjà compilées par la Régie des transports et aussi à la catégorie des permis déjà émis par la Régie des transports, de façon à être bien sûrs que nous ne créons pas nous-mêmes des conflits. Il faudrait bien aussi se référer au bottin démographique et à la liste des municipalités, de façon qu'on puisse déterminer s'il y a intérêt à mettre en vigueur un système de transport en commun dans des municipalités où il n'en existe pas, à l'aide du système de transport scolaire déjà en vigueur. C'est le travail qui reste à terminer.

C'est peut-être une tâche assez considérable, mais j'ai dit en toute franchise que dans les quelques mois qu'il m'a été permis de travailler au ministère des Transports, en toute honnêteté je n'ai pas été capable de parfaire toutes les études que j'aurais voulu entreprendre.

C'est un travail qui se fera le plus rapidement possible, grâce aux nouveaux effectifs techniques qui seront amenés au ministère des Transports, et ça ne me paraît pas un obstacle insurmontable. Seulement, il faudra avoir accès à des statistiques que, pour le moment, je n'ai pas en main.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voyez-vous, M. le ministre, si je pose cette question, ce n'est pas pour vous embarrasser. Je sais très bien qu'il faut faire un inventaire, qu'il y a un répertoire des municipalités. Mais si on excepte les villes de Québec, Montréal, Sherbrooke, les grandes villes comme ça, j'aurais voulu avoir quelques exemples de ces villes où existe, dites-vous, un transport en commun dans lequel pourrait être intégré le transport écolier. Est-ce que vous pensez à des villes comme Rimouski, par exemple, comme Gaspé, Sept-Iles?

M. PINARD: Je pense, par exemple, à la ville de Drummondville où il existe un système de transport en commun pour le territoire de la ville et un système de transport scolaire. Cela peut être possible également à Rimouski, à Trois-Rivières...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Shawinigan.

M. PINARD: J'ai ici quelques municipalités où le problème s'est posé et où il a été résolu par le système de transport en commun: Longueuil, Chomedey, Saint-Lambert, Jacques-Cartier, Anjou, Pointe-aux-Trembles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce sont des villes de la région métropolitaine. Dans les régions plus excentriques...

M. PINARD: J'ai dit Chomedey, je m'excuse c'est Chambly.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On a discuté déjà de cette question. Mais dans les régions plus excentriques, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, par exemple, est-ce qu'il y a des villes qui vous paraissent avoir des transports en commun qui pourraient intégrer les transports scolaires?

M. PINARD: Cela peut être possible, mais, en toute franchise, je répète au député que je n'ai pas en main les éléments qui me permettraient d'affirmer de façon catégorique que ce sera possible ou que ce ne le sera pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. Ce qui nous permet de conclure — et ce n'est pas une critique que je fais au ministre — que la politique d'intégration qu'il propose reste quand même dans l'immédiat une politique à long terme et restera toujours — du moins pour un certain nombre d'années — une politique partielle en raison des régions, des disparités régionales, dans le sens géographique, démographique du terme. Parce que l'affirmation qui se trouve à la recommandation 28 pouvait laisser croire qu'on voulait tout de suite se lancer dans cette initiative qui est d'envergure, qui est valable, mais, évidemment, qui doit tenir compte de toutes les incidences que comportent les faits que nous avons essayé d'examiner et que le ministre reconnaît.

M. le ministre, nous aurons l'occasion de revenir sur ce problème du transport d'écoliers, sur les questions d'appels d'offres ainsi de suite, plus tard. En ce qui me concerne, je n'ai pas d'autres questions d'ordre général sur le transport des écoliers.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe 1, adopté?

M. LATULIPPE: M. le Président, sur la même politique. Je ne veux pas être long. Est-ce que vous avez pris connaissance du mémoire de l'Association des propriétaires d'autobus qui, justement, faisait des recommandations là-dessus? Je l'ai ici. Tout à l'heure, je voyais le chef de l'Opposition qui feuilletait ça.

M. PINARD: L'Association des propriétaires d'autobus scolaires?

M. LATULIPPE: Bien, les propriétaires d'autobus du Québec.

M. PINARD: Du Québec, ah oui! Ah ça, c'est le transport en commun.

M. LATULIPPE: Ils font un paquet de recommandations qui se situent surtout au niveau de la réglementation. Est-ce qu'essentiellement ça correspond à la volonté du ministère, les recommandations qu'ils font actuellement, ou si le ministère a l'intention, dans sa réglementation, de suivre une voie tout à fait différente?

M. PINARD: Des recommandations ont été acceptées par le ministère des Transports; d'autres ne l'ont pas été. Je n'ai pas tellement bien saisi une des questions du député de Frontenac. Est-ce qu'il peut la répéter, parce qu'il s'est attaché plus spécifiquement à une revendication de l'association?

M. LATULIPPE: On est encore sur la question du transport d'élèves, et je pense que c'est la plus importante de leurs revendications. Ils font au ministère plusieurs recommandations d'ordre strictement réglementaire. Je me demandais si ça correspondait aux vues du minis-

tre là-dessus. Je ne veux pas les reprendre une à une parce que ce serait long.

M. PINARD: Cela ne me surprend pas que l'Association des propriétaires d'autobus de la province de Québec revendique le droit de faire du transport scolaire à même le système de transport en commun, surtout en milieu urbain, si l'on poursuit un objectif de régionalisation du transport scolaire.

M. LATULIPPE: Cela va quand même beaucoup plus loin que ça.

M. PINARD: Sauf qu'ils demandaient une chose qui nous a paru inacceptable, soit l'abolition pure et simple du système de soumissions publiques en matière d'adjudication du transport des élèves. C'est un système que nous ne sommes pas prêts à abolir, sauf que nous serions prêts à prolonger la durée d'un contrat de un an à trois ans, pour permettre une meilleure rentabilité en faveur de l'adjudicataire du contrat et pour lui permettre aussi d'amortir davantage ses coûts d'exploitation. Je pense que le système de soumissions publiques, toutes réserves étant faites, a quand même donné des preuves de bon fonctionnement.

M. LATULIPPE: Est-ce qu'au ministère l'élaboration de la réglementation au chapitre du transport des élèves est assez avancée? Est-ce qu'on sera en mesure de déposer, en même temps que les autres réglementations, quelque chose dans ce domaine-là, tel que le député de Chicoutimi l'a déjà demandé pour les autres secteurs?

M. PAUL: Est-ce qu'il n'y aura pas seulement en grande partie un transfert de la réglementation déjà existante au ministère de l'Education, quitte à ce qu'elle soit modernisée, peut-être, ou adaptée aux besoins?

M. PINARD: M. Lachapelle me dit que le travail est passablement avancé au niveau des devis, au niveau de la réglementation relative aux appels d'offres et à la normalisation des formulaires de contrats.

M. LE PRESIDENT: Le paragraphe 1 est adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président, paragraphe 1, transport public.

J'ai dit que je n'avais plus de questions sur le transport écolier; là, le ministre a donné trois catégories: le transport scolaire, le transport par autobus et le transport en commun, et le transport par véhicule-taxi. J'aimerais savoir ce que le ministre a décidé d'inclure dans sa loi en fonction des recommandations 25 et 26 de son livre de politique des transports. Entre autres, on dit: "Du côté du transport des personnes, etc., il importera d'améliorer notre réseau de transport en commun urbain et interurbain par rapport aux petites et moyennes localités. Des mesures concrètes d'encouragement devraient être prises pour rendre possible une amélioration de ces services par l'acquisition de véhicules attrayants pour la clientèle, la fréquence des randonnées, etc."

On dit, à 27: "Une priorité devrait être donnée à ces mesures afin d'en arriver â stabiliser, sinon réduire le nombre de véhicules privés sur les routes de la province et notamment dans les agglomérations urbaines." Après cela, vient la recommandation 28 qui porte sur l'intégration dans le transport en commun du transport scolaire. J'aimerais savoir ici quelle est la politique à long terme du gouvernement en vertu de cette charte des transports en ce qui concerne le transport des personnes par autobus. Est-ce l'intention du gouvernement d'aller dans le sens de l'entreprise publique prioritairement à l'entreprise privée?

M. PINARD: Que de gros mots vous prononcez, M. le député! Je pense que le Québec n'échappe pas, pas plus que toute autre province, au phénomène nord-américain en matière de transport en commun. Le phénomène de l'urbanisation est bien implanté chez nous et notamment dans la région de Montréal qui représente quand même une population de trois millions d'habitants ou près. Je pense bien que c'est indiqué qu'il faille avoir le meilleur système possible de transport en commun par autobus, par métro et autrement dans la mesure du possible.

J'ai fait allusion — je pense que c'est ce matin — aux nouveaux modes de transport déjà en vigueur aux Etats-Unis dans certaines villes, à certains aéroports, mais qui peuvent recevoir des applications pratiques dans d'autres domaines et dans d'autres territoires. Ce sont, pour le moment, des systèmes de transport futuristes mais qui, à brève échéance, seront quand même une réalité bien concrète aux Etats-Unis, dans certaines villes du Canada et notamment à Montréal.

Je pense que c'est une tendance à caractère universel, et je ne vois pas pourquoi le Québec resterait en marge du progrès technique dans ce domaine.

Si on veut approfondir les conséquences de l'implantation d'un métro à Montréal au niveau des intérêts des propriétaires de groupes de taxis ou du taxi artisan, il est bien évident que la mise en place d'un métro a certainement dû faire perdre une certaine clientèle à ces propriétaires de taxis. Comme le métro a certainement dû faire perdre une certaine clientèle, peut-être plus nombreuse qu'on le pense, au système de transport en commun par autobus.

Est-ce que, pour protéger des intérêts comme ceux-là, il ne faudrait pas en venir à une politique intégrée de transport, une politique

vraiment moderne en matière de transport en commun? Je pense que tous les députés, de quelque côté de la table que ce soit, seront d'accord pour dire que, face aux besoins exprimés par la population, face à la pollution sonore, à la pollution par les gaz délétères, au nombre toujours croissant des automobiles et camions qui circulent sur les réseaux urbains, face aux difficultés de stationnement et face à l'engorgement de la circurlation dans les grands centres urbains, il est bien indiqué d'en arriver à une politique comme celle que nous préconisons.

Je crois qu'il n'est pas besoin d'élaborer bien longtemps pour convaincre les membres de la commission que le ministère des Transports du Québec doit rattraper en quelque sorte le temps perdu et aller rapidement du côté du transport en commun moderne sous toutes les formes que nous puissions connaître à l'heure actuelle. D'ailleurs, je ne vois pas pourquoi la ville de Montréal resterait en arrière de la ville de Toronto dans ce domaine, elle qui a une système de transport en commun par autobus, par chemin de fer et par métro. On a innové à Toronto, au ministère des Transports qui était autrefois le ministère de la Voirie, en mettant en place un système de transport par autobus spécial qu'on appelle "Dial a bus system". Cela permet de transporter des personnes au besoin, à toute heure de la journée, sur des itinéraires déterminés. Il n'y a qu'à placer un appel à un poste central et un autobus, assez compact cependant, se déplace et fait un parcours déterminé pour recueillir une certaine clientèle qui veut bénéficier de ces services.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, l'exposé que vient de faire le ministre est presque un truisme. Je n'ai même pas besoin de discuter, tout le monde est pour la vertu. On est pour un système de transport en commun le plus étendu possible, le plus élargi possible, le plus moderne possible, le plus efficace possible. Cela va de soi.

Maintenant, le ministre va comprendre pourquoi j'ai posé la question. Dans des grandes agglomérations, il est bien évident que les systèmes de transport en commun sont en voie de s'organiser aux fins d'atteindre l'objectif que vient de décrire le ministre. Mais dans les régions moins urbanisées qui doivent être reliées aux centres nerveux du Québec, soit Québec, Montréal, le ministre a dû se rendre compte que les services de transport en commun ne sont pas ce qu'ils devraient être.

J'aimerais savoir du ministre et j'aimerais qu'il nous dise, s'il lui est possible de le faire, si le gouvernement, afin de favoriser les régions en voie de développement ou dites défavorisées, a l'intention de mettre un accent non seulement verbal ou de politique générale mais un accent financier qui permettrait d'organiser le transport en commun par tout le territoire du Québec là où, évidemment, il réside un nombre suffisant de population, pour assurer des services qui soient adéquats. Je vais donner au ministre un exemple très précis: la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean actuellement. La région du Saguenay, plus spécifiquement, connaît une grève des transports. Ne parlons pas de la grève comme telle, cette grève existe, des usagers so nt privés de transport en commun, ce transport en commun est considéré par les citoyens comme très quelconque. Les véhicules utilisés, les plus jeunes, me dit-on remontent à 1959 ou 1960. Ce transport en commun est lent. Il ne dessert pas la population comme il devrait la desservir. Alors ce qui vaut pour ma région vaut pour la région du Lac-Saint-Jean, pour la Côte-Nord, etc.

Je pose la question suivante au ministre: Est-ce que le gouvernement a l'intention de subventionner des entreprises de transport qui permettraient d'assurer des services dont ont besoin plus spécialement ces régions éloignées?

M. PINARD: Evidemment, il faudrait être en mesure d'établir, par une étude de coûts-bénéfices, la rentabilité d'un pareil système réclamé par le député de Chicoutimi. Je pense bien qu'il a raison de réclamer ce qu'il réclame en ce moment.

Mais, est-ce que les finances de l'Etat québécois peuvent supporter un pareil investissement, compte tenu de la rentabilité peut-être douteuse que le système pourrait apporter pour justifier ses frais d'exploitation?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans l'optique d'une répartition des ressources et d'une allocation des ressources, je pense que le ministre admettra avec moi que le gouvernement va devoir consentir des efforts et exiger des citoyens, dus contribuables, un effort pour permettre aux citoyens qui sont défavorisés dans le domaine des transports d'avoir des services qui soient l'équivalent de ceux qu'on retrouve dans des régions plus peuplées. Je n'ai aucune sorte d'objection, au contraire, à ce que les grandes agglomérations aient tous les services, les meilleurs, les plus beaux, les plus efficaces. Mais je pense qu'une allocation des ressources équitable devrait inciter le gouvernement à mettre de l'avant des politiques qui aillent dans le sens que j'ai indiqué. J'estime, comme le ministre, qu'il y a des problèmes de rentabilité. Mais il y a bien ces domaines où l'on exploite des entreprises qui ne sont pas rentables et que le gouvernement compense en vue, justement, de donner à des populations qui sont mal desservies des services qui sont donnés à d'autres populations. Tous les citoyens sont contribuables.

Enfin, il est dix heures, M. le Président. Le ministre pourra penser à cela.

M. PINARD: Je vais surtout penser au budget qu'il me faudrait pour être en mesure de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On va vous aider...

M. PINARD: ...satisfaire les exigences du député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ...et on va vous faire une suggestion qui va vous ramener à la théorie du fédéralisme rentable.

M. PINARD: C'est fort possible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord?

M. LE PRESIDENT: La séance ajourne sine die.

(Fin de la séance à 22 h 3)