



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session — 29^e Législature

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

Projet de loi no 23 — Loi des transports (6)

Les 15 et 16 juin 1972 - No 58

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Transport aérien.	B-3623
Transport par eau.	B-3628
Camionneurs artisans.	B-3630
Transport spécialisé.	B-3636
Tribunal d'appel.	B-3672
Caractéristiques des camions.	B-3684
Aspects médicaux.	B-3689

PARTICIPANTS

M. Roger Pilote, président	M. Jean-Louis Béland
M. Julien Giasson, président suppléant	M. Georges Tremblay
M. Jacques Veilleux, président suppléant	M. Paul Berthiaume
M. Rémi Paul, président suppléant	M. Philippe Demers
M. Jean-Noël Tremblay	M. Fernand Picard
M. Marcel Léger	M. Claude Charron
M. Paul-A. Latulippe	M. Raymond Mailloux
M. Bernard Pinard	M. Camille Laurin
M. Guy Leduc	

*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 jeudi 15 juin 1972

(Dix heures dix minutes)

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

M. VEILLEUX: M. le Président, j'aimerais apporter les changements suivants au début de la séance: M. Fernand Cornellier remplace le Dr. Fortier.

M. PAUL: Je n'aime pas votre terme. Il faudrait dire remplacera, parce que M. Cornellier n'est pas arrivé.

M. VEILLEUX: Il s'en vient à l'instant.

M. Mark Assad remplacera M. Jean-Claude Simard, pour faire plaisir au député de Maskinongé. M. Jean-Guy Larivière remplace M. Henri Coiteux et Jacques Veilleux remplace M. Fernand Houde.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous allons finir par connaître tous les députés libéraux.

M. LE PRESIDENT: A la dernière séance nous étions rendus à l'article 16, paragraphe 2), transport général.

M. PAUL: Me permettez-vous de vous demander une directive, M. le Président? Qu'arrive-t-il si nous continuons nos travaux sans la présence du rapporteur? Vous pourrez me donner une réponse demain. Pour le moment, nous allons continuer.

M. LEGER: M. le Président, M. Charles Tremblay est remplacé par Marcel Léger.

M. LATULIPPE: Je remplace M. Béland.

M. LE PRESIDENT: La parole est au député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais rappeler au ministre de la Voirie la suggestion que je lui ai faite au moment où nous avons ajourné l'autre jour, sans que, pour autant, je lui demande de se commettre. Je lui avais indiqué que, dans le domaine du transport en commun, il y a des régions qui sont nettement défavorisées. J'inciterais vivement le gouvernement à examiner la possibilité de lancer une politique qui permettrait d'organiser le transport en commun dans les régions où ce transport est nettement déficient.

Il arrive ceci — et cela nous a déjà été signalé

en commission parlementaire — que les grandes sociétés de transport s'emparent des circuits payants, des circuits à long rayon qui sont évidemment rentables, laissant à l'entreprise privée, sur un plan très local, les circuits non payants. Cela a comme effet d'empêcher la création de systèmes de transport locaux et régionaux qui sont nettement insuffisants, de mauvaise qualité, dans bien des cas. Je pense bien que, dans l'optique d'une allocation équitable des ressources, il serait temps que le gouvernement s'avise, au moment où nous allons adopter cette loi des transports, de revoir cette politique et de prendre les moyens afin de permettre aux municipalités d'organiser des systèmes de transport en commun.

Le ministre — je le lui rappelle, sans entrer dans le détail de l'affaire — sait qu'il y a une grève des transports dans la région de Chicoutimi. Cette grève est due à bien des causes, mais l'une de celles qui empêchent le règlement de la grève, c'est la non-rentabilité du service, l'impossibilité où se trouverait — je dis bien se trouverait, parce qu'il y a des choses qu'on ne sait pas encore — la Société du transport régional du Saguenay d'acquiescer aux demandes des syndiqués.

Cela prive 25,000 usagers d'un système de transport qui, enfin, est de première nécessité. Je ne demande pas au ministre d'inscrire ça dans la loi actuelle, mais j'aimerais bien que l'on constitue une équipe de recherche pour examiner ce problème.

Mon collègue du Lac-Saint-Jean peut le dire, il fait partie d'une région où le transport en commun n'est pas ce qu'il devrait être. Cela vaut pour bien des régions où le transport en commun n'est pas adapté aux besoins actuels de la population. C'est une suggestion que je fais au ministre. Je lui demanderais s'il serait possible de faire un inventaire du transport actuel dans le Québec, soit le transport à grand rayon d'action ou le transport sur des circuits beaucoup plus réduits, dans des localités ou des agglomérations d'importance relative.

Par exemple, dans notre région, le transport qui va de Jonquière à Baie-des-Ha!-Ha!, c'est quand même un circuit assez long, qui, nous dit-on, n'est pas rentable. Cela pose à tous les citoyens un problème très sérieux de transport. Alors, j'en fais une suggestion au ministre et j'aimerais qu'il constitue une équipe, si cette dernière n'existe pas déjà, et qu'on fasse ou qu'on poursuive l'inventaire dans le domaine de ces équipements de transport en commun.

M. PINARD: Je pense avoir dit, la semaine dernière, que nous avons formé un comité des transports, qui s'est lui-même formé en 13 sous-comités pour étudier toutes les facettes du problème du transport au Québec. Un des sous-comités est plus spécifiquement chargé d'étudier tout le problème du transport en commun qui tombe sous la juridiction de la Régie des transports. Malheureusement, la Ré-

gie des transports n'est pas structurée de façon à pouvoir effectuer elle-même ou à faire effectuer par des spécialistes de la question toutes les recherches, tous les inventaires qui seraient nécessaires pour en arriver à trouver des solutions efficaces et rapides aux problèmes soulevés par le député de Chicoutimi.

Alors, le sous-comité chargé d'étudier plus spécifiquement le transport en commun est en train de dresser cet inventaire dont parle le député de Chicoutimi et d'étudier aussi les solutions qui seraient de nature à résoudre à plus ou moins court terme, les problèmes identiques à celui de Chicoutimi.

Nous attendons beaucoup de ce sous-comité qui s'est adjoint des spécialistes de différentes catégories, si on me passe l'expression. Il y a même un détenteur d'une maîtrise en transport qui vient prêter ses services au sous-comité. Cet homme m'a paru très valable. Je l'ai vu la semaine dernière. Il avait commencé à faire des travaux de recherche, sans que nous le sachions, pour le compte de la Régie des transports sans en avoir cependant reçu de mandat spécifique.

Quelqu'un l'avait envoyé là probablement parce qu'il n'y avait pas de poste ouvert ailleurs au ministère des Transports. Il a été envoyé à la régie mais il a, en quelque sorte, fonctionné un peu à vide, sans pouvoir donner toute sa mesure ni transmettre ses travaux de recherche à la régie qui, probablement faute de pouvoirs plus spécifiques, ne voyait pas la nécessité de tirer avantage de ces travaux pour déboucher sur l'élaboration d'une politique plus généralisée du transport en commun.

C'est la situation qui prévaut en ce moment. Je le dis avec toutes les réserves que cela peut comporter. C'est une analyse assez succincte de la situation. Je préfère ne pas me commettre, comme a dit tantôt le député de Chicoutimi, et laisser travailler les spécialistes de la question afin de prendre avantage de leurs travaux et d'élaborer, à partir de ces travaux, une véritable politique de transport en commun dans les régions plus éloignées du territoire québécois, comme c'est le cas, par exemple, pour Chicoutimi et les autres villes qui gravitent autour et à certains autres endroits du territoire québécois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait me donner un renseignement? On parle actuellement — je dis cela sous toutes réserves de ce qui se produira et de l'opinion que je pourrais avoir là-dessus dans des cas particuliers — des grands regroupements municipaux. Il y a des projets, par exemple dans notre région. Je prends celle-là comme type parce que c'est la région que je connais le mieux, c'est normal.

Dans l'optique de ces grands regroupements municipaux, sera-t-il possible à une ville unifiée ayant regroupé un certain nombre d'unités, de constituer un service de transport en commun et d'obtenir, de ce fait, les avantages que les lois actuelles permettent d'accorder à ces municipalités regroupées pour l'organisation d'un trans-

port en commun? A l'heure actuelle le gouvernement peut, dans le cas de communautés urbaines, par exemple, contribuer en partie, par mode de subvention, à l'achat d'équipement sans toutefois que cela permette de payer les déficits d'exploitation.

Alors, avec ces regroupements qui vont nécessairement apparaître un peu partout, en vertu de la loi 276, est-ce que ces municipalités, ces villes regroupées pourront constituer des commissions de transport en commun?

M. PINARD: C'est le cas présentement pour les municipalités de la rive sud qui sont en voie de regroupement et qui vont constituer, d'après les informations que j'ai pu recueillir, une commission de transport pour instaurer un système de transport en commun.

Alors, chaque municipalité regroupée aura à partager le coût de ce système de transport en commun. Je pense que dans les actes constitutifs de ces communautés urbaines il y a des clauses qui permettront l'application d'une politique de subventions selon l'établissement des besoins et aussi selon certaines normes à être édictées par le lieutenant-gouverneur en conseil ou par le ministre des Transports, selon le cas.

J'imagine que, dans le cas de Chicoutimi, de Jonquière, de Kénogami et de toutes les autres villes qui sont situées dans le territoire, il pourra y avoir aussi ce phénomène du regroupement municipal d'abord, de la création d'une communauté urbaine aussi. Cela ne me paraît pas impossible, mais je ne veux pas engager en cela le ministre des Affaires municipales, qui fort probablement fait effectuer des études là-dessus. Mais, dans l'éventualité où cette communauté urbaine pourrait être créée, il pourrait y avoir également constitution d'une commission de transport à partir de laquelle nous pourrions élaborer ou bâtir un système de transport en commun subventionné en tout ou en partie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense que...

M. LEDUC: M. le Président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, c'est parce que je voudrais avoir...

M. LEDUC: C'est en rapport avec le commentaire qu'a fait le ministre tantôt, lorsqu'il parlait de possibilité de subvention pour les commissions de transport suite au regroupement des municipalités.

J'imagine que ce sera possible. Mais il ne faudrait pas qu'on crée une ambiguïté dans l'esprit des gens. Quant à la Commission de transport de la rive-sud, cela ne fait pas suite à un regroupement municipal, mais à une entente entre les municipalités et il n'y a aucune subvention de prévue. Je voulais juste faire ce commentaire.

M. PINARD: Je l'ai dit sous toute réserve. Je n'étais pas certain qu'il y avait un processus de regroupement municipal pour fins de constitution d'une communauté urbaine. Je l'ai dit avec toutes les réserves qui s'imposent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, M. le ministre, j'ai posé la question parce qu'elle a deux facettes. Il y a, actuellement, des projets de regroupement en vertu de la loi no 276. Supposons que, dans la région que je représente, on unisse les villes de Jonquière, Kénogami, Arvida, faisant une sorte d'unité de regroupement, et qu'on réunisse, ensuite, Chicoutimi et d'autres municipalités, faisant une autre unité de regroupement, en somme, faisant deux grandes villes ou des villes moyennes, est-ce que, du fait de ce regroupement, alors qu'il n'existe pas de communauté urbaine... Est-ce que le ministre a bien compris?

M. PINARD: Oui, oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je parle de notre région. Supposons qu'on réunisse Jonquière, Kénogami et Arvida et qu'on en fasse une ville. On réunit Chicoutimi, Rivière-du-Moulin, Canton Chicoutimi, Chicoutimi-Nord et on en fait une autre ville. Ce sont deux villes regroupées, mais il n'existe pas pour autant de communauté urbaine. Est-ce que ces deux villes regroupées, qui restent quand même deux villes, ne constituant pas une communauté urbaine, pourraient bénéficier des avantages dont bénéficient les villes ou les municipalités qui ont constitué une communauté urbaine à des fins de transport en commun?

M. PINARD: Oui, je pourrais donner le cas de la ville de Laval qui a procédé, je pense bien, à un regroupement des municipalités de Chomedey, de Laval et probablement de Sainte-Rose, je ne m'en souviens pas, et qui, par la suite, a présenté un projet de loi pour demander la permission à l'Assemblée nationale de constituer une commission de transport. Ce pouvoir lui a été accordé. Je pense qu'il y aura prochainement dépôt d'un autre projet de loi de la ville de Laval.

M. PAUL: Il a été déposé hier.

M. PINARD: Il a été déposé hier. C'est le projet de loi no 141...

M. PAUL: C'est ça. Je me suis absenté pour aller chercher ce projet de loi.

M. PINARD: ... qui fait suite, cependant, à une loi adoptée l'année dernière, je crois, concernant la Commission de transport de la ville de Laval.

Le projet de loi no 141, qui a été déposé à l'Assemblée nationale, hier, serait un amendement à la loi déjà votée par l'Assemblée nationale, l'année dernière.

M. PAUL: Et qui met de côté la politique du ministre, celle qu'il veut établir dans le domaine du transport en commun.

M. PINARD: Nous avons rencontré les conseillers juridiques de la ville de Laval. Nous nous sommes entendus pour en arriver à un amendement fondamental qui, à toutes fins pratiques, va constituer une espèce de retrait du projet de loi. Il va falloir le réimprimer dans une autre forme pour concilier les pouvoirs demandés par la ville de Laval et ceux réclamés par le ministre des Transports dans le projet de loi no 23, ce qui a été accepté. Nous nous sommes entendus. Il y avait un problème, le système de transport en commun voulait intégrer le système de transport scolaire dans le territoire de la ville de Laval. Comme il y avait des divergences assez fondamentales, même qu'il y avait danger de faire échec à la politique de transport scolaire prévue dans les dispositions du projet de loi no 23, nous avons demandé de bien vouloir faire la concordance nécessaire, ce qui a été accepté hier après-midi, à la suite d'une discussion avec les conseillers juridiques du ministère, du comité de législation et de la municipalité de la ville de Laval.

M. PAUL: M. le Président, je suis heureux d'entendre le ministre. Tout à l'heure, je me suis absenté, justement, pour aller chercher ce projet de loi, qui fut adopté hier en première lecture et déposé à la commission parlementaire des affaires municipales. L'article 3 de ce projet de loi m'intriguait énormément et, également, le pouvoir, que je déclarerais quant à moi abusif, que voulait obtenir la Commission de transport de la ville de Laval, spécialement dans le troisième paragraphe de l'article 3 du projet. Alors, je suis heureux que le ministre ait été éveillé à ce problème qui, à sa face même, présentait un conflit de juridictions entre la Commission de transport de la ville de Laval et cette politique de transport que nous étudions dans le projet de loi 23. Il y aurait peut-être lieu, M. le Président, de suggérer au leader parlementaire qu'il fasse la déclaration qui s'impose pour que nous puissions procéder, avec logique, à l'étude de ce projet de loi 141.

M. PINARD: J'avais suggéré que le projet de loi 141 soit retiré, purement et simplement. Mais on m'a expliqué qu'il faudrait procéder à des avis qui prendraient quatre semaines et que cela retarderait probablement la mise en application.

M. PAUL: Il y a de bons articles, par contre, dans le projet de loi, spécialement pour le service des visites touristiques et aussi les contrats à charte-partie. Ces clauses, M. le Président, semblent correspondre à la politique qu'entend mettre sur pied le ministre des Transports, mais là où il y a conflit, à mon humble point de vue, c'est lorsqu'on s'attaque au problème du transport écolier et que la

commission veut obtenir le pouvoir exclusif du transport écolier.

M. PINARD: J'ai demandé, pour ne pas retarder le dépôt du projet de loi de la ville de Laval, qu'on m'apporte la preuve qu'il y a eu conclusion d'un accord de gré à gré entre la Commission des transports de la ville de Laval et les propriétaires d'autobus scolaires. Je ne voudrais pas qu'il y ait spoliation des droits de ces propriétaires d'autobus scolaires qui, quand même, avaient un permis de la Régie des transports.

Avant d'aller plus loin, j'ai demandé qu'on m'apporte cette preuve qu'il y a vraiment eu des négociations de gré à gré, acceptables aux uns et aux autres, cela pour faciliter le dépôt du projet de loi qui, sans être réimprimé pourrait être amendé sous forme de papillons, de façon que les travaux de la commission des affaires municipales ne soient pas retardés indûment.

Cela a été accepté, sauf que ce matin des conseillers juridiques du comité de législation et du ministère des Transports renvoyaient tous les papillons qui ont été préparés hier pour voir si, vraiment, cela pourra constituer une véritable concordance en regard des dispositions prévues au projet de loi no 23.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, toujours à ce paragraphe du transport public, le transport par véhicule-taxi, j'aurais une question — on a beaucoup discuté des véhicules-taxis — à poser au ministre: A-t-il reçu un télégramme de l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Québec, sous la signature de M. Roger Morin, demandant de rendre publique, dans les délais les plus brefs et les délais utiles, en ce qui nous concerne, la réglementation qui doit régir l'exploitation, par véhicules-taxis, d'une entreprise de transport?

M. PINARD: Le député de Chicoutimi pourrait-il succinctement me dire l'essence de la question qu'il vient de me poser? J'ai été un peu dérangé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vais la répéter au ministre. Le ministre a-t-il reçu un télégramme de l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Québec, sous la signature de M. Roger Morin, président.

Elle demande au ministre de dévoiler la réglementation qui concerne le taxi, en même temps que se poursuit l'étude des articles du bill 23 qui également concerne le taxi.

La question m'a été posée à l'issue d'une séance d'une commission parlementaire. Des propriétaires de taxis m'ont demandé quelle serait la situation de ceux qui, dans le taxi, font ce qu'on appelle du double emploi. On en a déjà parlé, l'autre jour. Le député de Dorion nous a donné des renseignements, mais j'aimerais avoir des précisions du ministre là-dessus. Est-ce l'intention du ministre, à partir de ce que nous avons discuté l'autre jour, d'éliminer

complètement, dans le domaine du taxi, ce que les gens du taxi appellent le double emploi?

Si on décide, par exemple, qu'il y a 500 voitures-taxis à Québec, le député de Dorion nous avait laissé entendre que, lorsqu'on émettra les permis, il y aura évidemment respect des droits acquis, mais qu'on donnera préséance à ceux qui font du taxi leur occupation principale ou unique.

Est-ce que le ministre a reçu ce télégramme de l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Québec?

M. PINARD: J'ai personnellement pris connaissance du télégramme de M. Morin. Je l'ai transmis, tout de suite, à M. Alfred Bossé qui s'occupe plus spécifiquement du problème du taxi dans la province. M. Bossé a répondu immédiatement à M. Morin qu'il se ferait un plaisir de le rencontrer, lui et son exécutif, avec les conseillers techniques du ministère, pour expliquer la politique du ministère des Transports en matière de transport par taxi et pour lui dire aussi où en sont rendus les travaux faits par le sous-comité chargé d'étudier plus spécifiquement tout le problème du transport par taxi, que ce soit à Montréal, à Québec ou dans les autres régions de la province.

Cependant, la réglementation n'est pas suffisamment avancée pour que nous soyons en mesure d'en parler d'abondance ce matin et avec détails. Voici pourquoi je laisse le soin à M. Bossé de rencontrer de nouveau M. Morin et les autres membres de l'association, pour qu'il puisse engager le dialogue qui s'impose et pour qu'il puisse y avoir aussi une clarification la plus précise possible des points qui seraient encore dans ce que nous appelons la zone grise.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors le ministre nous donne l'assurance que ces représentants de l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Québec, ou tout autres organismes de même nature, seront entendus, afin qu'on leur explique exactement le sens et la portée de la loi et qu'on leur fasse connaître la réglementation.

M. PINARD: La rencontre est prévue...

M. PAUL: Qui n'est pas complétée à ce moment-ci.

M. PINARD: Non. La rencontre est prévue pour aujourd'hui, de façon que nous puissions avoir l'assurance que tout le monde parle bien de la même chose, qu'il y a, dans la mesure du possible, concordance de vues. Je pense qu'il faut bien admettre que si nous voulons en arriver à une véritable politique globale de transport, il faut également aussi prendre toutes les précautions nécessaires dans chaque secteur du transport pour en arriver à une politique et surtout une réglementation qui va nous permettre de trouver les solutions qui s'imposent pour mieux contrôler ce transport du taxi, pour

mieux le structurer et pour lui faire donner le meilleur rendement possible, compte tenu des investissements qui sont faits de part et d'autre par les propriétaires de taxis eux-mêmes, regroupés ou non en association, et aussi pour leur donner la chance d'atteindre le seuil de rentabilité qu'ils réclament du gouvernement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, M. le Président, je n'insiste pas...

M. PINARD: Je pense qu'il faudrait tenir compte aussi de ce qu'il n'y a pas qu'une seule association qui regroupe des propriétaires de taxi ou des chauffeurs de taxi, alors il faut voir toutes ces associations de façon qu'il puisse y avoir une concordance de vues. S'il n'y a pas de base commune de discussion entre les associations, ça peut devenir plus difficile pour M. Bossé et les conseillers techniques du ministère de dégager les éléments de solution qui seraient aussi valables pour les uns que pour les autres. C'est ce dont il faut s'assurer au préalable.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai signalé ce problème au ministre parce qu'on m'en a parlé, parce qu'on m'a fait tenir un télégramme à moi aussi, et je voulais bien que le ministre nous donnât l'assurance que la question serait étudiée très attentivement avec toutes les associations de même nature que celles que j'ai mentionnées, afin d'en arriver à une solution équitable mais qui, d'autre part, ne met pas en cause les principes qu'a énoncés le ministre l'autre jour et qu'a explicités le député de Dorion et qui donneraient avantage aux gens qui s'occupent du taxi d'organiser leur profession comme ils nous ont demandé de le faire en vertu de la loi que nous sommes en train d'étudier.

Alors, M. le Président, j'aimerais poser ici une question d'ordre général, au ministre, toujours dans le domaine du transport public. Il s'agit de transport de personnes. On a parlé des autobus scolaires, enfin du transport en commun par autobus, des véhicules taxis.

Transport aérien

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le gouvernement a examiné le problème du transport par air, par avion? Il y a évidemment un problème de compétence constitutionnelle. Toutefois, le ministre n'ignore pas qu'en dehors des grandes lignes aériennes, les liaisons par avion à l'intérieur du territoire du Québec sont très mauvaises.

C'est le cas de notre région, avec la société Québecair, c'est le cas d'autres régions du Québec qui, dans le domaine du transport aérien, n'ont pas de services qui correspondent à l'état actuel du développement des moyens techniques, mécaniques, technologiques. Il se trouve qu'en dehors des grands centres — même Québec n'échappe pas à cette insuffisance de services — il y a inexistence et inadéquation des services en regard des besoins de la population.

Le ministre nous parlait l'autre jour, à propos de l'article 6, au sujet de sa fameuse personne dont on a parlé, de ces études spéciales qui pourraient être faites en vue d'améliorer le transport de l'aéroport à la ville, de la ville à l'aéroport, etc; c'est un aspect du problème mais il y a aussi l'aspect des liaisons. Le ministre est au courant que toutes les fois qu'un circuit d'aviation est payant la société Air Canada occupe le terrain. Dès que cela devient plus ou moins rentable, on laisse la place à d'autres entreprises de transport aérien. C'est ce qui s'est fait chez nous avec le départ d'Air Canada et la substitution de Québecair à Air Canada; cela s'est fait aux Trois-Rivières, cela existe dans d'autres régions.

Je ne sais pas la qualité de services qu'on peut avoir dans le Nord-Ouest du Québec avec Air Canada ou avec les autres sociétés, qu'elles s'appellent Nordair, Québecair, etc. J'aimerais savoir si c'est l'intention du gouvernement du Québec d'examiner ce problème du transport aérien et de songer à organiser une flotte, mais pas d'immenses avions, de Boeing, de DC-8 et de machines aussi énormes qui coûtent un prix fantastique et qui imposent des dépenses de fonctionnement considérables compte tenu des distances; ils ne sont pas utilisables sur des rayons d'action courts et moyens. J'aimerais savoir si le gouvernement envisage d'organiser ce système de transport moderne qui permettrait de dégager considérablement les routes et de supprimer bon nombre d'autres types de véhicules qui voyagent par terre.

M. PINARD: Nous avons ouvert un dossier, qui devient passablement chargé au fur et à mesure que nous approfondissons la question du transport aérien en territoire québécois. Evidemment, cela pose un problème de juridiction, tout le monde le sait et le député de Chicoutimi peut-être plus que les autres puisqu'il s'en occupe de façon plus spécifique. Je crois avoir dit dans mes remarques préliminaires, lors de la présentation du bill 23, que le système de transport intraprovincial était de juridiction provinciale aussi bien pour le transport maritime, pour le transport terrestre que pour le transport aérien.

J'avais donné comme exemple le cas du transport routier, où il y a des conflits de juridictions. Il y a même des causes devant la cour Suprême parce que des compagnies dont la charte constitutive émane du gouvernement fédéral prétendent avoir le droit, après avoir fait l'acquisition de parcs de camions immatriculés au Québec, d'aller d'une frontière à l'autre et de continuer à faire ce transport alors que les transporteurs québécois qui font du transport à l'intérieur du territoire québécois prétendent avoir au moins la préférence sinon l'exclusivité du transport.

C'est un problème compliqué. Je pense que, sur le plan juridique j'ai répondu aux questions de l'Opposition en faisant lecture d'une opinion juridique préparée par M. Jules Brière, avocat

au ministère de la Justice mais également sous-ministre adjoint aux Affaires intergouvernementales. Quant au transport aérien, je pense bien que les membres de la commission admettront que, pour le ministère des Transports, c'est un problème plus nouveau en ce sens que dans le passé le ministère n'a pas fait tellement porter son action sur l'élaboration, la mise en place d'un système de transport aérien sauf pour ses propres besoins.

Il s'est occupé du transport des membres de l'exécutif, des fonctionnaires et aussi d'atteindre certaines fins bien spécifiques, c'est-à-dire aller, dans des régions éloignées, chercher des malades qui ont besoin d'être hospitalisés d'urgence.

M. PAUL: Pour le transport de pâtés à la viande.

M. PINARD: L'explication a été donnée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les pâtés sont mangés.

M. PINARD: Il ne fait aucun doute que le système de transport aérien...

M. PAUL: N'insistez pas.

M. PINARD: ... gouvernemental n'a pas servi...

M. PAUL: Ne compliquez pas mes remarques.

M. PINARD: ... à faire le transport...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les pâtés sont dévorés de toute façon.

M. PINARD: ... des marchandises dont on vient de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'un type spécial.

M. PINARD: ... donner la nomenclature.

Pour les régions éloignées du territoire québécois, il est bien évident qu'il faut entreprendre une étude de coûts-bénéfices pour savoir quel système de transport pourrait donner les meilleurs services, compte tenu du coût d'implantation des frais d'exploitation et des frais d'entretien. C'est une étude entreprise, en ce moment, au ministère des Transport par des équipes spécialisées. Nous avons même ouvert un dossier qui nous a permis d'aller faire des représentations, tout dernièrement, devant la Commission canadienne des transports, alors qu'il y avait des requêtes divergentes de transporteurs aériens québécois qui voulaient obtenir l'exclusivité du transport sur certaines lignes à l'intérieur du territoire québécois. En particulier, il y avait une requête de la compagnie

Nordair qui veut agrandir son service en territoire québécois, en direction du Nord-Ouest québécois, vers la baie James, vu que le gouvernement a décidé d'aller de l'avant avec son projet hydro-électrique.

Evidemment, il y a de la concurrence à l'endroit de la requête faite par Nordair de la part de grands transporteurs. Je ne me souviens pas exactement des noms des compagnies de transport aérien de la province d'Ontario qui voudraient avoir le droit de partir d'un point donné en territoire ontarien pour aller déverser des passagers en territoire québécois, c'est-à-dire dans la région du Nord-Ouest québécois, en direction de la baie James.

Nous avons décidé d'intervenir et de faire des représentations, en tant que gouvernement québécois, auprès du ministre des Transports fédéral, M. Don Jamieson, et auprès du président de la Commission des transports canadiens, M. Jack Pickersgill. Il y a eu un accusé réception dans les deux cas. Il y a eu présentation d'un mémoire par la Société d'aménagement de la baie James, qui s'occupe très spécifiquement de ce problème, en accord et en coordination avec le ministère des Transports.

Le mémoire présenté par la Société d'aménagement de la baie James a été bien reçu. Il n'y a pas eu adjudication de permis nouveau. Il y a eu suspension de la décision de la Commission des transports canadiens, quitte à entendre de nouveau les requérants ou les conseillers des requérants et quitte aussi à entendre, au moment où le mémoire du Québec sera prêt, le représentant du gouvernement québécois.

M. PAUL: Qui agit comme conseiller juridique du ministère des Transports dans cette cause auprès de la régie?

M. PINARD: C'est M. Pierre Choquette qui est allé non pas présenter un mémoire, mais assister aux audiences de la Commission canadienne des transports et qui a fait un rapport très circonstancié au ministre des Transports, dont copie a été envoyée au ministère des Affaires intergouvernementales qui suit de très près l'évolution de ce problème.

M. PAUL: Est-ce que le jeune avocat Chevrier s'occupe également de ce problème-là?

M. PINARD: Il n'y a pas de mandat, à ma connaissance, accordé de façon spécifique à Me Chevrier. Le ministère des Transports a été représenté, lui, par Me Pierre Choquette. Etant membre du comité des transports et ayant à faire des travaux plus spécifiques au sous-comité chargé d'étudier tout le transport aérien, il se trouvait bien placé pour aller faire des représentations, le cas échéant, auprès de la Commission canadienne des transports.

M. PAUL: Non pas, M. le Président, que je veuille plaider en faveur de M. Chevrier, mais

s'il y a quelqu'un qui connaît bien la logique d'argumentation de M. Chevrier, c'est bien M. Pickersgill.

Je me demande si le ministère ne pourrait pas considérer l'opportunité de retenir les services de cet avocat. Je dis jeune avocat parce qu'il n'y a pas très longtemps qu'il est membre du Barreau du Québec. Il est peut-être d'un âge assez avancé, considérant qu'il a été président de la Voie Maritime du Saint-Laurent et qu'il a été ministre des Transports à Ottawa, mais jeune avocat dans le sens de jeune comme membre du Barreau du Québec. Je me demande si le ministère ne devrait pas considérer l'opportunité de retenir les services de M. Chevrier, dont la dialectique est très bien conçue et comprise par le président de la commission des transports, M. Jack Pickersgill.

M. PINARD: Je pense que je saisis très bien les remarques astucieuses du député de Maskinongé.

M. PAUL: Pourtant, j'y vais ouvertement, naïvement, et on parle d'astuce.

M. PINARD: Sachant fort bien...

M. LE PRÉSIDENT: Cela me semble également très astucieux.

M. PINARD: ... l'estime réelle que porte le député de Maskinongé à l'honorable Lionel Chevrier qui, ayant été longtemps ministre à Ottawa...

M. PAUL: Je l'ai dit en toute sincérité.

M. PINARD: ... et ayant pratiqué le droit dans la province voisine de l'Ontario est quand même un avocat dont la science juridique ne fait aucun doute et qui, à cause de ses états de services signalés envers le Canada, est, à mon avis, un conseiller juridique et technique précieux pour le Québec, dans la mesure où nous pouvons le consulter au plan de l'expérience qu'il a acquise lorsqu'il a milité au sein du gouvernement canadien comme ministre des Transports ou à d'autres titres.

M. PAUL: Est-ce que le ministre veut me reprocher de l'avoir recommandé?

M. PINARD: Non, non.

M. PAUL: C'est justement pour toutes ces raisons.

M. PINARD: Seulement, je n'ai pas, pour le moment, l'intention de confier à Me Chevrier un mandat plus spécifique dans ce domaine. Il est possible qu'un mandat puisse être accordé à Me Chevrier pour l'étude d'un autre problème que celui-là. Mais, pour le moment, je pense que nous avons tous les conseillers juridiques et tous

les conseillers techniques dont nous avons besoin pour bien bâtir le dossier québécois à l'égard de la Commission canadienne des transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre a répondu partiellement à la question que je lui posais. Seulement, il n'a pas touché spécifiquement le problème fondamental qui est le problème des services à la population, c'est-à-dire le problème des liaisons. Je vais donner un exemple au ministre.

M. PINARD: J'allais y venir, mais enfin...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il existe, par exemple, dans le Québec et dans à peu près toutes les villes d'une certaine importance, des aéroports. Un grand nombre de ces aéroports sont déserts. C'est le cas de celui de Roberval, de celui de Sherbrooke. Je ne parle pas de l'aviation privée. Il y a aussi Alma. Il y en a un dans le nord, à Saint-Méthode, il y en a à Saint-Félicien, à Saint-Honoré, etc. Il y a une série d'aéroports comme ça qui sont des petits ou des moyens aéroports. Celui de Roberval est un aéroport quand même assez important. Au temps où j'étais député fédéral, j'ai travaillé à la réalisation de cet aéroport. Ces aéroports sont déserts et il y a quand même un besoin de liaison entre les grandes lignes et ces moyennes ou petites lignes aériennes qui pourraient être établies sous la juridiction du gouvernement du Québec. C'est un moyen moderne de transport, un des plus modernes, et cela va devenir un des moyens les plus usuels. Par conséquent, j'aimerais savoir si le gouvernement a confié au comité dont il nous a parlé le mandat d'examiner l'utilisation de ces aéroports, le problème des liaisons intervilles afin de pallier les inconvénients que représente l'installation de grandes lignes aériennes qui, elles, pour des raisons de rentabilité et aussi pour des raisons techniques, estiment ne pas pouvoir donner les services.

Lorsqu'on mobilise un immense appareil comme le Boeing ou même un Bac-112 ou un DC-9, on ne peut quand même pas partir de Chicoutimi et s'en aller à Jonquière ou à Roberval avec cela. Les distances en ligne directe sont beaucoup trop courtes. Mais il y a quand même un besoin de liaison si on considère que Roberval, par exemple, est à 75 milles de Bagotville, et que, pour aller rejoindre les compagnies aériennes qui se trouvent stationnées à Bagotville, il y a 75 milles.

À Dolbeau, c'est la même chose, et ainsi de suite. Il y a un problème de liaison. C'est le cas de Sherbrooke, c'est le cas de Magog où il y a un aéroport, à Bonaventure. Il y en a un peu partout, dans le Québec, de ces aéroports qui sont inutilisés, partout dans le Nord-Ouest québécois. Alors, je parle de ce problème dans l'optique de services à la population en fonction du développement d'un mode de transport dont le gouvernement du Québec devrait s'occuper

parce que le champ lui est ouvert, à tout le moins en ce qui concerne le transport dit territorial, intraprovincial, comme le ministre l'appellait tout à l'heure.

Alors, j'aimerais que le ministre nous donne des renseignements...

M. LE PRESIDENT: On peut s'exprimer sur le transport aérien. Mais cela ne touche pas du tout...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si. Le transport public.

M. PAUL: Ah oui!

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

M. PINARD: M. le Président, je n'ai pas d'objection...

M. PAUL: Dans son discours de deuxième lecture, le ministre en avait parlé.

M. PINARD: ... à répondre à ces questions parce que, moi-même, j'ai soulevé la possibilité d'aller plus rapidement dans ce domaine, compte...

M. PAUL: C'est ça.

M. PINARD: ... tenu du développement du Nord-Ouest québécois. Alors, je dis, en toute franchise, que le sous-comité travaille d'arrache-pied là-dessus parce que nous avons vraiment des besoins exprimés par voie d'urgence.

Alors, nous sommes en train de faire l'inventaire de l'emplacement et du nombre d'aéroports municipaux, provinciaux et fédéraux. Les aéroports fédéraux sont mieux connus parce qu'il faut admettre que le gouvernement fédéral, en vertu de ses responsabilités, a agi plus vite, dans ce domaine, que les gouvernements provinciaux, y compris celui du Québec. Mais ce n'est pas une raison, en 1972, pour le gouvernement du Québec de ne pas agir à l'intérieur de son territoire, face à des besoins exprimés clairement par certaines populations. C'est pourquoi dans les régions éloignées du territoire québécois, comme c'est le cas pour le Nord-Ouest québécois, pour l'est du Québec, il faut aussi faire l'inventaire du nombre de petites ou moyennes compagnies d'aviation, comme Air Gaspé, Fecto Air Service et toutes les autres compagnies qui...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les Ailes du Nord.

M. PINARD: ... exploitent des services aériens, de façon limitée, c'est-à-dire dans des régions d'action limitée, d'un centre à un autre.

Alors, c'est précisément ce qui est arrivé devant la Commission canadienne des trans-

ports récemment. A l'occasion de la présentation de la requête de Nordair, qui voulait établir une nouvelle ligne aérienne, entre Montréal et Matagami, qui était le terminus du vaste territoire de la baie James, des oppositions sont venues des petits ou moyens transporteurs à caractère régional ou à caractère local. C'est justement là que la Commission canadienne des transports a essayé de tirer une ligne de démarcation, compte tenu des distances à franchir, du service à donner aux passagers qui veulent se rendre, par exemple, de Montréal ou de Québec vers le Nord-Ouest québécois, vers la baie James, à savoir quelle compagnie doit avoir ce permis d'exploitation d'une nouvelle ligne aérienne, sans mettre en danger, cependant, les droits acquis réclamés par les petits ou moyens transporteurs régionaux ou locaux.

C'est tout le débat qui s'est fait devant la Commission canadienne des transports devant laquelle nos représentants se sont présentés pour assister aux séances, afin d'être en mesure aussi de faire clarifier certaines situations et pour représenter le point de vue du Québec en la matière.

C'est pourquoi, à mon avis — cela m'a été confirmé depuis — la Commission canadienne des transports, voyant l'ampleur du problème soulevé par la présentation de la requête de Nordair et d'autres compagnies rivales mais de même catégorie, s'est bien vite aperçue qu'il y avait d'autres problèmes, peut-être à caractère plus régional, plus local, et qu'il fallait protéger, du même coup, des intérêts bien nantis, bien légitimes. C'est ce que le Québec a demandé de faire.

Si on consent à émettre des permis d'exploitation à de grandes compagnies aériennes, qui franchissent de longues distances mais qui veulent avoir également l'exclusivité des services de transport au plan régional, ou même au plan local, cela pourrait mettre en danger l'infrastructure de systèmes aériens déjà en place des compagnies moyennes ou plus petites.

C'est tout le problème qui est posé; c'est pourquoi il n'y a pas de décision de prise par la Commission canadienne des transports, en ce moment, et qu'il y aura de nouvelles auditions. La Société de développement de la baie James, entre autres, pourra présenter d'ici quelques semaines un rapport beaucoup plus détaillé de ses besoins, de la planification qu'elle entend faire, dans le domaine du transport aérien, et aussi des aménagements d'aéroports qu'elle veut faire sur le territoire, pour les fins d'exploitation des chantiers hydro-électriques. L'Hydro-Québec comme telle, aussi, est fortement intéressée à ce problème. J'imagine qu'il y a eu un accord de principe intervenu entre les deux sociétés pour que le même point de vue soit présenté devant la Commission canadienne des transports.

Cela pourrait tenir compte des remarques faites par le député de Chicoutimi, tantôt, à savoir qui aura la responsabilité de donner le

service aérien d'un point à un autre, d'une ville à une autre, compte tenu des droits du Québec de s'occuper de ce domaine du transport aérien, à l'intérieur de ses limites territoriales.

C'est précisément le dossier qui est ouvert. J'admets en toute franchise — je pense que les membres de la commission me donneront raison là-dessus — que c'est un dossier relativement nouveau mais nous avons bien l'intention de protéger les intérêts bien légitimes de ceux qui sont déjà dans ce domaine et qui ont donné de bons services à la population.

M. LEGER: M. le Président, sur ce point particulier, juste une courte question concernant les droits du Québec à l'intérieur de ses limites territoriales. Le ministre peut-il nous dire où il en est rendu dans sa correspondance avec son homologue fédéral, concernant le problème de l'aéroport de Sainte-Scholastique et le permis, pour la compagnie Alitalia? C'est du domaine international, mais le Québec est directement touché. Cela touche son territoire. Le premier ministre avait dit qu'il enverrait une lettre et qu'il la déposerait. Je pense que la lettre était peut-être signée par vous ou par le premier ministre. Est-ce que cette lettre est partie? Quelle est la réponse?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est hors d'ordre.

M. LEGER: Quelles sont vos relations avec le gouvernement fédéral, dans ce domaine?

M. PINARD: Si le député me le permet, je vais lui dire que sa question est hors d'ordre, pour fins de discussion générale et détaillée, sauf que je suis prêt à lui dire tout de suite qu'il y a effectivement eu une lettre envoyée par le titulaire du ministère des Transports québécois au ministre fédéral des Transports, M. Don Jamieson. Elle disait l'objection du gouvernement du Québec à l'émission d'un permis à la compagnie Alitalia, qui voudrait débarquer des passagers à l'aéroport de Toronto plutôt qu'à Montréal.

Nous avons donné une série d'arguments pour étayer la prise de position du Québec dans ce domaine. M. Jamieson a accusé réception de ma lettre. J'ai l'information qu'il n'y a pas eu adjudication formelle sur la demande de la compagnie Alitalia. Je pense que vous avez pu lire comme moi, dans les journaux, il y a peut-être deux ou trois semaines, une déclaration de M. Jamieson, disant que l'aéroport de Montréal constituerait toujours la porte d'entrée des passagers venant des pays d'Europe.

Je pense qu'une espèce de statu quo a été décrétée par la Commission canadienne des Transports, en attendant de voir, de façon plus approfondie, tout le problème suscité par cette requête d'Alitalia parce qu'il y a des dangers que nous avons vus et que nous avons soulevés au niveau du ministre des Transports, M.

Jamieson. C'est que, s'il y avait l'émission d'un permis de cette nature à la compagnie Alitalia, il nous paraissait fort probable que les compagnies Luftansa et KLM voudraient avoir les mêmes privilèges, ce qui aurait des conséquences, apparemment, néfastes, sur les droits ou sur les avantages qu'avait obtenus jusqu'ici l'aéroport de Montréal.

C'est un vaste problème. Il faut que des spécialistes s'en occupent. Ils sont assez rares. Ils sont, vous l'admettez bien, plutôt au service du gouvernement canadien, qui a une plus longue expérience dans le domaine que le Québec ou que les autres provinces canadiennes. Mais nous en avons trouvé et nous les faisons travailler rapidement à cette question.

M. LEGER: Mais quelle sorte de permis ont-ils eu?

M. PINARD: Nous avons essayé d'avoir des discussions avec nos homologues des autres provinces qui, tout autant que le Québec, ont des intérêts à protéger. Peut-être pas des intérêts de même nature, mais des intérêts quand même à vouloir exercer une certaine juridiction en la matière, sinon une juridiction complète. Et nous avons — également à l'occasion de la visite du gouverneur de l'Etat du Maine, il y a trois semaines ou un mois — engagé des pourparlers avec lui parce qu'il a le même problème à l'intérieur de son état, face à la division des juridictions en matière de transport aérien. En vertu de la constitution américaine — d'après ce qu'il m'a dit — le partage des pouvoirs est beaucoup moins clair que dans le cas de la confédération canadienne où le gouvernement fédéral a des responsabilités bien définies en matière de transport aérien extraprovincial. Mais en matière de transport intraprovincial les gouvernements des provinces ont des juridictions et des responsabilités bien définies, bien claires.

Il a trouvé bien étrange que nous, à l'intérieur de notre acte constitutif confédéral, nous ayons quand même pu obtenir cette protection, alors que dans le cas des états américains l'exclusivité a été accordée de façon complète au gouvernement fédéral américain.

M. LEGER: Mais le permis fédéral — vous dites qu'il n'y a pas d'adjudication formelle — qu'est-ce que c'est exactement?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'invoque le règlement. Je m'excuse, mais là nous sommes en train d'ouvrir un dossier...

M. LEGER: Quel est le règlement, M. le député de Chicoutimi?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'invoque le règlement simplement parce que nous sommes à discuter du problème du transport public à l'intérieur du territoire du Québec et que le

sujet que veut aborder le député de Lafontaine touche aux compétences du gouvernement central, qui sont nettement définies. Là, nous parlons du problème du transport à l'intérieur du territoire du Québec et cela n'a aucun rapport avec le projet de loi, et surtout avec l'article 16 que nous sommes à étudier actuellement.

M. LEGER: Sur le point d'ordre, je ne voulais pas en faire un débat. Sachant qu'on veut me laisser dans un territoire tellement restreint, je veux quand même dire que ça touche le transport public au Québec comme conséquence. Et tout en ne voulant pas en faire un débat, je vais simplement demander au ministre qu'il se fasse plus clair quand il dit qu'il n'y a pas eu d'adjudication formelle. Quelle sorte de permis Alitalia a-t-elle eu, si ce n'est pas une adjudication formelle? Est-ce que c'est un demi-permis ou quoi? C'est une question de clarification sur un sujet qui a été discuté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'ordre!

M. LE PRÉSIDENT: Je demanderais au député de Lafontaine de revenir à l'article 16 sur le transport à l'intérieur de la province. C'est ça que nous discutons présentement. Tantôt, sa question était hors d'ordre.

M. LEGER: J'espère que vous serez aussi sévère pour le député de Chicoutimi qui, trop souvent, est en dehors du sujet, mais que vous laissez faire quand même. Il y a toujours une limite! Aussitôt que nous posons une question c'est toujours hors d'ordre, tandis qu'il est continuellement hors d'ordre et qu'on le laisse faire tout simplement. Il continue à parler avec son habileté habituelle et à passer à côté du sujet. Je tiens à ce qu'il n'y ait pas deux poids deux mesures.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je tiens à faire observer, et M. le ministre ici pourra en témoigner, comme tous les collègues qui ont participé aux travaux de la commission, qu'en aucun cas nous n'avons débordé le cadre...

M. LEGER: Ce serait terminé, s'il avait permis au ministre de me donner la réponse sur l'adjudication formelle au lieu de faire un débat de procédure de dix minutes.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! La parole est au député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je désire vous faire observer, en tout respect et amitié pour notre collègue de Lafontaine — et le ministre peut en témoigner — que nos débats jusqu'à présent se sont tenus strictement dans le cadre du projet de loi 23...

M. LEGER: Selon votre optique à vous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... et que nous examinons actuellement le problème du transport public à l'intérieur des frontières du Québec. Le problème que pose le député de Lafontaine est un problème très sérieux, qui a d'ailleurs fait l'objet de questions en Chambre, et, le gouvernement ayant donné des réponses, ce débat pourra être repris en un autre endroit. Là, nous pourrions le faire, mais non pas dans le cadre de la discussion d'un projet de loi qui porte sur le transport à l'intérieur du Québec.

J'allais poser une autre question au ministre qui se rattache à ce problème.

Est-ce que le ministre pourrait, brièvement, donner un exposé de la politique...

M. LEGER: Le député de Chicoutimi a donné son point de vue. Moi, je tiens à vous dire, M. le Président, sur le point d'ordre, qu'il y a une conséquence directe sur le transport à l'intérieur du Québec de ce permis qui est envoyé à l'aéroport de Sainte-Scholastique pour la compagnie Alitalia. Je ne vois pas pourquoi le président ne permettrait pas au ministre de donner, au moins, une réponse très courte à cette question. Je parle de la conséquence de cette permission sur le transport au Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'ordre!

M. LE PRÉSIDENT: C'est de juridiction fédérale.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, si vous le laissez poursuivre, nous allons engager un débat constitutionnel.

M. LE PRÉSIDENT: Je crois que le ministre des Transports, M. Pinard, a donné une réponse adéquate.

M. LEGER: C'est une clarification sur ça, M. le Président. J'ai demandé quelle est la sorte de permis, puisqu'on dit qu'il n'y a pas adjudication formelle. Je ne veux pas en faire un débat. Le député de Chicoutimi veut peut-être faire un débat. Je ne veux pas faire ça. Je veux avoir une explication sur ce point-là.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais c'est hors d'ordre, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Votre question était déjà hors d'ordre, au départ. Le ministre a bien voulu répondre à votre question hors d'ordre. Je considère le débat comme étant clos là-dessus et je donne la parole au député de Chicoutimi, qui a demandé la parole. Nous sommes à l'article 16, paragraphe 1, transport public.

Transport par eau

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je voudrais poser au ministre la question suivante, d'une façon très générale — je ne veux pas prolonger inutilement la discussion — au

sujet du transport par eau à l'intérieur du Québec. Le problème des traversiers, nous en avons déjà discuté à maintes reprises; maintenant, il y a le problème de tous les bateaux de croisière, par exemple. Est-ce que la comité, qui s'occupe de ce problème du transport aérien, etc., de tout le problème du transport, a examiné la situation du transport par eau, particulièrement, ce problème des bateaux de croisière que les citoyens réclament dans diverses régions du Québec? Ces navires pourraient être exploités par l'entreprise privée ou par le gouvernement du Québec, comme c'est le cas en Colombie-Canadienne.

Je demande au ministre simplement de me dire si le comité étudie cet aspect du problème. Je sais qu'actuellement il n'existe pas telle chose, mais il y a des demandes dans ce sens-là. Est-ce que le comité est chargé de faire l'inventaire de cette question?

M. PINARD: Il existe, en ce moment, au sein du comité des transports, un sous-comité chargé d'étudier les implications d'un système de transport maritime dans les limites territoriales du Québec. Je pense ne pas me tromper en affirmant que nous n'avons pas, jusqu'ici, exercé notre juridiction en matière de transport maritime pour fins de croisière, sauf que nous l'avons exercée dans tous les cas où il y avait avantage à établir un système de traverse.

Alors, nous avons passablement de difficultés à équilibrer notre système de transport...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les bateaux passeurs?

M. PINARD: ... à l'aide de traversiers, que ce soit à Québec-Lévis, à Matane-Godbout ou à d'autres endroits. Alors, j'ai demandé aux membres du sous-comité d'accorder la préférence à l'étude du système déjà en vigueur dans les limites territoriales du Québec sous forme de bateaux passeurs, de rechercher l'équilibre des itinéraires, de faire une étude de coûts-bénéfices pour voir si certains systèmes ne sont pas trop coûteux au plan de l'exploitation, mais aussi au plan des subventions d'équilibre. Il faudrait voir s'il n'y a pas aussi des raisons sérieuses d'en arriver à un système mieux équilibré de tarification, alors qu'il y a parfois gratuité complète, dans certains cas, diminution des taux de péage dans d'autres cas et, dans certains autres cas, plein tarif au niveau du client.

C'est une situation assez bâtarde, qu'on me permette l'expression, qui est très déséquilibrée, compte tenu des investissements considérables faits par le gouvernement du Québec dans ce domaine. Nous ne sommes pas particulièrement chanceux avec les bateaux qui nous ont été livrés par la Davie Shipbuilding pour faire la navette entre Québec et Lévis. Nous avons enregistré des profits, nous avons envoyé des mises en demeure légales très sévères, au cours de la semaine dernière, pour informer la compa-

gnie que, s'il n'y avait pas reconduction de la garantie pour une autre période d'un an, en plus de celle qui était prévue au contrat lors de l'acquisition de ces deux bateaux passeurs, le gouvernement du Québec entendait faire valoir ses droits devant la cour compétente et demander à la cour d'adjuger sur les droits du gouvernement du Québec, de la société et du ministère des Transports et aussi sur les droits du ministère de l'Industrie et Commerce qui a eu à les acheter, je pense.

C'est tout le problème d'ensemble qui est examiné, mais nous devons probablement aussi en arriver à faire l'étude du problème des bateaux de croisière si, effectivement, il doit y en avoir en territoire québécois.

J'imagine qu'autrefois ces bateaux de croisière, qui étaient la propriété de l'entreprise privée, de la Canada Steamship Lines, par exemple, ont donné des services pendant de nombreuses années à une certaine clientèle mais, finalement, la compagnie n'a pas jugé bon de continuer ce service à cause de la moindre rentabilité ou de la non-rentabilité du service, à cause probablement aussi de la vétusté des bateaux et peut-être de la désaffection de la clientèle traditionnelle en faveur de ce système de bateaux de croisière. Toutefois, c'est une autre facette du problème qu'il faut étudier parce que — je le dis en toute sincérité — il y a certainement moyen pour le gouvernement du Québec d'implanter une politique touristique valable et rentable parce qu'il y a des points d'intérêt majeurs au Québec, même si la saison est courte.

Quand nous regardons les statistiques, nous voyons qu'il y a une affluence considérable de touristes des autres provinces canadiennes, des états américains voisins, et ces statistiques nous montrent une augmentation sensible chaque année, à tel point que, pour l'année 1969, je crois que les revenus touristiques au Québec ont été de \$900 millions et plus, ce qui signifie que si on y prend garde et qu'on prend tous les moyens requis pour se bâtir une bonne infrastructure touristique, nous pourrions en faire une industrie vraiment importante tout comme certains pays l'ont fait, en Europe notamment, et comme certaines provinces canadiennes aussi qui ont réussi à se tirer passablement d'affaire et à grossir les revenus qui entrent dans les coffres de la province.

C'est un problème d'ensemble, avec de multiples facettes, je l'admets, qui est présentement étudié par les membres de ce sous-comité.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je remercie le ministre de ces renseignements-là, il comprend l'intérêt que je porte à cela en raison d'un fleuve immense qu'on a chez nous. D'ailleurs, il y a tout le Saint-Laurent et d'autres endroits; il ne serait pas permis, dans le cadre de l'étude de cette loi, de demander au ministre ce qu'il va faire immédiatement. Il me suffit de savoir que le comité étudie la question et que le gouverne-

ment envisage, dans un avenir qu'il est difficile de déterminer, la possibilité d'établir de semblables politiques pour des bateaux de croisière qui accroîtraient justement le potentiel touristique que nous avons déjà.

En ce qui concerne le transport public, j'ai posé les questions qui m'intéressaient au ministre et j'ai obtenu les réponses que je souhaitais obtenir.

M. BELAND: Durant la dernière année financière — vous venez de parler justement de transport fluvial — au sujet de l'aide provinciale accordée — il y a aussi de l'aide fédérale, c'est entendu — pour le transport ou des subventions quelconques pour garder en opération les traversiers, combien ont coûté ces subventions au gouvernement provincial?

M. LE PRESIDENT: Cela a déjà été étudié.

M. PAUL: A l'étude des crédits.

M. PINARD: J'ai répondu à ces questions lors de la discussion du budget du ministère des Transports, et je pense l'avoir fait de façon passablement détaillée. Si le député me le permet, je n'aimerais pas revenir, dans le cadre de la discussion du bill 23, sur des sujets spécifiques comme celui-là.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe 1, adopté. Paragraphe 2, transport général.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre pourrait-il nous expliquer, à transport général — nous avons accepté de prendre ça catégorie par catégorie — la portée de la catégorie 2?

M. PAUL: Quel est le transport qui pourrait être visé par ce paragraphe?

M. PINARD: En matière de transport général, les remarques que j'ai à faire sont celles-ci: Cette division administrative de la commission aura à statuer sur tous les genres de transport qui ne sont pas attribués à d'autres divisions de la commission.

On songe ici en particulier au camionnage, dont la majeure partie était auparavant régie par les ordonnances de la Régie des transports.

M. PAUL: Mais quel genre de camionnage?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A 3, matières en vrac, et 4, transport spécialisé?

M. PINARD: C'est ça, il faudrait procéder par voie de déduction, c'est-à-dire tout le camionnage qui n'est pas visé par les sous-articles 3 et 4.

M. PAUL: C'est une espèce de pouvoir résiduaire que vous accordez à cette division.

M. PINARD: C'est ça.

Je pense bien que les membres de la commission comprennent tout de suite ce que signifie l'expression transport général, c'est le transport des marchandises en général qui ne sont pas des marchandises spécifiées aux sous-articles 3 et 4.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors nous pouvons passer au sous-article 3.

M. BELAND: Un instant. En ce qui concerne le transport général, je crois — suite à l'énumération du ministre — que l'arrêté en conseil 3142, pour une certaine catégorie de transport, s'applique au point de vue de la pesanteur.

M. PINARD: Oui, sauf que des exceptions ont été apportées par l'arrêté en conseil 3142, sous forme de moratoire, pour permettre à l'industrie du transport du bois non ouvré et du minerai, par exemple, de pouvoir s'adapter plus facilement à la réglementation édictée par l'arrêté en conseil 3142. Cela se fera d'une façon progressive pour permettre une dépréciation du parc de camions touchés par cette réglementation et de façon à ne pas aggraver les pertes financières qui pourraient être subies par ces industries.

M. BELAND: Cette diminution, si je suis bien renseigné...

M. LE PRESIDENT: Je voudrais rappeler au député que ceci a été discuté à la séance précédente, à l'article 5. Je l'inviterais à lire le journal des Débats, il va trouver les réponses à ses questions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous avons discuté cette question à 5 i). Le ministre nous a donné les renseignements sur l'arrêté en conseil et le mode de changements progressifs.

M. PINARD: J'ai aussi expliqué quelle était la nature des amendements apportés à l'arrêté en conseil 3142, et je pense que les membres de la commission ont aussi reçu le texte de ces amendements.

M. LE PRESIDENT: Alors, le sous-article 2 est adopté?

UNE VOIX: Adopté.

Camionneurs artisans

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, sur le transport de matières en vrac, le ministre s'attend bien à ce que je lui pose une petite question sur les camionneurs artisans.

M. PINARD: Pourrait-on me permettre de faire des remarques générales?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, d'accord, mais je réserve ma question sur le problème des camionneurs artisans.

M. PINARD: Au sujet du transport des matières en vrac, voici les remarques que je veux faire, de façon préliminaire: Le transport de matières en vrac comprend tout le transport de matières ordinairement transportées par camions à bascule et qui était non assujéti au contrôle de la Régie des transports, en plus du transport de bois brut non ouvré. Encore une fois, il ne s'agit pas ici de créer des classes de permis pour le transport général. Nous avons tout simplement pensé qu'une division administrative pouvait, dans le partage des tâches de la commission, s'occuper plus spécifiquement de ce secteur d'activités.

On soutiendra peut-être que la définition de "matières en vrac" contenue à l'article 16, sous-paragraphe 3, est extrêmement vague, en particulier si on songe au mot "ordinairement".

Ce n'est pas là un inconvénient, bien au contraire, mais un avantage évident. En effet, même si, actuellement, à peu près n'importe quoi peut être transporté en vrac, les problèmes que soulève ce genre de transport se ressemblent les uns les autres. De plus, le transport de matières en vrac est bien souvent effectué par les personnes même qui s'adonnent au transport du bois non ouvré. Nous avons cru que la clientèle désirerait s'adresser, à l'intérieur de la commission des transports, à des personnes bien au fait des problèmes.

Encore une fois — j'insiste là-dessus — il n'est pas question, à l'intérieur de l'article 16, de créer pour le moment une catégorie nouvelle de permis dont la définition correspondrait exactement au mot à mot de l'article 16, sous-paragraphe 3. Il s'agit bien plus de partager des tâches sous un plan purement administratif au sein de la commission des transports que de créer, comme je l'ai souligné tantôt au début de mes remarques, de nouvelles catégories de permis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre, ayant terminé son exposé, me permet de lui poser une question?

M. PINARD: Est-ce que je pourrais faire une réserve?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous en prie.

M. PINARD: Si les membres de la commission étaient d'accord — je pense que j'en avais fait la demande à une autre séance — on reporterait la discussion sur le camionnage artisan à l'article 30 où nous aurons des amendements à apporter et où la discussion pourrait se faire de façon plus ordonnée et peut-être aussi plus détaillée.

M. BELAND: J'aurais une question, par exemple...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La seule question que je voulais poser au ministre serait la suivante: Est-ce que le ministre maintient la déclaration qu'il a faite le 14 avril 1972, intitulée: "La solution au problème des camionneurs artisans?" Il s'agit d'une politique générale qui touche les camionneurs artisans.

M. PINARD: Est-ce qu'il s'agit de ma première déclaration en Chambre sur le sujet?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, il s'agit de votre déclaration du 14 avril 1972, pendant la période du congé de Pâques. Vous avez rencontré, à diverses reprises, les camionneurs artisans et vous avez émis un communiqué de presse dans lequel se trouve établie la politique du gouvernement en ce qui concerne, de façon générale, les camionneurs artisans. Il y a des détails aussi que nous retrouverons à l'article 30. Mais est-ce que le ministre pourrait me dire, sans entrer dans le détail, si les camionneurs artisans, dans l'état actuel des négociations sont satisfaits, à ce jour, des propositions que vous leur avez soumises? Il avait été question qu'ils soient reconnus comme une association professionnelle, un syndicat, etc. Le ministre a réexaminé la question avec les représentants des camionneurs artisans. Entre-temps, les membres de cette association sont revenus nous voir. J'aimerais savoir du ministre si les négociations, à ce jour, ont donné satisfaction aux camionneurs artisans ou si d'autres représentations ont été faites?

M. PINARD: En général, l'accord intervenu entre le gouvernement, le ministère de la Voirie et des Transports et l'Association des camionneurs artisans a été favorable.

M. PAUL: Vous parlez d'accord ou des discussions...

M. PINARD: Non, il est intervenu un accord qui a été effectivement signé par les représentants autorisés de l'Association des camionneurs artisans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le gouvernement...

M. PINARD: Signature faisant suite à la déclaration que j'ai faite en Chambre et qui contenait, en quelque sorte, les conditions de l'accord à être signé par l'Association des camionneurs artisans.

M. PAUL: Cela a été signé par qui au nom de l'association?

M. PINARD: Cela a été signé par le président, M. Dufour, par M. Gagnon, le secrétaire, en présence de leur conseiller juridique, Me Jean-Marc Béliveau.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, cela a été signé entre qui et qui, entre l'association et le gouvernement?

M. PINARD: Non, c'est l'association qui, par la signature de ces officiers autorisés, a apposé son acceptation sur la déclaration faite par le ministre en Chambre. Déclaration qui reprenait en quelque sorte les modalités de l'accord intervenu ou à intervenir.

M. PAUL: Le gouvernement ne s'est pas lié.

M. PINARD: Le gouvernement s'est lié par une déclaration de politique. Mais, comme il me paraissait qu'il y avait quand même un obstacle que je ne devais pas franchir, celui du pouvoir dévolu à la Régie des transports ou à la future Commission des transports, je ne voulais pas lier, de façon plus spécifique, la future Commission des transports qui aura quand même à adjudger sur certaines demandes qui peuvent être faites par l'Association des camionneurs artisans, par d'autres groupements de camionneurs artisans ou par tout autre groupement de camionneurs qui, sans réclamer le statut d'artisans, voudraient quand même avoir droit à certains permis.

Alors, je leur ai bien dit que, jusqu'ici, en fait, ils avaient fait la preuve qu'ils représentaient probablement le plus grand nombre de camionneurs artisans et que nous les avions traités comme s'ils étaient membres de l'association la plus représentative des camionneurs artisans. Mais il est toujours possible que cette revendication, au plan de la représentativité, soit contestée par d'autres. A ce moment-là, un tribunal quasi judiciaire pourra entendre les requérants et déterminer si vraiment la représentativité est l'apanage exclusif de l'Association des camionneurs artisans ou si ce peut être aussi accordé à une autre association.

Par exemple, j'ai à l'esprit le cas de l'Association coopérative des camionneurs du Saguenay. Dès le début de leurs activités, ils ont choisi de se regrouper à l'intérieur d'une formule coopérative pour obtenir des contrats de transport de l'Hydro-Québec et de certaines compagnies qui traitent le minerai dans les territoires éloignés. Alors, il me paraissait difficile d'obliger cette association coopérative de camionneurs artisans à s'affilier nécessairement à l'Association des camionneurs artisans indépendants, l'ANCAI, comme on l'appelle.

C'est un débat encore en cours et que je voudrais bien faire trancher, une fois pour toutes, par la future Commission des transports. Je leur ai dit, en toute honnêteté, qu'il ne m'appartenait pas, en tant que ministre des Transports et de la Voirie, de décréter qui avait l'exclusivité de la représentation. Ce serait la responsabilité de la Commission des transports. C'est par voie d'interprétation que cela peut se déclarer, surtout si je ne veux pas lier la Commission des transports en la matière.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, le ministre pourrait-il me dire, dans les circonstances, quelle peut être, selon lui et selon l'avis de ses conseillers juridiques, la valeur du document qui a été signé entre le ministère et l'Association des camionneurs artisans? Est-ce que ce document ne serait pas qu'une sorte de protocole, une lettre d'intention ou s'il s'agit d'un acte formel qui aurait la valeur d'une sorte de contrat entre les deux signataires?

M. PAUL: Est-ce que ce ne serait pas interprété comme un quasi-contrat, d'après les articles 1039 et suivants du code civil?

M. PINARD: Enfin, je ne veux pas faire de juridisme, moi-même. Cela me paraît plus être de la nature d'un protocole d'entente que de la nature d'un contrat bilatéral, selon la définition qu'en donne le...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le code civil.

M. PINARD: ... code civil.

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

M. PINARD: Le ministère de la Voirie avait reconnu les artisans depuis plusieurs années. Il les avait privilégiés au plan du transport des matières en vrac, c'est-à-dire des agrégats routiers: sable, pierre concassée, gravier et asphalte. Il y avait même une clause incluse dans certains contrats pour déclarer que les artisans avaient droit à 75 p.c. du camionnage sur un certain contrat, alors que l'entrepreneur, qui était responsable vis-à-vis du ministère, pouvait se servir de ses camions pour exécuter 25 p.c. du camionnage. Cela a très bien fonctionné, et les artisans l'ont toujours reconnu. C'était le ministère qui, en fait, les avait protégés.

Ils espéraient aussi que cette protection donnée par le ministère de la Voirie, à l'époque, pourrait également être donnée dans d'autres secteurs d'activité d'autres ministères: ministère des Terres et Forêts, ministère des Richesses naturelles. Ce sont les principaux.

Mais là le problème était différent dans sa nature et dans ses conséquences. C'est pourquoi les amendements dont je vais parler tantôt, à l'arrêté en conseil 3142, prévoient qu'un moratoire permet, par exemple, à l'industrie des pâtes et papier de s'ajuster progressivement à l'application des modalités contenues à l'arrêté en conseil 3142, aussi bien que c'est le cas pour l'industrie du transport, le transport artisan en particulier.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: N'existe-t-il pas une différence, dans certains cas bien précis, entre les camionneurs artisans, leurs possibilités maxi-

mums de charge permise, sur des chantiers de construction, et, d'autre part, les entrepreneurs qui ont leur propre camion, qui passent à côté des camionneurs artisans et qui chargent à peu près le double? Et là, c'est permis. Est-ce que cela n'existe pas présentement?

M. PINARD: Non. J'ai expliqué tout cela l'autre jour. C'est un problème de répartition de la charge, à l'intérieur d'une charge maximum permise.

M. BELAND: Il y a quand même une différence qui existe, présentement. Nous avons des plaintes dans ce sens.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'arrêté en conseil règle cela.

M. PINARD: Je regrette, M. le Président, mais toute cette discussion a été faite de façon très détaillée, à l'aide des textes que nous avions entre nos mains, à ce moment-là. Ce matin, malheureusement, je ne les ai pas. Il y avait même une augmentation de 20 p.c., accordée par le ministère de la Voirie et des Transports, pour permettre cet ajustement progressif dont j'ai parlé tantôt.

M. PAUL: Jusqu'au 1er mars 1974.

M. PINARD: Nous satisfaisons donc à la fois les artisans et les entrepreneurs routiers, qui ont réclamé cette modification à l'arrêté en conseil 3142. Si c'était bon pour les uns, c'était également bon pour les autres. Evidemment, nous imposons des contraintes financières considérables à l'entrepreneur, par rapport aux avantages que nous consentions aux transporteurs artisans.

Cela coûte de l'argent au ministère de la Voirie, actuellement. Cela peut coûter entre \$3 millions et \$6 millions. Il faut quand même admettre que le ministère fait un sérieux effort pour résoudre ce problème du camionnage artisan, sans pénaliser outre mesure et de façon injuste et discriminatoire l'entreprise du transport en général, mais surtout l'entreprise routière qui est adjudicataire de contrats du ministère et qui a des responsabilités bien précises au plan de l'exécution, de la qualité des travaux à faire. Elle s'engage aussi, par le dépôt d'un cautionnement de garantie au moment de la présentation de l'offre, à faire, une fois le contrat adjugé, tout d'abord des travaux selon les plans et devis du ministère. Elle s'engage de plus à payer la main-d'œuvre, les matériaux et aussi le sous-traitant en transport, qui, bien souvent, est le camionneur artisan.

A des avantages doivent correspondre nécessairement des obligations. C'est ce que nous avons expliqué aux camionneurs artisans et c'est ce à quoi ils ont accepté de se soumettre. C'est l'essence même du protocole d'entente intervenu entre le ministère de la Voirie et des Transports et les camionneurs artisans.

M. BELAND: Toujours à l'intérieur de ce point, transport de matières en vrac, avez-vous pensé à envisager l'émission de permis selon l'utilisation même du camion, d'une façon plus spécifique, selon la matière transportée? Est-ce que cette possibilité a été envisagée d'une façon à peu près complète déjà?

M. PINARD: Si le député transpose le problème de la façon dont il le fait, il va tomber dans la catégorie du transport spécialisé.

Cela signifie nécessairement que la commission devra émettre un permis spécial. Pour rester dans l'ordre il faudrait, en discutant tout le problème du transport de matière en vrac, le faire à l'intérieur du sous-article 3 de l'article 16.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député me permet, avant qu'on change de sujet, j'ai posé une question tout à l'heure au ministre, il ne l'a peut-être pas entendue. Je lui demandais s'il lui serait possible — parce que ça reste d'intérêt public, de toute façon — de déposer le texte de cette entente entre les camionneurs artisans et le gouvernement.

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à déposer le texte parce que ma déclaration reproduisait presque textuellement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais nous aimerions avoir le document. Est-ce qu'il serait possible de le faire photocopier?

M. PINARD: ... le protocole d'entente signé par la direction de l'Association des camionneurs artisans.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Bourassa.

M. TREMBLAY (Bourassa): Si le transport en vrac est dans ce bill, je crois que j'y suis pour quelque chose, parce que disons que j'ai fait beaucoup de travail sur le fond du bill, même que j'ai été en commission ici pendant quatre jours avec mon homologue de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mon homonyme.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, excusez-moi. C'est que le transport et les artisans camionneurs... Le mot "artisan", qu'est-ce que ça veut dire au juste? Moi, j'ai rencontré l'Association des artisans camionneurs à maintes reprises quand j'étais ministre des Transports. Je crois que le mot "artisan", si on donne des permis de transport en vrac... D'ailleurs, il y a un cartel dans le transport en vrac. Vous arrivez dans les ports nationaux, soit de Québec, Trois-Rivières ou Montréal, il n'y a que quelques grosses compagnies qui ont des permis pour transporter soit de la poudre pour faire des produits chimiques, etc. qui est transportée d'Europe ou d'ailleurs.

Il ne faut pas oublier que ce ne sont pas tous les chauffeurs qui ont le moyen de s'acheter un camion pour le transport en vrac. Si un type a les moyens d'acheter un camion et de faire travailler un chauffeur à \$3 ou \$4 l'heure, est-ce que ce n'est pas un artisan, lui aussi? Il faut qu'il gagne sa vie, ce gars-là.

J'ai demandé souvent à des avocats — je n'en suis pas un — j'en suis très heureux d'ailleurs — ce que ça voulait dire au juste le mot "artisan". Ils ont beaucoup de difficulté à trouver la définition.

Pourquoi j'ai mis ça dans cette loi? Maintenant que M. Pinard présente ce bill, c'est pour la raison suivante: C'est que le camionneur artisan n'a aucune garantie à part celle qui lui assure le no 7525 de la Voirie. Depuis 20 ans — Dieu sait que j'ai été dans l'Opposition pendant 4 ans — je suis revenu à la charge à maintes reprises au sujet des poids. On construit 20 milles de route et on en détruit 20 milles parce que nos camionneurs transportent des 30 tonnes dans ces camions à dix roues, et 17 tonnes dans des camions à six roues. C'est une chose impossible. On détruisait 20 milles de chemin pour en construire 20 milles.

Avec ce qui avait été préparé en 1965, on accordait un délai de 5 ans pour les poids, pour que les compagnies et les particuliers puissent avoir le temps d'acheter des camions plus petits. On peut construire des routes. Le ministre des Transports vient de dire que ça va coûter \$6 millions à la Voirie, cette année, d'augmentation, et que, vu la baisse des poids, il est obligé d'augmenter le taux du transport. Mais au moins, si on construit 20 milles de route, on n'en détruira pas 20 milles.

C'est la même chose que j'ai dite il y a 6 ans en Chambre: je crois que c'est un bien pour la province. Et en plus, au lieu d'avoir 20 camions sur un chantier, il y en aura 27 ou 28. Puisqu'ils ne pourront plus transporter 30 tonnes, ça va prendre plus de camions pour donner le même rendement. Je crois que le camionneur artisan, avec un permis, peut aller sur les quais, s'il arrive un bateau de 15,000 tonnes avec un chargement de sel. Ce sont les transporteurs de Montréal qui transportent du sel à Labelle, à Mont-Laurier, à Hull et partout. Je crois que c'est un non-sens. Les camionneurs ayant un permis de transport en vrac pourront y aller. Les gens de Lotbinière ne peuvent pas venir chercher du sel sur les quais de Québec parce qu'ils n'ont pas de permis de transport en vrac.

Avec ce permis qui va être donné par la Commission des transports, le camionneur de Lotbinière, etc. pourra vivre du transport du sel durant l'hiver.

Et un artisan camionneur qui fait trois ou quatre voyages de sel de Chicoutimi à Québec l'hiver peut vivre avec ça, parce que je crois qu'entre Chicoutimi et Québec, il y a 100 milles...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a 140 milles.

M. TREMBLAY (Bourassa): ... 140 milles, à \$0.05 le mille. Alors, celui qui fait seulement trois voyages par semaine va faire vivre sa famille décemment. C'était ça le but de l'article sur le transport en vrac. C'était pour les transporteurs de camion à bascule, pour enlever ce cartel et donner sa chance à l'artisan camionneur. Je ne m'arrête pas seulement là. Il ne faut pas non plus oublier qu'on a écouté des gens qui sont venus ici, des compagnies de famille comme on les appelle, de père en fils, et aujourd'hui ces gens ont 15, 20 ou 30 camions. Je crois que le député de Chicoutimi était avec moi à ce moment-là.

Ces gens ont commencé avec deux camions et aujourd'hui ils en ont 5, 8, 10, 12 ou 14. Il ne faudrait pas non plus mettre ces gars sur le pavé. C'est pourquoi, je m'entendais avec les artisans à qui j'ai dit, que je ne pouvais accepter qu'on ruine celui qui s'est bâti quelque chose. Si un cultivateur a dix fermes puis on lui dit: Toi, tu en as trop, on t'en enlève sept... C'est pour cette raison que le transport en vrac, avec des permis de transport pour les camionneurs... En même temps je pense, je ne sais pas si c'est l'opinion du ministre des Transports, que ça va permettre aussi de voir les régions où il y a trop de camions.

Je pense qu'on ne peut pas passer à côté, c'est un fait accompli: à chaque élection, il y a un changement de gouvernement et on achète 15 ou 20 camions par comté. Je pense qu'il faut faire face à la réalité. C'est ce qui arrive à chaque changement de gouvernement. En 1960, il y a eu un changement de gouvernement, vous avez vu que dans les comtés on a acheté des camions. En 1966, il y a eu un changement de gouvernement, un autre paquet de camions ont été achetés, puis je crois que personne ne peut dire le contraire. En 1970, il y a un changement de gouvernement, encore la même affaire, puis les députés n'interviennent pas là-dedans, car c'est l'entreprise privée qui achète des camions.

Les gars disent: Bon on a pris le pouvoir, on va travailler. Mais quand il n'y a pas de routes à construire, ces gens ont des gros versements à faire puis la première nouvelle qu'on sait, la Caisse populaire perd de l'argent, le beau-père perd de l'argent, le beau-frère a endossé puis il perd de l'argent. Ils ont tous perdu de l'argent. Je crois qu'on pourra ainsi voir si dans certaines régions du Québec il y a trop de camions ou s'il n'y en a pas assez.

On pourra contrôler, d'après moi, les camions à bascule et arrêter cet esclavage du pauvre diable qui s'achète un camion parce qu'il y a un changement de gouvernement et qui croit qu'il va y avoir des gros travaux, puis ces mêmes gros travaux peuvent commencer seulement un an après. Je crois que nous allons pouvoir équilibrer le transport en vrac en empêchant les très grosses compagnies de travailler dans les ports, qui font le transport du sel, qui font le transport de tous les produits chimiques en poudre, pour amener ça à des industriels... Je crois que cet article satisfait les

artisans camionneurs avec les poids, les taux augmentés, les permis. Je crois qu'à ce moment-là ils ont une sécurité qu'ils n'ont jamais eue ici au Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'ai écouté le député de Bourassa et ce qu'il explique, évidemment, ce sont des considérations d'ordre général, mais là nous sommes aux divisions de la Commission des Transports. Pour les permis, nous allons devoir, à l'article 30...

M. TREMBLAY (Bourassa): Disons que je voulais un peu parler de mon idée du transport en vrac...

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

M. TREMBLAY (Bourassa): Le ministre des Transports est très au courant, mais je voulais en expliquer aussi la raison et donner une garantie aux artisans camionneurs, non pas seulement une garantie syndicale... Quand même il y aurait dix syndicats, ces pauvres diables, s'il n'y a pas de travail s'ils n'ont pas de taux et pas de pesanteur, s'ils n'ont rien, où est-ce qu'ils sont? Ils vont crever.

Je crois que ça n'empêche pas ces gars-là de se grouper et de s'entendre dans les comtés. S'il n'y a pas assez d'ouvrage dans un comté ils vont travailler dans l'autre et ceux de l'autre comté viennent dans celui-là l'année suivante. Je trouve que c'est une chose très normale de se grouper, mais par contre on leur redonne une garantie qu'ils n'ont jamais eue. Je crois qu'on doit la leur donner parce que ces gens-là font des investissements trop élevés pour leurs moyens, bien souvent. C'est là que je crois qu'avec cet article...

M. LE PRESIDENT: Il faut qu'on revienne...

M. TREMBLAY (Bourassa): On va revenir plus tard, mais disons que l'idée du transport en vrac, c'est ça que ça comprend.

M. BELAND : J'aurais encore une question à poser sur l'ensemble du transport en vrac. Est-ce qu'il y a une différence de pesanteur permise pour les camions qui, d'une part, ont deux essieux actionnés et, d'autre part, ce qu'on appelle communément les "donkey" flottants?

M. LE PRESIDENT: J'aimerais souligner au député de Lotbinière que tout ceci a été discuté. Le ministre a apporté des tableaux et il les a distribués aux membres de la commission. Les explications ont été données, et je l'inviterais à lire le journal des Débats pour avoir la réponse à ses questions.

M. BELAND: M. le Président, je vous remer-

cie de m'avoir rappelé à l'ordre. Cependant, lorsque vous voudrez qu'on ne repose pas les mêmes questions, vous vous entendrez pour qu'il n'y ait qu'une seule commission parlementaire qui siège. Justement, quand cela s'est discuté, j'étais à la commission parlementaire de l'agriculture et de la colonisation. Je ne puis me diviser en deux, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Non, mais vous pouvez, quand même, lire les discussions qui ont eu lieu aux séances précédentes.

M. BELAND: Passez, si cela ne vaut pas la peine, continuez!

M. LE PRESIDENT: Non, ce n'est pas la question de passer ou pas; c'est le fait de reconnaître que cela a été discuté en long et en large.

M. BELAND: Non, non, continuez!

M. PINARD: Il faut être juste pour le député de Lotbinière, comme pour tout autre député de la commission parlementaire. J'ai fait distribuer des documents, y compris des tableaux qui expliquent comment seront réparties les charges, compte tenu du nombre d'essieux d'un camion. Je ne sais pas si le député a eu connaissance de la distribution de ces documents et s'il en a pris connaissance. Si, malheureusement, il n'a pas eu cet avantage, je suis bien prêt à lui transmettre toute la documentation et également les tableaux, les graphiques avec les dessins qui expliquent de quelle façon les charges seront réparties pour qu'on puisse les accroître sans qu'il y ait dépassement de la charge maximale permise par la réglementation.

Il y a même eu une trouvaille, qui a été faite, comme je l'ai dit l'autre jour; c'est une innovation au plan technique qui va valoir, je pense, pour l'ensemble des provinces. C'est M. Jean Normand, du ministère de la Voirie, qui a fait cette recherche et qui a trouvé qu'en répartissant la charge sur un certain nombre d'essieux et sur l'avant du camion par l'emploi d'un certain type de pneus, on était capable d'augmenter la charge en l'envoyant un peu plus vers l'avant du camion, compte tenu de ce type de pneus qui peut être posé sur les roues des camions.

C'est assez technique. C'est pourquoi je ne voudrais pas m'engager ce matin dans une discussion très longue là-dessus. Je pense que les graphiques et les documents donnent de meilleures explications que celles que je pourrais donner moi-même.

M. BELAND: Est-ce que je pourrais avoir une copie de tous ces documents?

M. PINARD: Nous avons fait parvenir la documentation à tous les artisans, par l'entremise de leur secrétariat, aux entrepreneurs routiers, à tous les vendeurs de camions sur le

territoire québécois, de façon qu'ils puissent bien donner les explications qui s'imposent à l'acheteur qui se présente et qui veut être informé. Il faut qu'il sache, s'il achète tel camion, s'il aura effectivement le droit de s'en servir, compte tenu de la charge que le camion peut transporter.

M. LE PRÉSIDENT: J'aimerais rappeler au député de Lotbinière qu'il n'est pas question de justice ou d'injustice. Il faut que la commission mette fin, à un moment donné, à une discussion. Il est vrai qu'il était à une autre commission, mais, si les 108 députés se remplacent, on ne finira plus. C'est pourquoi nous devons prendre cette décision. Je l'inviterais à relire le journal des Débats et à dialoguer avec celui qui représentait son parti, à ce moment-là.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je suis d'accord sur le fait qu'un député qui n'était pas ici puisse poser une question, M. le Président, avec tout le respect que je vous dois. Je reconnais que le député de Lotbinière a le droit de poser une question.

Vous allez remarquer, cette année, que tous les nouveaux camions, les camions à bascule, les bétonnières ont de gros pneus larges en avant. En plus de cela, les camions à bascule ont des boîtes de 48 pouces en avant et de 36 pouces en arrière pour permettre une plus lourde charge en avant. De cette façon, ils peuvent avoir 12,000 livres en avant, au lieu de 6,000 livres. Cela leur donne 6,000 livres de plus s'ils ont cet essieu en avant et les camionneurs achètent leur camion en conséquence. Vous pourrez, d'ailleurs, le remarquer. Je vous le souligne en passant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'ailleurs, M. Dufour, des camionneurs artisans, m'a expliqué qu'il avait été obligé lui-même de transformer ses propres camions, même si cela coûtait beaucoup d'argent pour le faire.

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela coûte \$1,000 par camion pour changer les roues avant. Ceux qui ont les anciennes boîtes sont obligés de les découper en biais afin d'avoir 48 pouces en avant, ce qui permet plus de poids en avant qu'en arrière.

M. PINARD: Par contre, la rentabilité sera plus grande sur une période déterminée.

M. TREMBLAY (Bourassa): Trois tonnes de plus par voyage, ça paraît beaucoup au bout d'un an. Excusez-moi, allez, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, 3 est adopté. Paragraphe 4.

Je crois qu'il y a des amendements à apporter ici.

Transport Spécialisé

M. PINARD: J'ai des remarques générales à faire au sous-article 4, intitulé transport spécialisé, et, par la suite, je voudrais apporter des amendements. Les remarques générales valent quand même, qu'il y ait amendement ou pas.

Dans le cas du transport spécialisé, je crois que je dois insister sur le fait que nous ne créons pas, en vertu de l'article 16, de nouvelles catégories de transport. Cependant, nous avons cru que, eu égard à des circonstances particulières, certains types de demandes devaient être examinés dans une optique beaucoup plus spécialisée.

Ainsi en est-il du transport par navire, du transport d'explosifs, de certains transports extraordinaires à cause des dimensions des biens transportés ou encore, pour des raisons sanitaires, du transport des ordures ménagères ou des déchets industriels. Je voudrais cependant signaler aux membres de la commission l'article 16, paragraphe 4, sous-paragraphe d), qui voulait attribuer une certaine juridiction à une division administrative de la commission pour le transport au moyen de véhicules de livraison au sens du code de la route. Il a en effet été question d'amender le code de la route de façon à définir autrement le véhicule de livraison. Des études avaient été entreprises à ce sujet et c'est ainsi que le sous-paragraphe d) du paragraphe 4 de l'article 16 avait été inclus dans le bill 23, dans l'optique d'une éventuelle nouvelle définition du véhicule de livraison. Il faut dire, cependant, que les études à ce sujet ne sont pas encore terminées et que, par conséquent, je désirerais surseoir à l'intégration de cette expression véhicule de livraison dans le bill 23. C'est pourquoi je propose l'amendement suivant à l'article 16-4: Il se lit textuellement: "L'article 16 du projet de loi 23 réimprimé est ainsi modifié: a) Le sous-paragraphe d) du paragraphe 4 est retranché; b) le sous-paragraphe e) du paragraphe 4 devient le sous-paragraphe d) du paragraphe 4.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'aimerais avoir une petite explication du ministre concernant d'abord son amendement; le sous-paragraphe d) du paragraphe 4 est retranché. Il s'agissait de transport au moyen de véhicules de livraison au sens du code de la route. Le ministre nous dit que l'état des études à ce jour l'incite à surseoir à l'insertion d'une disposition de cette nature dans le projet de loi que nous étudions. Quels sont les motifs exacts? Lorsqu'on parle de transport au moyen de véhicules de livraison, au sens du code de la route, est-ce que le ministre entend par là simplement les petites camionnettes de livraison ou les grands véhicules qui font la livraison du pétrole, par exemple? Entend-il les véhicules de livraison des sociétés de chemin de fer, qui, dans certains cas, sont des véhicules assez importants, assez gros?

M. PINARD: C'est que nous nous sommes aperçus qu'à vouloir définir des types de véhicules qui font du transport de certaines marchandises nous n'en finissons plus. Finalement, les mots véhicules de livraison peuvent signifier toutes sortes de véhicules servant à la livraison de marchandises, de denrées, de produits chimiques, d'huile, etc. Alors, ça nous a paru très difficile au point que nous songeons plutôt à faire disparaître l'appellation véhicules de livraison pour nous en tenir davantage aux autres définitions qui sont transposées dans l'article 16 et les paragraphes de l'article 16.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'attire l'attention du ministre sur le danger de ne pas procéder immédiatement à une réglementation, suite à la législation; il y a danger à ne pas inclure ce genre de véhicules pour l'instant. Je comprends très bien le ministre lorsqu'il nous dit qu'il est difficile de définir ces véhicules.

Il comprendra qu'il y a, quand même, là un type de transport qui peut devenir du transport omnibus, étant donné le type de marchandises qui sont transportées par ces véhicules dits de livraison et le type de véhicules aussi qui transportent lesdites marchandises. Prenez, par exemple, les gens qui font la livraison du mazout pour le chauffage des chaudières dans les maisons. Ce sont souvent d'immenses véhicules qui circulent dans les villes, d'abord, ou qui circulent entre les villes.

Des types de véhicules sont utilisés par les sociétés de chemins de fer à des fins de livraison et qui sont de gros véhicules, souvent des fardiers. Le ministre ne doit pas oublier cela. Il y a, évidemment, toute la série des camionnettes, des petits véhicules qui ne sont pas un embarras considérable sur les routes, ni même dans les villes.

Mais est-ce que l'absence de définition, dans la présente loi, à ce moment-ci, du véhicule de livraison ne risque pas de maintenir une sorte d'équivoque au moment où on sera obligé d'octroyer des permis? Si, par exemple, je suis propriétaire d'une entreprise de pétrole qui alimente les maisons et que j'utilise mes véhicules pour transporter du pétrole, dans quelle catégorie de transporteurs serai-je inclus?

M. PINARD: Si je pouvais donner au député de Chicoutimi un exemplaire du code de la route, il verrait pourquoi nous en sommes arrivés à cette volonté de faire disparaître les mots "véhicule de livraison". À l'article 1, sous-paragraphe 8 du chapitre 231, intitulé code de la route on voit que "le véhicule de livraison est agencé pour le transport de marchandises, et fait ce transport moyennant considération pécuniaire, et inclut le véhicule agencé pour le transport de personnes et de marchandises, mais qui n'est pas dans les conditions voulues pour être un véhicule de ferme".

Vous voyez que la définition des mots "véhicule de livraison", dans le code de la

route, n'est pas nécessairement celle que nous voulons donner aux véhicules de livraison en vertu des dispositions de l'article 16 du projet de loi no 23. Pour ne pas avoir de conflit dans l'interprétation et dans la définition, nous pensons qu'il est préférable de faire disparaître cette appellation "véhicule de livraison" du projet de loi no 23, pour ne pas entrer en contradiction ou en interférence, si le mot est français, avec la définition qui est donnée par le code de la route.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'attire l'attention du ministre là-dessus. Je comprends très bien la difficulté qui se pose étant donné l'existence d'un article précis du code de la route. Mais je reviens à ce que je disais tout à l'heure au ministre. Il y a des types de véhicules de livraison, qui, aux yeux de bien des gens, constituent des véhicules de transport général. C'est le cas, par exemple, des véhicules qui transportent le pétrole, le mazout et toutes ces matières. C'est le cas des grands véhicules qu'utilisent les sociétés de chemins de fer, dont beaucoup de gens qui font du transport disent qu'ils font une concurrence déloyale aux entreprises de transport par camion.

Ces camions ont l'air d'être des véhicules de livraison. Enfin, ils en sont de par leurs fonctions puisqu'on va aller porter à la maison, ou à une usine ou n'importe où, de la marchandise. On fait de la livraison à ce moment-là. On ne fait pas du transport, au sens général du terme.

M. PINARD: La régie, à l'heure actuelle...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le problème est très difficile.

M. PINARD: ...émet des permis. C'est obligatoire d'en obtenir un, même dans le cas dont parle le député de Chicoutimi, des compagnies, qui font du transport en vertu du système piggyback, c'est-à-dire le camion est embarqué sur un wagon de chemin de fer pour lui faire parcourir une certaine distance.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est rattaché à la remorque.

M. PINARD: À ce moment-là, une fois le trajet terminé, le "container", si le mot est français, le conteneur est rattaché à la remorque qui attend à un certain endroit pour continuer à faire le transport sur la route. Il y a quand même un permis bien spécifique qui est accordé par la régie dans ce cas.

Alors, je pense que c'est essentiel...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est de la livraison quand même, dans certains cas.

M. PINARD: C'est un type de livraison...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: ... mais cadrée dans...

M. TREMBLAY (Bourassa): Tout transport est une livraison.

M. PINARD: ... une catégorie différente...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas dans le sens du code de la route.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, mais tout transport est une livraison.

M. PINARD: ... de permis de transport, cependant...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: ... à être déterminée par la Régie des transports, et, éventuellement, par la future Commission des transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je comprends la difficulté que posent les exigences de la conformité du code de la route et de la loi que nous sommes en train d'adopter. Seulement, le ministre sait très bien — nous avons entendu ici beaucoup de représentations à ce sujet — qu'on nous a représenté que des sociétés, quelles qu'elles soient, utilisent cette prérogative qu'elles ont en vertu d'un permis de livraison pour effectuer le transport de marchandises qui, normalement, devrait être inclus dans les catégories visées par l'article 16.

Alors, sans faire de querelle au ministre là-dessus, je me demande si la décision qu'il a prise de surseoir à l'insertion d'une définition, d'une prescription concernant les véhicules de livraison est une bonne décision. Le ministre pourrait presser ses spécialistes, ses conseillers juridiques pour en arriver à définir ce type de véhicule, conformément aux prescriptions qui sont déjà incluses dans le code de la route, pour couvrir tous les cas et empêcher que soit maintenue l'équivoque qui existe entre le véhicule de livraison, identifié comme tel, et le véhicule de livraison qui, à toutes fins utiles, devient un grand transport lourd.

M. PINARD: On m'indique que le camion ou la camionnette qui sert à la livraison des paniers d'épicerie tombe dans la catégorie du transport général, pour lequel, évidemment, il faut avoir un permis. L'autre exemple extrême qui peut être donné, c'est celui dont a parlé tantôt le député de Chicoutimi: le transport par système de piggyback, par voie de "container" ou de contenant, que ce contenant serve au transport du mazout ou de toute autre marchandise. A ce moment-là, cela devient du transport spécialisé pour lequel un permis spécial doit être émis par la régie.

C'est pour cela qu'il ne faudrait pas, dans le bill 23, en arriver à une définition du mot "véhicule de livraison" qui soit différente de

celle qui, effectivement, est donnée par le code de la route. C'est pourquoi il faut tendre à la concordance dans les définitions de certains mots déjà contenus dans les lois. Nous nous sommes aperçus qu'il y avait danger au niveau de la définition de ce terme et au niveau de l'interprétation qui pourrait être donnée à l'utilisation du type de véhicule dont il est question.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a une confusion, parfois, qui se produit dans le cas des entreprises de transport lourd. Ces entreprises transportent des marchandises par exemple de Toronto à Québec ou à Chicoutimi. Elles ont un permis pour ce faire. Il y a des ententes pour qu'elles passent d'une province à l'autre. C'est du gros transport, les fardiens par exemple. Rendus à Chicoutimi, ils ont à faire la livraison. Prenez, par exemple, des meubles, qui arrivent en ballots, des meubles de toute catégorie. Mais très souvent — je l'ai constaté moi-même — les entreprises de transport qui ont un permis pour effectuer du transport lourd sur de longues distances, les longs courriers, comme on les appelle, utilisent le même véhicule pour se promener en ville et aller déposer des meubles chez Mme X et chez M. Untel. A ce moment-là, est-ce un véhicule de livraison? Ce n'est pas un véhicule de livraison. C'est le véhicule servant au transport lourd en vertu du permis qui est donné pour ce type de transport et qui, une fois rendu au terminus, fait la livraison un peu porte à porte si je puis dire.

M. PINARD: Quand le permis est demandé à la Régie des transports, c'est pour faire le transport d'un endroit à un autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: La régie peut-elle aller jusqu'au point de dire au requérant: Pour faire le genre de transport pour lequel vous venez nous demander un permis, vous serez obligé d'utiliser tel véhicule spécifique? Il faudrait d'abord être bien sûr qu'il y a suffisamment d'inspecteurs pour savoir si, de toute façon, indépendamment de l'émission du permis de telle catégorie, le requérant qui l'aura obtenu, une fois rendu sur la route, va obtempérer aux directives de la régie.

C'est pourquoi, l'article 32, si vous voulez simplement y référer, pour vous permettre de mieux comprendre la portée de la définition du mot "véhicule de livraison", prévoit que toute personne qui fournit des services de transport et qui est rémunérée directement ou indirectement doit être détenteur d'un permis délivré par la commission. Cet article a une portée extrêmement large, puisqu'il englobe la livraison rémunérée et effectuée ordinairement par des commerçants, tels les épiciers, les restaurateurs. Ceci ne veut pas dire toutefois que les règlements exigeront, du jour au lendemain,

que ces personnes détiennent des permis puisque actuellement, il semble que les effets de la concurrence tendent à tempérer les taux et les tarifs et à maintenir la qualité des services dans ce secteur d'activité.

Je pense que c'est difficile d'aller plus loin. C'est seulement avec l'expérience acquise que nous pourrions peut-être cerner de façon plus serrée le problème que nous discutons ce matin.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne suis pas prêt à admettre facilement cet amendement. A cause des difficultés qu'a expliquées le ministre, eh raison de cette existence des prescriptions du code de la route, je serais prêt, en principe, à accepter l'amendement que propose le ministre, à condition que l'on nous donne l'assurance que le comité qui s'occupe des études fasse un examen, le plus rapide possible, de la situation pour en arriver à une définition du véhicule de livraison qui soit, dans toute la mesure où cela est possible, sans équivoque. Il y a un jeu qui se fait sur l'utilisation du véhicule dit de livraison, parce que, très souvent, le véhicule servant au transport lourd sur une longue distance devient, une fois rendu au terme de la course, un véhicule de livraison.

M. PINARD: J'ai de la difficulté à comprendre la portée exacte de l'argumentation du député de Chicoutimi, quand il prétend que le véhicule qui sert au transport de marchandises lourdes pourrait servir, une fois rendu à un certain endroit, au transport de marchandises beaucoup plus légères en poids et en volume.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il les distribue.

M. PINARD: Cela devient un facteur de rentabilité économique. Je vois mal comment le propriétaire de ce véhicule pourrait avoir des avantages à faire la livraison de marchandises légères en poids et en volume avec un camion si lourd et si considérable.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais, attention, M. le ministre! Si vous avez bien examiné la question, vous verrez comment sont organisés ces camions. Quand ils entrent dans une ville comme Chicoutimi ou comme Québec, ils ne vont pas se rendre au terminus tout de suite. Ils savent qu'ils ont à passer sur telle voie, et, là, ils peuvent faire la livraison et décharger des matières mêmes légères.

Je pourrais donner des exemples au ministre, parce qu'on est venu me livrer chez moi des choses avec des camions qui étaient longs comme la rue. Remarquez que je ne fais pas une règle générale de cela. J'attire l'attention du ministre sur cette équivoque qui existe et sur les façons dont on s'y prend pour passer à côté des prescriptions de la loi. Je suis prêt à accepter son amendement, à condition qu'on m'assure que le comité va bien déterminer ce qu'est un

véhicule de livraison, en fonction de ce qui est déjà prescrit par le code de la route. La loi du ministre serait incomplète si elle ne touchait pas tous les types de transport, toutes les catégories de transport qu'on veut couvrir par l'article 16.

M. PINARD: Je peux certainement donner l'assurance que le sous-comité va examiner la question de plus près et va essayer de cerner exactement quelle est la nature du problème. C'est pourquoi je propose l'amendement, pour permettre au sous-comité de faire cet inventaire, de faire cette recherche et pour ne pas courir le danger, en laissant la définition telle qu'elle est dans le sous-paragraphe d) du sous-article 4 de l'article 16, qu'elle vienne en contradiction ou même en interférence avec la définition déjà contenue au code de la route.

C'est pourquoi je pense que l'amendement est valable dans les circonstances, avec les réserves cependant que nous avons faites de part et d'autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Moi, j'accepte l'amendement et j'ai cru bon d'avertir le ministre, de le prévenir du danger.

M. PINARD: Je pense que mes fonctionnaires ont pris des notes appropriées pour être en mesure d'alerter les membres du sous-comité sur la question et pour qu'ils fassent la recherche.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Des inspecteurs.

M. PINARD: Des inspecteurs aussi, oui. Nous pourrions le faire sous forme de directives qui précisent aux inspecteurs qui ont à surveiller le genre de transport dont a parlé tantôt le député de Chicoutimi et qui serait d'après lui non conforme aux droits accordés par le permis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quand je parle de ça, le ministre sait très bien que je n'ignore pas le fait que ces transporteurs s'en vont au terminus; il y a là de petits camions qui sont, eux, vraiment des camions de livraison et qui vont porter la marchandise. Mais, avant de s'y rendre, ils font souvent le dépôt.

M. BELAND: Le député de Chicoutimi a parlé sous un certain angle de transport spécialisé, c'est bien le cas. Pour illustrer davantage, il y a les navires, les chalands, ou autres; par exemple, les navires qui ont à exécuter le transport de Sept-Iles à Blanc-Sablon. Il faut drôlement que les gars soient spécialisés parce qu'ils transportent toutes sortes de choses, c'est le cas de le dire, sur un même navire.

Pour le transport le long des côtes de la rive nord du Saint-Laurent, pour cette partie de la province, peut-être également pour les navires qui ont à faire la navette entre Matane et

Godbout, est-ce que vous avez l'intention, au cours de l'année, d'essayer d'améliorer le système qui existe présentement? On s'en plaint beaucoup. Je crois qu'il y a même des plaintes qui sont parvenues au ministère à ce sujet. Les gens du coin semblent vouloir dire que rien n'a été fait pour tâcher d'améliorer de quelque façon le système. Enfin je pense l'inclure ici dans le transport spécialisé, parce qu'en quelque sorte ç'en est.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il s'agit de marchandises ou de personnes?

M. BELAND: C'est un peu de tout en même temps. C'est cela qui devient embêtant.

M. PINARD: Il y aurait possibilité justement, parce que le bateau a un caractère de polyvalence, de transporter à la fois des passagers et aussi des véhicules automobiles de promenade ou des camions qui seront nécessairement chargés de marchandise.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un bateau-passeur.

M. PINARD: A ce moment-là, le problème ne se posera pas. Nous sommes sur le point d'annoncer une décision ferme en la matière pour donner une meilleure qualité de services entre Matane et Godbout. Je ne suis pas libre de dévoiler quoi que ce soit parce que je n'ai pas reçu tous les documents pertinents. Je ne voudrais pas non plus empêcher que la concurrence prenne toute son ampleur dans le domaine où nous exerçons notre action présentement, c'est pourquoi je demanderais au député de ne pas demander trop de détails là-dessus. Plus je préciserais mes réponses...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Plus on découvrirait.

M. PINARD: Non, il pourrait peut-être y avoir...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On déduirait.

M. PINARD: ... certaines personnes ou certaines compagnies qui en prendraient avantage au détriment des autres.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va pour le paragraphe 4.

M. LE PRESIDENT (Cornellier): Le paragraphe 4 est adopté. Article 17.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne pose pas de difficulté?

M. PINARD: Cela ne pose pas de difficulté, c'est la nomination d'un administrateur, d'enquêteurs et de tous les autres fonctionnaires qui

devront travailler à l'application des pouvoirs accordés au ministre en vertu des dispositions de la Loi 23.

M. LE PRESIDENT: Article 17, adopté. Article 18.

M. PINARD: Nous en avons discuté l'autre jour à l'occasion de l'article 6. Nous avons fait la distinction entre les pouvoirs demandés à l'article 6 par rapport à ceux demandés à l'article 18 quant à la catégorie et quant à la fonction des enquêteurs. Nous avons retiré l'article 6, comprenant tous ensemble que le ministre avait, de toute façon, des pouvoirs d'enquête qui lui étaient déjà conférés par la loi.

M. BELAND: Si je comprends bien...

M. PINARD: Ce sont des enquêteurs qui serviront la commission et non pas le ministre.

M. BELAND : Mais, quand on lit enquête ici, ça veut bien désigner les personnes qui seront attitrées même pour exercer, par exemple, la surveillance au point de vue de la pesanteur. Peut-on donner la désignation exacte?

M. PINARD: Il peut arriver que des requérants se présentent devant la Commission des transports avec des demandes très complexes dans leur nature et dans leurs conséquences. A ce moment-là, il faut quand même donner à la Commission des transports les moyens dont elle a besoin pour juger de la valeur, de la légitimité de la requête et aussi des conséquences, dans le cas de l'adjudication du permis demandé.

C'est pourquoi il faudra permettre à la commission d'avoir des spécialistes qui travailleront sur des dossiers bien spécifiques et qui pourront agir à titre d'assesseurs ou de conseillers techniques auprès de la commission pour lui permettre de rendre des décisions, des ordonnances plus réalistes et, peut-être aussi, mieux adaptées à la situation.

M. LE PRESIDENT: Article 18, adopté. Article 19?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est normal, c'est ce qui existe partout.

M. BELAND: On parle d'intérêts directs ou indirects. Par indirects, on veut certainement dire le cas où un membre quelconque de la commission aurait des intérêts financiers à l'intérieur d'une entreprise donnée de transport, peu importe à quel palier.

M. PINARD: Vous retrouvez un article semblable dans toutes les lois des commissions. Si un commissaire a un intérêt, il faut qu'il le déclare, qu'il soit direct ou indirect, sauf la réserve qui est faite quand un intérêt lui est

acquis par héritage. Mais il faut qu'il s'en départisse et qu'il le déclare également.

M. LE PRESIDENT: Article 19, adopté.
Article 20, adopté.
Article 21, adopté.
Article 22, adopté.
Article 23?

M. PINARD: Ce sont les pouvoirs normaux d'un président et des commissaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va.

M. LE PRESIDENT: Article 23, adopté.
Article 24?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, c'est normal aussi.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BELAND: Un instant, M. le Président. Pour ce qui est de l'article 24, il est entendu qu'on retrouve un article similaire dans à peu près tous les projets de loi semblables. Jusqu'à ce jour, est-ce que vous avez noté, à un moment donné, des anomalies qui ont pu se glisser relativement à cet article? Par exemple — pour un individu ou une compagnie, peu importe — après qu'une décision a été rendue, étant donné que la décision, dans la plupart des cas, est finale ou sans appel, est-ce qu'il y a eu beaucoup de cas où s'est avérée fausse, après un certain laps de temps, la décision qui avait été rendue? Est-ce qu'il y a eu plusieurs anomalies signalées, dans le passé, d'une façon suffisante pour effectuer de petits changements?

M. PINARD: A l'article 24, vous retrouvez les pouvoirs qui sont généralement accordés aux membres des commissions qui doivent avoir l'immunité pour être en mesure d'accomplir un

travail indépendant et ne pas être harassés dans ce travail par des personnes qui, de toute façon, leur chercheraient noise pour n'importe quelle sorte de problèmes.

Cependant, vous avez des garanties dont on fera l'étude un peu plus loin, alors qu'il y aura la constitution d'un tribunal des transports qui pourra en appeler sur des questions de droit de toute décision rendue par la Commission des transports. Mais la Commission des transports elle-même aura le droit, par révocation, de modifier une sentence qu'elle aura déjà rendue, compte tenu des informations additionnelles qui auraient pu lui être fournies ou qu'elle aurait pu elle-même trouver par voie d'enquête, en tenant pour acquis, au moment de l'audition d'une requête, que tous les faits pertinents n'auraient pas été révélés. Vous voyez qu'il y a des garanties qui permettent à une commission de rendre des ordonnances justes et raisonnables.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce sont des garanties normales.

M. BELAND: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 24, adopté. Je constate qu'il est passé 12 h 30. Est-ce que la commission doit suspendre ses travaux?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous suspendons.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que nous reprenons cet après-midi, après la période des questions? Vers seize heures?

M. PINARD: Oui, c'est ça.

M. LE PRESIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi, seize heures.
(Suspension de la séance à 12 h 31)

Reprise de la séance à 16 h

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

Le président qui m'a précédé à la dernière séance m'a informé que les travaux de la commission en étaient rendus à la discussion de l'article 25. Donc, j'appelle cet article pour fins de discussion.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais faire des remarques d'ordre général sur l'article 25. Cet article prévoit qu'il n'y aura aucun recours extraordinaire possible contre la commission ou les membres de la commission agissant en leur qualité officielle. Ces recours extraordinaires sont, en particulier, ceux prévus aux articles 838 et suivants du code de procédure civile, dans le cas d'usurpation de charge ou de franchise, ce qui, assurément ne pourra pas être le cas de la commission qui sera mise en place par le lieutenant-gouverneur en conseil, après l'adoption du projet de loi.

L'article 25 met aussi la commission à l'abri de l'injonction et du mandamus prévus à l'article 844 du code de procédure civile. Je soutiens qu'il ne devrait pas être possible d'employer le mandamus ou l'injonction contre la commission, au cas où elle refuserait, par exemple, d'accorder un permis. En effet, le mandamus permet simplement de se pourvoir en cas de refus d'accomplir un devoir qui n'est pas de nature purement privée. Or, l'octroi d'un permis ou son retrait ne constituent pas un devoir, mais bien un jugement porté dans la perspective de l'intérêt public à l'effet d'accorder ou de retirer un privilège.

Quant aux articles 846 et suivants du code de procédure civile, ils mettent en place un pouvoir de surveillance et de contrôle de la cour Supérieure qui est, en fait, au Québec, le tribunal de droit commun.

Or, la spécificité des problèmes du transport nous fait croire qu'il est préférable, au besoin, d'en appeler à un tribunal spécialisé, c'est-à-dire le tribunal des transports, plutôt qu'à un tribunal de droit commun. D'ailleurs, il faut nous rappeler que la Commission des transports a toujours ce caractère de tribunal administratif.

J'ai dit, à une autre occasion, que la Commission des transports pourrait, sur requête qui lui est présentée, réviser ou modifier une ordonnance qu'elle aurait rendue. Après enquête plus approfondie, s'apercevant que tous les faits pertinents ne lui étaient pas connus au moment de la rédaction de l'ordonnance, elle pourrait, sur la preuve de faits nouveaux, modifier ou corriger l'ordonnance déjà rendue.

Ce serait, en quelque sorte, rouvrir l'enquête sur la présentation de faits relativement à une requête pour l'émission d'un permis donné.

S'il se soulève des questions de droit à la suite de l'émission d'une ordonnance par la

Commission des transports, c'est le tribunal des transports qui siégerait en appel sur des questions de droit de l'ordonnance rendue par la Commission des transports, sur requête, évidemment, au tribunal des transports.

Je pense que cela donne une explication complète du mécanisme de fonctionnement de la Commission des transports et du tribunal des transports, avec les réserves que j'ai faites quant à l'immunité qui doit être accordée à la commission comme tribunal administratif et quasi judiciaire et en faveur de ses membres.

M. PAUL: M. le Président, ce sont des mesures de protection exceptionnelle que l'on retrouve à l'article 25 de la loi. Tout autre tribunal quasi judiciaire n'a pas ce deuxième paragraphe que l'on retrouve ici, où il est dit que "deux juges de la cour d'Appel peuvent, sur requête, annuler sommairement tout bref et toute ordonnance ou injonction délivrés ou accordés à l'encontre de l'alinéa précédent."

Dans la pratique, je ne conçois pas qu'il y ait un juge qui puisse se rendre à une requête voulant mettre en application les dispositions du code de procédure civile relatives au mandamus ou à l'injonction. C'est inconcevable et impensable. Pour ma part, je m'inscris en faux contre cette incompétence déguisée que l'on pourrait attribuer à un ou des juges de nos cours qui seraient chargés de l'application de cette loi. Je vois mal qu'un avocat le moins averti ne puisse pas signaler au juge devant qui la requête est plaidée les dispositions restrictives, très claires que l'on retrouve au premier paragraphe de l'article 25. Mais, au cas où une telle ordonnance serait quand même rendue, ce serait une protection inutile en fait. J'en suis convaincu, elle ne sera jamais utilisée vu que les commissaires que se propose de renouveler dans leur mandat ou de nommer le lieutenant-gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, auront certainement une connaissance des problèmes du transport.

Ils auront une expérience, dans certains cas, de présidence de tribunaux. Alors, de toute façon, c'est un article qui ne peut pas souffrir de discussion et, quant à moi, je suis prêt à l'adopter, tel que rédigé.

M. PINARD: Merci.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. LEGER: D'accord, adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 26?

M. PAUL: Est-ce que le ministre...

M. PINARD: L'article 26 prévoit que les sommes provenant du versement des droits, frais et dépenses doivent être versées par la commission au fonds consolidé du revenu. L'année financière de la commission se termine-

ra le 31 mars de chaque année. Je ne pense pas qu'il faille plus de commentaires ou d'explications là-dessus. Je pense que le député de Maskinongé et les autres membres de la commission comprennent la portée de cet article.

M. PAUL: De toute façon, le ministre n'est pas en mesure, actuellement, de nous donner une projection quant aux revenus que cela pourra rapporter parce que les règlements ne sont pas encore rédigés, ni les droits établis. Je pense bien que c'est une disposition nécessaire dans cette loi et qu'on retrouve dans toute autre loi.

M. PINARD: Oui. Adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, l'article 27?

M. PINARD: L'article 27 prévoit que la commission doit, au plus tard le 30 juin de chaque année, soumettre au ministre des Transports un rapport de ses activités pour l'année financière précédente. Ce rapport sera déposé par le ministre devant l'Assemblée nationale dans les délais qui y sont mentionnés. Le seul commentaire que je pourrais faire en surplus, c'est que la Régie des transports, à l'heure actuelle, fait un rapport annuel mais qu'il n'est pas nécessaire de déposer à l'Assemblée nationale en vertu de sa loi constitutive. Je crois que le rapport annuel de la Régie des transports peut être envoyé à n'importe quel membre de l'Assemblée nationale ou à toute autre personne qui pourrait vouloir regarder de plus près comment fonctionne cette régie, quel a été le travail abattu durant l'année en cours, le nombre d'ordonnances rendues et le nombre de permis, peut-être également la catégorie des permis adjugés.

Je pense que cela ne pose pas de difficulté, sur le plan pratique. Alors, si les députés n'ont pas d'objection, j'en demanderai l'adoption.

M. PAUL: M. le Président, c'est une intention pieuse que l'on retrouve dans le texte de l'article 27, car on sait qu'à toutes fins pratiques les rapports ne sont jamais produits à temps. Nous avons procédé, cette année, à l'étude des crédits des différents ministères. Les doigts d'une main suffisent pour compter les rapports qui avaient été produits pour permettre aux députés, intéressés à l'étude de ces crédits, d'y puiser les renseignements pour faire une étude judicieuse, rapide, dans certains cas, et effective des crédits du ministère.

Disons que c'est une bonne intention. Je voudrais, tout simplement, inviter le ministre à être vigilant et à user de tout son doigté, pour le temps qu'il va rester là. Je me demande même s'il aura l'occasion d'exercer ce doigté pour la présentation du premier rapport. De toute façon, j'espère que son successeur aura cette

vigilance nécessaire pour que la commission produise à temps son rapport. Une fois rendu entre les mains du ministère, je suis convaincu que les hauts fonctionnaires demanderont au ministre de le produire, conformément aux dispositions de cet article, dans les trente jours de sa réception, à moins que la Chambre ne siège pas où qu'il n'y ait un ajournement, ce qui reporterait le délai de production à dix jours de la reprise des travaux parlementaires.

M. PINARD: On me dit qu'il peut y avoir une nette amélioration dans la préparation des rapports annuels et dans leur production, dans le délai imparti par la loi ou les règlements, selon le cas, grâce au système d'informatique qui a été mis en place dans la plupart des ministères et qui le sera certainement dans tous les ministères d'ici quelque temps. A ce moment-là, la cueillette des informations se fera plus rapidement. La centralisation de toutes ces informations au centre d'informatique pourra permettre à chacun des responsables de la préparation des rapports annuels des ministères de faire leur travail plus rapidement et, peut-être, d'en arriver à pouvoir faire imprimer les rapports annuels et à permettre aux ministres de les déposer, dans les délais impartis par la loi, devant l'Assemblée nationale.

C'est l'objectif visé. Evidemment, ce n'est pas un engagement formel que je prends, mais cela a été discuté assez longuement au Conseil du trésor, il y a quelques semaines, dans le cadre de la préparation des budgets par programme et de toutes les autres nouvelles procédures qui sont actuellement étudiées par le Conseil du trésor. On m'a dit que c'était l'objectif véritablement visé pour que les ministres puissent avoir tous les instruments de travail nécessaires entre leurs mains et pour faciliter aussi à tous les députés de la Chambre le travail de discussion et de critique des politiques gouvernementales et des crédits demandés par chacun des ministres.

M. PAUL: On invoquera toujours, comme faux-fuyant ou comme excuse, que l'imprimeur n'a pas livré à temps le rapport.

M. PINARD: Ce sera l'autre partie du problème.

M. PAUL: De toute façon, nous souhaitons que le ministre puisse atteindre l'objectif qu'il vise par ce texte de l'article 27.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Ma question est un peu incidente à ce que vient de dire le ministre. Est-ce que la commission va utiliser l'ordinateur du ministère des Transports?

M. PINARD: Oui.

M. LATULIPPE: Donc, vous allez avoir votre propre système centralisé, à l'intérieur de votre superministère, pour tous vos services.

M. PINARD: C'est que nous avons grossi la machine actuellement en place au ministère des Transports. Plutôt que d'avoir deux ordinatrices, une au ministère des Transports, une à la Voirie, nous avons centralisé au même endroit, mais en grossissant la capacité de la machine IBM, qui sera en mesure de donner les services aux deux ministères.

M. LATULIPPE: Merci.

M. LE PRESIDENT: Article 27, adopté. Article 28.

M. PINARD: Si je peux donner une explication, ce serait celle-ci. Il s'agit, à l'article 28, d'organiser la vérification des livres et des comptes de la commission au moins chaque année ou chaque fois que le décreète le lieutenant-gouverneur en conseil. Chaque année, les rapports du vérificateur général devront accompagner le rapport annuel de la commission.

M. PAUL: Pour quelle raison pourrait-on inviter le vérificateur général de la province à vérifier plus d'une fois dans l'année les livres et comptes de la commission?

M. PINARD: Je pense que le député de Maskinongé est au courant d'une modification des pouvoirs du vérificateur général en vertu d'un amendement à la Loi du ministère des finances. Le vérificateur général, dans le passé, avait le pouvoir de vérifier après la dépense. Maintenant il a le pouvoir de vérifier avant la dépense et pendant que la dépense est en cours. Il a un contrôle beaucoup plus efficace des budgets de chacun des ministères. Il a même le droit d'envoyer des comptables à l'intérieur de nos ministères; il a le droit de les envoyer sur des chantiers vérifier les livres de l'entrepreneur, des bureaux de génie-conseil qui sont sur les chantiers.

J'ai un exemple à l'esprit. J'ai reçu une demande d'enquête et je l'ai fait parvenir au vérificateur général, qui lui peut procéder à une enquête séparée de la mienne. Moi je la fais sur les plans administratif et technique et le vérificateur général la fait sur le plan comptable. Et la Sûreté du Québec en fait une sur le plan judiciaire, au cas où il y aurait eu malversation, fraude, vol de matériaux, etc.

M. PAUL: Dans le cas de la commission, le ministre conviendra qu'il n'y aura pas beaucoup de dépenses. Ce sont plutôt des revenus qu'on va retrouver. Je comprends que c'est pour rendre uniforme la loi générale que l'on trouve cette disposition particulière ici dans cet article 28.

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Article 29, adopté.

M. PINARD: Le chapitre intitulé Fonctions et pouvoirs de la commission commence à l'article 29. A l'article 29, il s'agit des fonctions et pouvoirs qui seront exercés à l'intérieur d'une compétence qui est définie par l'article 29. Je l'ai dit, je crois, à plusieurs reprises, l'article 5 de la loi permet au lieutenant-gouverneur en conseil de déterminer des politiques de transport et de les concrétiser sous forme de règlements. L'Exécutif sera responsable de ces règlements devant le Parlement. D'autre part, dans les cas d'espèce, les règlements édictés dans le cadre de l'article 5 seront appliqués par un organisme indépendant. Or, il est essentiel que la compétence de la commission soit égale aux pouvoirs réglementaires dont elle est le complément.

L'article 5 sera le cadre de la compétence de la commission. L'article 16 en illustre déjà certains secteurs, mais à ces secteurs déjà énumérés à l'article 5 pourront s'en ajouter d'autres puisque les responsables de la politique des transports pourront, en vertu de l'article 5, paragraphe f), ajouter à l'article 16.

M. PAUL: Je comprends que la commission n'aura aucune initiative de déterminer si un problème qui lui est soumis relève de sa compétence ou ne relève pas de sa compétence à moins que, dans la réglementation prévue à l'article 5, il en est fait mention.

M. PINARD: Je pense que ça va de soi. C'est au moment de la rédaction des règlements et de la redistribution des pouvoirs et des compétences qu'une ligne de démarcation va s'établir clairement entre les pouvoirs qui doivent être exercés par le ministre, son ministère et ses fonctionnaires et ceux qui doivent être exercés par la Commission des transports et par ses membres.

Je ne pense pas que cela pose de difficultés sur le plan pratique.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 30. Le député de Lafontaine.

M. LEGER: A l'article 30, M. le Président...

M. PINARD: J'aimerais faire des remarques générales...

M. LEGER: Allez-y.

M. PINARD: ... ce qui nous permettra par la suite de préciser et peut-être aussi d'apporter des amendements si nécessaire. Cet article détermine les fonctions et pouvoirs de la commission, voire même les devoirs de la commission.

Tels que présentés dans le projet de loi réimprimé, les paragraphes a), b) et c) de

l'article précisent le rôle de la Commission des transports, toujours conformément aux règlements adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Au paragraphe d), c'est le transfert à la Commission des transports de pouvoirs actuellement exercés par la Régie des transports.

Le paragraphe e) permet d'imputer le paiement de certains dépens, tandis que le paragraphe f) nous est maintenant familier, puisqu'il a sa correspondance dans l'article 5. J'aimerais, tout de suite, dire qu'il y aurait un amendement à apporter à l'article 30, paragraphe a). Je retire l'explication quant à l'amendement que je voulais apporter; je la donnerai un peu plus tard. J'ai d'autres remarques générales à faire et nous discuterons des amendements par la suite. À la réflexion, à la suite de nos discussions, nous croyons que l'article 30 devrait être amendé.

L'article 30 a) donne à la commission le pouvoir d'émettre les permis de transport. Je l'ai expliqué tout à l'heure, la commission émettra des permis de transport à l'intérieur de normes déjà édictées par règlements du lieutenant-gouverneur en conseil. L'application de ces normes sera faite, dans le concret, par un organisme indépendant de la Commission des transports. On va finir par se comprendre. Il y avait plusieurs séries d'amendements, parce que j'avais demandé des propositions alternatives d'amendements. J'avais des propositions d'amendements qui ont été rejetées par la suite. Là, on vient de me donner l'amendement final qui doit être discuté en ce moment.

Je viens d'expliquer l'article 30: l'alinéa a) qui permet à la commission de délivrer des permis de transport, l'alinéa b) qui permet à la commission de fixer des taux et tarifs de transport, l'alinéa c) qui permet à la régie de statuer sur l'adjudication ou le prix des contrats de transport d'écoliers, et les amendements arrivent à l'article 30 d).

L'article 30 du projet de loi no 23 réimprimé est modifié en remplaçant l'alinéa d) par le suivant: "réviser, en appel, toute décision de la commission des transports d'une communauté urbaine ou régionale ou d'une corporation publique constituée autrement qu'en vertu de la Loi des compagnies (Statuts refondus du Québec, 1964, chapitre 271), aux fins d'exploiter une entreprise de transport en commun dans un territoire abolissant ou modifiant un circuit ou refusant l'établissement de nouveaux circuits ou le prolongement ou la modification d'un circuit existant."

L'explication de l'amendement que je propose est celle-ci. Lorsque nous avons présenté le projet de loi no 23 une première fois, il existait déjà, et c'était tout récent, des commissions de transport qui avaient été créées à l'intérieur de la loi spéciale qui créait des communautés urbaines ou régionales. Ainsi, on a connu la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et la

Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais.

Depuis cette époque, cependant, de nouvelles commissions de transport ont été créées mais en dehors des cadres des communautés urbaines. C'est ainsi que nous retrouvons maintenant aux Lois du Québec 1971, chapitres 98 et 99, la Commission de transport de la rive-sud de Montréal et la Commission de transport de la ville de Laval.

Nous ne voyons pas pourquoi toutes ces commissions de transport ne seraient pas soumises aux mêmes droits et obligations, et c'est la raison pour laquelle nous avons ajouté cet amendement à l'article 30 d).

Me permettrait-on, M. le Président, de revenir un peu en arrière, à l'article 30 c) où on demande...

M. PAUL : Nous avons adopté a), b), c) déjà.

M. PINARD: J'étais rendu à d), mais je voulais faire une réserve en ce qui concerne le paragraphe c) de l'article 30. Je voudrais réserver la discussion sur le paragraphe c) à cause de modifications possibles à l'article 100.

Des conseillers juridiques et des techniciens travaillent à ce problème et ils seront en mesure de me fournir des rapports d'ici peu de temps pour mieux éclairer la commission sur les pouvoirs qui devraient être donnés à la Commission des transports dans le domaine expliqué au paragraphe c) de l'article 30.

M. PAUL: Si je comprends bien le ministre, sa demande est la suivante: C'est que nous retardions l'étude et l'adoption du paragraphe c) de l'article 30 jusqu'à ce que nous ayons étudié et adopté, ou en même temps que nous l'étudierons, l'article 100.

M. PINARD: Oui. Si j'ai les documents assez rapidement, nous pourrions peut-être faire une discussion sur tous les paragraphes de l'article 30 en même temps que celle que nous pourrions faire du contenu de l'article 100, pour qu'il y ait de la concordance et que tout le monde comprenne bien de quoi il s'agit.

M. LEGER: Parce qu'il y a un rapport entre les deux.

M. PINARD : Oui, il y a un rapport entre les deux.

M. LEGER: Le ministre nous a donné l'amendement à l'article 30 d), mais au paragraphe a) de l'article 30, il a affirmé quelque chose que je n'ai pas saisi. Quel rapport y avait-il avec l'organisme indépendant? Quel était le rôle de l'organisme indépendant quand il a expliqué le paragraphe a) de l'article 30? Est-ce que le ministre peut me répondre afin que je puisse suivre son raisonnement? Au début, il a dit à l'article 30 a), avant d'arriver avec l'amende-

ment à l'article 30 d), que ce serait soumis à un organisme indépendant. Je n'ai pas saisi ce qu'il voulait dire par cela. Quel était le rôle de cet organisme indépendant? En parlant de délivrer des permis, vous avez dit que certaines normes seront établies par un organisme indépendant.

M. BERTHIAUME: Un service de la commission qui aurait comme tâche spécifique la délivrance des permis.

M. LEGER: C'est ce que j'ai compris. C'est encore la commission.

M. PAUL: Au lieu d'être un organisme, ce serait un service à l'intérieur de la commission.

M. BERTHIAUME: C'est ce que j'ai compris.

M. LEGER: Si ce n'est pas sûr, je vais attendre que le ministre m'explique.

M. PINARD: Evidemment, dans le langage parlé, il est difficile de mettre une virgule, mais, dans le texte, il aurait fallu que je mentionne qu'il y en avait une. J'aurais dû lire: L'application de ces normes sera faite dans le concret par un organisme indépendant, la commission des transports.

M. PAUL: ... qui est un organisme indépendant.

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: Le député de Lafontaine a fait la même interprétation que nous. C'est pourquoi l'adjoint parlementaire a voulu corriger le ministre en disant que c'était un service à l'intérieur de la commission.

M. PINARD: Il avait raison.

M. BOSSE: M. le Président, est-ce qu'il me serait permis de faire une mise au point concernant une intervention, ce matin? J'étais absent. Cela avait trait à l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Québec et M. Roger Morin, en particulier. Pour faire suite au télégramme envoyé au ministre et dont j'ai reçu copie, j'ai rencontré ce jour même M. Morin et le groupe intéressé pour leur faire part des intentions du ministère en ce qui a trait aux règlements. Ils sont repartis très satisfaits comme toutes les autres personnes.

M. PAUL: Ils ne sont pas partis satisfaits?

M. BOSSE: Ils sont repartis très satisfaits, comme tous les autres groupes dans le domaine du taxi, d'ailleurs. C'était la mise au point que je désirais faire.

M. LEGER: Est-ce que le ministre a terminé son exposé?

M. PINARD: Non. Je viens de parler d'un amendement au paragraphe d) de l'article 30.

M. PAUL: Pourquoi ne pas procéder comme pour les autres articles par a), b), c), d)?

M. PINARD: Pensez-vous que cela serait mieux?

M. PAUL: Il me semble.

M. PINARD: Très bien, j'accepte la suggestion du député de Maskinongé. Nous allons discuter paragraphe par paragraphe et, lorsqu'il y aura lieu d'apporter un amendement, je le ferai à cette occasion.

M. PAUL: Nous serions à l'article 30 a).

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: A l'article 30 a), j'avais commencé à poser quelques questions au ministre. A l'article 30 a), on dit que la commission doit émettre des permis de transport. Est-ce que cela veut dire, du fait qu'on n'a pas mis de "nouveaux permis", que toutes les personnes ou les organismes qui existent actuellement et qui ont un permis devront demander un permis à la nouvelle Commission des transports ou si les permis existants continuent?

M. PINARD: Tout dépend de la catégorie, de la durée des permis qui ont été émis par la Régie des transports, qui est l'organisme accrédité pour le faire.

Au fur et à mesure que la Commission des transports sera en mesure d'accomplir son travail, ce sera sa responsabilité, je pense, de faire l'inventaire des permis déjà émis et non expirés et de faire aussi les enquêtes et auditions relatives à toutes les demandes de permis nouveaux, à toutes les demandes de renouvellement de permis déjà émis autrefois par la Régie des transports, et ainsi de suite.

M. LEGER: Mais quand vous dites faire l'inventaire, elle n'aura pas à donner un autre permis ou à exiger une autre demande. Les permis non expirés continuent comme tels.

M. PINARD: C'est-à-dire que si vous vous en reportez aux dispositions de l'article 162 du bill 23, vous verrez de quelle façon fonctionnera le mécanisme d'adjudication des permis demandés.

M. LEGER: D'accord. Maintenant, on parle aussi d'émettre des permis, de fixer des taux et tarifs, etc. Tout cela touche aussi, puisqu'on en parle au paragraphe d), les permis, les tarifs et les taux de transport pour les commissions de transport des communautés urbaines. Est-ce que ceci voudrait dire qu'avant qu'une commission de transport d'une communauté urbaine établisse un taux ou fixe un tarif, elle peut le

faire sans, au préalable, avoir demandé l'autorisation de la commission ou est-ce seulement en appel que des gens peuvent demander à la commission de vérifier la validité, l'exactitude ou le réalisme de ce nouveau tarif? De la façon dont cela va fonctionner, est-ce que la Commission des transports du Québec va toujours demander, au préalable, un permis?

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je pourrais soulever un point de règlement? Je ne voudrais pas être désagréable au député, mais nous étions à discuter des pouvoirs de la commission à l'article 30, paragraphe a).

M. LEGER: Oui.

M. PINARD: Est-ce que nous avons disposé du paragraphe a)?

M. LEGER: Non, c'est dans le cadre du paragraphe a), toutes ces demandes, soit a), b), c), d),...

M. PINARD: Il s'agit d'une responsabilité bien spécifique: délivrer des permis de transport.

M. LEGER: Oui.

M. PINARD: Il ne s'agit pas de fixer des taux et des tarifs de transport.

M. LEGER: Non.

M. PINARD: Ces pouvoirs apparaissent au paragraphe b) de l'article 30. Je voudrais faire une discussion ordonnée. Est-ce que nous avons disposé du paragraphe a) de l'article 30?

M. LEGER: Non. Justement, je parle du paragraphe a)...

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: ... qui a aussi une incidence. C'est la même chose pour les autres questions qui vont venir par la suite.

M. PINARD: Bon. Votre question précise, relativement aux pouvoirs de la commission d'émettre des permis de transport, quelle est-elle?

M. LEGER: Dans le cas d'une commission de transport, par exemple, de Montréal ou de Québec, qui, dans tout le service de transport qu'elle peut donner, incluant la charte-partie, a un permis de la Régie des transports, puisque vous me dites que les permis non expirés vont continuer à être en vigueur, est-ce que, dorénavant, maintenant que la Commission des transports aura cette loi, il y aura d'autres permis — je parle des rivaux de la Commission de transport de la ville de Montréal — ou si cela va

continuer comme avant? Est-ce qu'il faut que la Commission des transports examine si d'autres organismes, à côté de la commission des transports, ont réellement un permis? Est-ce qu'ils continuent avec ce même permis ou s'il leur faut redemander un permis à la Commission des transports du Québec?

M. PINARD: En principe, je l'ai dit tantôt, les permis qui ont été émis par la Régie des transports pour une durée de trois ans ou de cinq ans, permis dont l'exploitation n'est pas encore expirée, auront pleine force légale.

M. LEGER: Je vais vous donner un cas bien particulier et le ministre va comprendre.

M. PINARD: Si le député procédait par un exemple, il serait plus facile de répondre spécifiquement.

M. LEGER: Je donne un exemple. Dans le domaine de la charte-partie, la Commission de transport de Montréal dit qu'elle est la seule à détenir un permis. La Murray Hill affirme qu'elle a un permis. Or, elles sont en litige depuis vingt ans. La Commission de transport de Montréal dit qu'elle n'a jamais eu de permis. Quand la commission va faire l'inventaire des permis, qui va déterminer si elle avait réellement un permis avant?

Est-ce que ce sera la Commission des transports ou si on va se fier sur ce que la régie avait établi depuis vingt ans? Il y a un litige grave.

M. PINARD: Quand le problème se posera... Vous jugez qu'il est déjà posé, puisqu'il y a un procès devant les tribunaux entre la Commission de transport de Montréal et la compagnie Murray Hill, je pense.

M. LEGER: C'est cela.

M. PINARD: Nous allons attendre la décision qui sera rendue par le tribunal compétent qui entend, en ce moment, le procès. Indépendamment de ce problème posé par le député relativement au procès entre Murray Hill, d'une part, et la Commission de transport de Montréal, d'autre part, en matière de charte-partie, à savoir qui doit en avoir l'exclusivité, je pense que c'est l'intention du ministère des Transports de laisser à la Commission des transports le soin et la responsabilité de déterminer qui aura droit à du transport par charte-partie. Elle aura également la responsabilité de réviser, en appel, toute décision de la commission. Vous voyez que nous anticipons sur la discussion, puisque nous sommes déjà rendus au contenu du paragraphe d) de l'article 30.

M. LEGER: C'est que le ministre n'a pas saisi l'incidence de ce que je veux dire. C'est que la décision, au niveau de la distribution des permis provenant de l'article 30 a), a une

implication directe sur le procès, actuellement, si la régie n'a jamais donné un permis à Murray Hill pour le transport à charte-partie. Or, il y a un litige en cour, justement, et la base même de l'intervention de Murray Hill devant la cour, c'est que ses représentants disent qu'ils avaient un permis et que la Commission des transports dit qu'ils n'en avaient pas. Si la Commission des transports, en faisant l'inventaire des permis existants, permis qui ne sont pas expirés et permis qui sont expirés, établit que Murray Hill avait son permis, il y a une incidence directe dans la cour. Il ne faut pas attendre que la cour ait décidé. La décision de la Commission des transports du Québec peut avoir une incidence directe sur le procès.

M. PINARD: D'accord. Ce que je veux faire comprendre au député, c'est que le transport par charte-partie réclamé par la Commission de transport de Montréal lui a été accordé lors de la présentation de la Loi de la Communauté urbaine de Montréal. Ce pouvoir était effectivement accordé dans la loi par la Législature du Québec. Cependant, indépendamment du pouvoir qui a été accordé par l'Assemblée nationale, l'année dernière, à la Commission de transport de Montréal de faire du transport par charte-partie, un permis avait été émis par la Régie des transports du Québec en faveur de la compagnie Murray Hill pour faire du transport à charte-partie. Il y avait également un permis émis par la Régie des transports du Québec en faveur de la Commission de transport de Montréal.

M. LEGER: M. le Président, je pense que le ministre fait erreur.

M. PINARD: Vous avez deux permis de même nature, émis par la même Régie des transports du Québec, dans le domaine du transport à charte-partie. Cela indique, du moins de l'avis de la Régie des transports du Québec, qu'il n'y avait pas d'exclusivité pour l'exercice de ce droit du transport à charte-partie. Il y avait un pouvoir concurrentiel, aussi bien en faveur de la Commission de transport de Montréal qu'en faveur de l'entreprise privée, qu'elle s'appelle Murray Hill, qu'elle s'appelle Gray Line, qu'elle s'appelle Brisebois Transport ou qu'elle s'appelle Laurentide Transport Service ou quelque chose comme cela.

M. LEGER: M. le Président, la Commission de transport de Montréal affirme qu'elle a toujours eu l'exclusivité non seulement quand la loi 75 a été adoptée, mais depuis vingt ans.

M. BERTHIAUME: M. le Président, j'invoque le règlement.

M. LEGER: Le ministre affirme le contraire. C'est un problème grave.

M. LE PRESIDENT: Une question de règlement.

M. BERTHIAUME: M. le Président, depuis qu'on a commencé les séances de la commission parlementaire sur ce projet de loi, le député de Lafontaine fait des acrobaties intellectuelles chaque fois pour toujours parler de la même chose. Je soumets que le député de Lafontaine veut absolument restreindre le débat aux limites très minces de sa compétence.

M. LEGER: M. le Président, sur le point d'ordre...

M. BERTHIAUME: Je n'ai pas fini, M. le Président.

M. LEGER: Il n'y a pas de point d'ordre, M. le Président. Il n'a pas prouvé qu'il y avait un point d'ordre.

M. LE PRESIDENT: C'est un appel au règlement.

M. LEGER: Il n'a pas prouvé qu'il y avait un point d'ordre.

M. BERTHIAUME: Je n'ai pas terminé. La charte-partie, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de Québec ou autres, tout cela est prévu comme débat à l'article 130.

M. LEGER: Sur le point du règlement. C'est malheureux qu'on invoque toujours le règlement pour essayer d'éviter la discussion sur le fond et être légaliste. Mais que voulez-vous, je suis obligé de défendre le point précis que je veux essayer d'expliquer et on essaie de m'empêcher de le faire régulièrement. A l'article 30 a), on parle d'émettre des permis. Et le ministre me dit justement qu'une des responsabilités de la commission sera d'émettre des permis et de faire l'inventaire des permis existants ou pas.

Il est dans l'ordre que je pose la question au ministre: Du fait qu'il y a un procès entre la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal et Murray Hill, où on affirme que Murray Hill n'avait jamais eu ce permis — on parle justement d'émission de permis, et ça va être le rôle de la Commission des transports du Québec de le faire — est-ce que la responsabilité de la Commission des transports lui permettrait d'établir précisément que Murray Hill avait un permis de la régie auparavant, en ayant fait l'inventaire? Et ça intervient directement dans le domaine judiciaire qui reçoit la cause de la Commission de transport comme celle de Murray Hill.

Le ministre m'a dit tantôt que, selon lui, la ville de Montréal n'a eu l'exclusivité que par le bill 75 dernièrement, alors que la Commission

de transport de Montréal affirme qu'elle a depuis 20 ans cette exclusivité.

M. LE PRESIDENT: Si je comprends bien, vous dites que l'affaire est devant les tribunaux entre Murray Hill et la Communauté urbaine de Montréal.

M. LEGER: Et la conséquence de la décision de la Commission de transport va amener justement une aide précise à Murray Hill pour avoir gain de cause, soit qu'ils avaient droit de procéder alors qu'ils ne l'avaient pas. Comment voulez-vous que le ministre...

M. LE PRESIDENT: Il me paraît que vous voudriez que le ministre présume au départ de la décision de la future Commission de transport pour étudier le litige que vous mentionnez.

M. LEGER: C'est le pouvoir qu'elle a.

M. LE PRESIDENT: Mais c'est la commission qui va exercer le pouvoir?

M. LEGER: C'est ça. Elle a le pouvoir d'interpréter le permis qui aurait été donné par la régie.

M. PINARD: J'aimerais qu'on s'entende très bien. J'ai dit tantôt que la Régie des transports du Québec avait accordé le droit à la Commission de transport de Montréal de faire du transport à charte-partie. Je pense que c'est vrai que ce permis lui a été accordé depuis plusieurs années. Comme c'est également vrai que la Régie des transports du Québec a accordé à la compagnie Murray Hill et à d'autres compagnies du même genre, anglophones ou francophones, le permis de faire du transport à charte-partie.

Il est arrivé une nouvelle loi qui a permis la constitution de communautés urbaines à Montréal, à Québec et dans la région de l'Outaouais. A l'intérieur de ces communautés urbaines, il s'est formé des commissions de transport. Les commissions de transport des communautés urbaines que je viens de mentionner ont réclamé, à l'intérieur de leur bill présenté devant l'Assemblée nationale l'année dernière, la priorité du transport à charte-partie, si bien que tout autre organisme qui aurait voulu faire du transport à charte-partie, organisme à caractère privé, aurait été obligé de faire sa demande d'abord au directeur général de la Commission des transports de la ville de Montréal, par exemple, avant d'en avoir la permission.

Alors, ça permettait à la Commission de transport de Montréal d'exercer une espèce de veto...

M. LEGER: D'exclusivité.

M. PINARD: Ou de se donner une exclusivité que la loi ne lui accorde pas, si on interprète bien le texte de la loi.

M. LEGER: Le texte de la loi c'est qu'aucun permis ne peut, sans le consentement de la Commission de transport, être accordé par la Régie des transports pour l'exploitation entièrement à l'intérieur du territoire de la commission, d'instaurer un transport en commun qui n'est pas visé au paragraphe 1 ou 2. Ils avaient cette exclusivité.

M. PINARD: Vous, vous avez l'interprétation à l'effet que ça accorde une exclusivité à la Commission de transport de Montréal.

M. LEGER: Non seulement à Montréal.

M. PINARD: Des trois autres, mais je prends l'exemple de Montréal. Ce sont exactement les mêmes pouvoirs accordés à la Commission de transport des autres communautés urbaines. Nous prenons l'exemple de Montréal pour simplifier la discussion. Votre interprétation est à l'effet que c'est un pouvoir exclusif. Mon interprétation est à l'effet que ce n'est pas un pouvoir exclusif, c'est tout au plus un pouvoir prioritaire.

C'est exactement ce qui va être tranché par les tribunaux. Il est bien malséant aujourd'hui de venir en discuter alors que tout le problème est sub judice.

Comment voulez-vous que le ministre des Transports vienne se substituer au tribunal qui entend ou a entendu les requérants des deux côtés de la barricade, la Commission de transport de Montréal, d'une part, et la compagnie Murray Hill? Je ne peux pas présumer du jugement qui sera rendu et je ne peux pas intervenir non plus dans le jugement qui pourrait être rendu. C'est pourquoi je dis qu'il faut prendre garde, comme législateur, de ne pas s'immiscer sur le plan exécutif, au niveau du judiciaire.

M. LEGER: M. le Président, je dirais que le ministre l'a déjà fait. Il a déjà fait une interférence directe, et je vais le prouver maintenant. Cela fait longtemps que j'avais l'occasion de le dire, le ministre ne voulait pas que je le dise. Quand on a établi la Commission de transport de Laval, le bill 24, la Commission de transport de la rive sud, le bill 84, la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec, le bill 147, on a accordé à ces trois organismes l'exclusivité que je mentionne et on l'a enlevée à la Communauté urbaine de Montréal. Je m'explique.

C'est qu'on a fait, en plus, une erreur bien précise, qui a servi devant les tribunaux à Murray Hill. Je vais distribuer des copies à tous les membres de la commission parlementaire pour que tous puissent suivre ce que je vais vous dire.

M. PINARD: Oui, mais là, M. le Président, encore une fois...

M. LEGER: M. le Président, laissez-moi terminer. Ce débat va avoir lieu malgré que le ministre et son adjoint cherchent continuellement à l'éviter.

M. PINARD: M. le Président, j'invoque le règlement. J'ai dit que toute la question est sub judice. J'ai donné des explications pour plaire au député de Lafontaine, pour lui expliquer que nous ne voulons pas user de discrimination à son endroit. Nous voulons lui laisser toute latitude de discussion mais dans une limite acceptée par les autres. Il ne faudrait pas que la majorité soit toujours soumise à la minorité, même en commission parlementaire. C'était mon point de règlement et je n'ai pas terminé...

M. LEGER: Sur le point de règlement, je dois ajouter...

M. PINARD: Je vois bien que le député de Lafontaine s'est fait préparer des textes, par des avocats fort probablement, pour être en mesure de contredire le ministre.

M. LEGER: Non, non!

M. PINARD: Moi, je...

M. LEGER: Le ministre a dit...

M. PINARD: On n'est pas en procès ici.

M. LEGER: ... que c'était sub judice, et j'ai affirmé que le ministre avait aidé une des parties. Il est intervenu dans la bataille judiciaire entre Murray Hill et la Commission de transport de Montréal. Vous avez devant vous la partie dans chacune des quatre lois qui touche l'exclusivité et on a fait une erreur à la commission ici. Un avocat représentant la Communauté urbaine de Québec a demandé de faire une correction dans le texte où on avait laissé passer une coquille. On affirmait qu'il y avait des transports spéciaux à charte-partie, alors que c'est un terme qui n'existe pas.

Le terme qui existe c'est transports spéciaux ou à charte-partie, et on a corrigé. Cela n'existe pas dans le bill 124 de la ville de Laval, où c'est bien marqué voyages spéciaux ou à charte-partie; dans le bill 84, c'est transports spéciaux ou à charte-partie. Dans le bill de Québec, le représentant de la ville a demandé qu'on corrige ce terme-là; ça n'existe pas, voyages spéciaux à charte-partie. Il a demandé qu'on mette le mot ou. A l'heure du dîner il y a eu des rencontres dans les coulisses et, quand on est revenu, la personne a dit: Je n'ai pas besoin de corriger. Je dirai tantôt l'implication, mais par la suite...

M. PINARD: Je soulève un point de règlement.

M. LEGER: Le ministre veut éviter le débat, il ne l'évitera pas.

M. PINARD: Je ne veux pas éviter le débat, seulement je veux rappeler le député à l'ordre comme tout autre membre de cette commission, que ce soit le ministre ou un autre. Il y a quand même des règlements qui doivent être respectés et par le ministre et par les membres de la commission.

Le député veut faire un débat là-dessus; je lui ai dit l'autre jour qu'il pouvait le faire aux articles 127 et suivants du projet de loi 23, où on traite spécifiquement du transport dans la Communauté urbaine de Québec ou dans la Communauté urbaine de l'Outaouais ou dans la Communauté urbaine de Montréal. Le député veut toujours provoquer le débat à une étape que nous n'avons pas encore franchie. C'est pourquoi, sur un point de règlement, je lui dis qu'il n'a pas le droit de le faire à cette étape-ci de la discussion. Lorsque nous serons rendus à l'article 127, s'il veut faire le débat qu'il a entrepris tantôt, nous serons en mesure de lui répondre dans les règles et selon les règlements.

En ce moment, il nous demande de faire un débat qui est illégal, en plus de ce que je lui ai dit tantôt; il soulève un débat sur un sujet qui est actuellement sub judice devant la cour. C'est un argument en surplus.

M. LEGER: M. le Président, nous sommes à l'article 30 a), où il est question d'émettre des permis de transport, et je parle justement de permis de transport. J'étais en train de dire que...

M. PINARD: M. le Président, j'invoque le règlement encore une fois.

M. LEGER: La Commission de transport de la communauté urbaine de Québec n'a pas eu à corriger le mot ou parce qu'on lui accordait un article de plus, le no 4, lui donnant l'exclusivité. Pour Montréal, on ne l'a pas fait et pourquoi? Parce que la compagnie Murray Hill se servait de cette erreur pour affirmer qu'elle avait gain de cause et qu'on n'avait jamais donné d'exclusivité à la ville de Montréal. Elle a dit: Voyages spéciaux à charte-partie, ça veut dire que ce sont les voyages spéciaux et non pas réguliers qui sont donnés à la ville de Montréal et qu'elle avait droit à des voyages réguliers.

Le terme ou étant disparu, ça change le sens et ça été une intervention directe de la commission. Le ministre dit qu'on intervient dans une chose qui est sub judice, mais ça a déjà été fait, M. le Président. Il faut que ce soit souligné, parce qu'il y a une injustice pour Montréal comparativement aux trois autres communautés urbaines, qui elles ont encore leur exclusivité.

M. LE PRÉSIDENT: Mais est-ce que le député de Lafontaine reconnaît que présentement il invoque dans son argumentation des paragraphes afférents à des lois qui ont été votées par l'Assemblée et qui touchaient les commissions de transport des communautés urbaines?

M. LEGER: Qui touchaient les permis accordés.

M. LE PRESIDENT: Or, si le député va à l'article 127, sauf erreur, le projet de loi que nous avons devant nous se réfère exactement à des articles des lois qui régissent la question des transports à l'intérieur des communautés urbaines qui ont été créées.

M. LEGER: M. le Président, est-ce que le ministre me donne la garantie qu'on pourra discuter du sujet — je lui ai donné la documentation et il pourra se préparer — à l'article 127, et qu'on ne l'éludera pas?

M. BERTHIAUME: Ce sont les règlements qui le garantissent, M. le Président.

M. PINARD: La meilleure preuve que le député de Lafontaine est hors d'ordre, c'est que tout le débat qu'il vient de faire se rattache à un pouvoir qui a été donné par l'Assemblée nationale l'année dernière aux communautés urbaines de Montréal et de Québec, à l'article 251, et la correspondance, dans le bill 23, de l'article 251 accordé par l'Assemblée nationale aux communautés urbaines l'année dernière, ce sont les articles 127 à 130. Cela prouve que le député est pas mal en avance sur son temps dans le débat qu'il veut faire.

M. LE PRESIDENT: Même si le ministre ne donnait pas la garantie de permettre alors le débat, il a tout à l'heure invité le député de Lafontaine à faire le débat qu'il désire lors de l'étude des articles 127, 128, 129 et 130; donc, la présidence, que cela fasse ou non le bonheur du ministre, va permettre le débat sur les questions qu'a voulu soulever le député de Lafontaine.

M. LEGER: Je reconnais le bon jugement du président actuel et j'admire sa façon de diriger l'assemblée. Je dois admettre que ce n'est pas toujours lui qui est président de la commission et que les autres présidents ne tiennent pas pour acquises les décisions du président qui a précédé. On l'a vu dans d'autres commissions, M. le Président. Si vous étiez président continuellement, il n'y aurait aucun problème.

M. PINARD: J'aimerais aussi souligner au député de Lafontaine que le pouvoir demandé à l'article 30 a), c'est-à-dire le pouvoir d'émettre des permis de transport, est un pouvoir général qui est demandé par la commission. Lorsque nous en arriverons à la spécificité des permis de transport émis par la commission, il en sera nommément question aux articles 127, 128, 129 et 130 en ce qui regarde les pouvoirs demandés par les commissions de transport à l'intérieur des communautés urbaines. C'est là qu'il pourra faire un débat, pour autant que le débat sera dans les règles, selon le règlement et

légal aussi, compte tenu des procès actuellement devant la cour.

M. LEGER: J'accepte l'intervention du ministre. Je voudrais tout simplement vous donner une autre raison pour laquelle je ne peux toujours être présent à cette commission. Ce n'est pas la commission qui m'est assignée, c'est celle du député de Sainte-Marie qui a dû partir parce que son épouse a eu un accident hier. Je dois le remplacer et pendant ce temps, j'ai d'autres projets de loi à étudier. Ce soir, je ne pourrai pas être présent et, malheureusement, si on arrive à l'article 127 ce soir, je ne pourrai pas y être. Il y a des problèmes auxquels je dois faire face et c'est la raison pour laquelle, chaque fois qu'on parlait d'un sujet connexe, j'essayais de présenter le débat pour être certain qu'on ne puisse pas l'éviter.

Si on arrive à l'article 127 et que je ne suis pas là, il ne faudrait pas que l'on dise que le député...

M. PINARD: Il faudrait que le député soit honnête. Je lui ai dit longtemps à l'avance — parce qu'il avait tenté de faire le même débat lors de la discussion des articles 3, 4 et 5, que l'on qualifiait d'articles constitutifs ou d'articles charnières de la Loi 23 — qu'il ne pourrait faire le débat qu'il avait engagé qu'aux articles 127, 128, 129 et 130. Cela fait déjà plusieurs semaines que je lui dis cela, mais il ne manque pas l'occasion de vouloir le faire immédiatement à n'importe quel article qui se présente en discussion.

M. LEGER: Pas n'importe lequel. J'ai laissé parler les députés de l'Unité-Québec toute la matinée et je n'ai rien touché, je trouve des endroits où j'essaie de le passer parce que je crois qu'il y aurait possibilité de le faire si on voulait être ouvert et moins légaliste. Si on veut être légaliste, je suis obligé d'accepter la décision du président.

M. PINARD: Je ne reproche pas au député de vouloir faire son travail et de vouloir engager un débat. Quand on lui fait remarquer que ce n'est pas l'endroit pour le faire et que nous avons de bons arguments pour étayer notre thèse, je pense qu'il ne peut nous accuser d'user de discrimination à son endroit comme il l'a fait tantôt. S'il est occupé à d'autres fonctions, ce que je peux facilement comprendre, ce n'est quand même pas ma responsabilité de me multiplier et de le suivre partout où il ira afin de tout lui expliquer quand il n'est pas ici, en commission parlementaire.

M. LEGER: Vous seriez essoufflé.

M. TREMBLAY (Bourassa): On va être obligé d'aller dans les assemblées péquistes, et cela ne nous tente pas du tout.

M. LEGER: Vous seriez le bienvenu.

M. LE PRESIDENT: Les interventions sur l'alinéa a) sont-elles terminées?

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Paragraphe b).

M. PINARD: Au paragraphe b) de l'article 30, la commission demande le pouvoir de fixer des taux et des tarifs de transport. C'est un pouvoir général de fixation de taux et de tarifs de transport.

UNE VOIX: Adopté.

M. LATULIPPE: M. le Président, j'aurais une petite question qui ne se rattache pas directement...

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Avez-vous déjà pensé, sans être trop trop strict — surtout pour les transporteurs de bois, vous savez qu'il est difficile d'établir les poids à l'oeil — d'adopter une législation qui tiendrait compte également des volumes pour établir les tarifs?

M. PINARD: Il y a différentes façon de calculer le poids et le volume transporté, par des appareils techniques très à point. C'est déjà en vigueur dans les territoires forestiers. Il y a plusieurs façons de calculer cela, mais je pense que nous allons uniformiser la méthode de calcul des poids et du volume des marchandises en vrac transportées, de façon que les transporteurs forestiers ne soient pas traités injustement, comme ils l'ont été dans le passé — je crois que ça a été prouvé — alors que certains peseurs tiraient la couverture du côté du patron pour lequel ils travaillaient. A ce moment-là, la mesure était très draconienne contre celui qui faisait le transport avec son camion et très généreuse pour la compagnie.

Nous allons uniformiser cette méthode de calcul des poids et des volumes de façon que le transporteur, en forêt ou ailleurs, puisse avoir pleine et entière satisfaction quant au taux qui doit lui être payé.

M. LATULIPPE: Si je comprends bien, quand le gars va s'amener à une des balances provinciales, ce ne sera pas nécessairement le poids qui apparaît sur la balance; il y aura d'autres facteurs pondérants.

M. PINARD: Il faut en arriver là pour éviter les plaintes nombreuses qui ont été portées dans le passé.

M. LATULIPPE: Est-ce que la réglementation est disponible actuellement là-dessus ou si elle est encore en voie de parachèvement?

M. PINARD: Je ne suis pas un technicien en la matière, mais je pense que M. Jean Normand du ministère de la Voirie avait eu l'occasion, lors de la discussion des crédits du ministère de la Voirie, d'expliquer le fonctionnement de ce nouveau mécanisme de pesage.

M. LATULIPPE: Je relirai cela.

M. PINARD: Nous avons sans doute de la documentation au ministère de la Voirie. Il me fera plaisir d'en faire parvenir des exemplaires au député sur demande, au cas où je l'oublierais.

M. LE PRESIDENT: Le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je ne voudrais pas être hors d'ordre et revenir sur des sujets qui auraient été discutés. J'ai été obligé de m'absenter pour aller à une réunion sur la régionalisation de l'enseignement dans ma région. Il fallait que je fusse là. Vous en êtes à b) "fixer des taux et tarifs de transport". Est-ce qu'on a reparlé ici de la question des camionneurs artisans? Le ministre avait dit qu'il nous donnerait des explications.

M. PINARD: J'ai demandé, tantôt, aux membres de la commission la permission d'en discuter un peu plus loin, lorsque nous arriverons au dernier paragraphe de l'article 30, alors que j'aurai des amendements à apporter. Cela nous permettra de faire la discussion sur le camionnage artisan.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Excusez-moi, c'est dû à mon absence.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe c), réservé.

M. PINARD: J'ai demandé tantôt de réserver la discussion sur le paragraphe c), parce qu'il y aura un amendement à apporter. Cela nous permettra de faire une concordance avec les dispositions contenues à l'article 100.

M. LE PRESIDENT: Au paragraphe d), je pense que le ministre a des amendements à apporter au texte du projet de loi.

M. PINARD: J'ai lu tantôt l'amendement, mais je vais le relire pour qu'on puisse bien comprendre pourquoi nous l'apportons.

Le paragraphe d) de l'article 30 est modifié de la façon suivante: "Réviser, en appel, toute décision de la commission des transports d'une communauté urbaine ou régionale ou d'une corporation publique constituée autrement qu'en vertu de la Loi des compagnies (Statuts refondus du Québec, 1964, chapitre 271) aux fins d'exploiter une entreprise de transport en commun dans un territoire, abolissant ou modifiant un circuit ou refusant l'établissement de

nouveaux circuits ou le prolongement ou la modification d'un circuit existant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre pourrait-il nous expliquer la portée de cet amendement?

M. PINARD: Cet amendement est apporté pour inclure le cas de la commission de transport de la rive-sud qui, elle, a été formée indépendamment de la Communauté urbaine de Québec, de Montréal ou de la région de l'Outaouais. Ce qui prouvait, d'après ce que j'ai dit ce matin, que des municipalités, une, deux, trois ou plusieurs autres, pourraient former une commission de transport sans avoir à former nécessairement une communauté urbaine.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. LATULIPPE: On note que le paragraphe d) est remplacé par le nouveau paragraphe d) et on note b) sur l'amendement, est-ce que c'est...

M. PINARD: Le paragraphe d) va rester avec l'amendement. La formulation est différente.

M. LATULIPPE: C'est parce que sur l'amendement que j'ai ici, c'est le libellé qui m'embête un peu. On a a), b), c), d). Le b) deviendrait e)?

M. BERTHIAUME: Non, ce n'est pas cela. Les a), b), c), d) que vous voyez ne sont qu'une indication des divers amendements qui sont apportés. L'amendement a) au paragraphe d), l'amendement d)...

M. LE PRESIDENT: Il n'y a aucune concordance avec les paragraphes qui apparaissent sur les feuillets d'amendement par rapport à ceux que vous avez dans le projet de loi. C'est la nomenclature des amendements explicités.

M. LATULIPPE: Alors e) et f) disparaissent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, ça va.

M. LEGER: Est-ce que le ministre, quand il parlait de l'amendement d): "réviser, en appel, toute décision de la commission des transports d'une communauté urbaine ou régionale ou d'une corporation publique constituée autrement qu'en vertu de la Loi des compagnies," ne visait que les deux autres commissions de transport public qui ne sont pas la commission de transport de Montréal ou de l'Outaouais? Il visait surtout la rive-sud et Laval. Ce sont seulement ces deux-là?

M. PINARD: La ville de Laval a formé sa propre commission de transport par la présentation d'un bill devant l'Assemblée nationale, l'année dernière.

M. LEGER: Mais quand vous dites "ou d'une corporation publique constituée autrement qu'en vertu de la Loi des compagnies," vous ne visez que ces deux commissions de transport, de la rive-sud et de Laval. Il n'y a pas d'autres organismes que vous vouliez viser?

M. PINARD: Il peut y en avoir d'autres, mais à titre d'exemple, j'ai donné le cas de municipalités qui, actuellement, sont en voie ou ont déjà constitué une commission de transport sans avoir nécessairement formé une communauté urbaine.

M. LEGER: Vous voulez dire qu'il peut y en avoir d'autres dans l'avenir, pas dans celles qui existent actuellement.

M. PINARD: C'est un pouvoir qui sera accordé à des municipalités de le faire.

M. LEGER: D'accord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela répond à la question que je vous posais ce matin, concernant la commission...

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe e)?

M. PINARD: Au paragraphe e), il y a un amendement. Le paragraphe e), actuellement, se lit comme suit: "Imputer le paiement des dépens dans toute affaire d'expropriation qu'elle est appelée à décider." L'amendement retranche, à la deuxième ligne du paragraphe e), les mots "d'expropriation", pour que le paragraphe e) se lise maintenant de la façon suivante: "Imputer le paiement des dépens dans toute affaire qu'elle est appelée à décider." En somme, nous biffons du paragraphe e) les mots "d'expropriation".

M. LATULIPPE: Cela veut donc dire que vous allez être ouvert à des subventions à l'avenir?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non.

M. PINARD: Pas nécessairement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce sont les dépens, c'est dans des causes.

M. PINARD: J'ai dit tantôt que c'était dans le cas d'adjudication des dépens dans une affaire qui sera portée devant la commission des transports.

M. LATULIPPE: J'ai saisi.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Paragraphe f)? Il y a amendement également.

M. PINARD: Le paragraphe f) se lit, actuellement, comme suit: "fixer les compensations visées aux paragraphes k) et l) de l'article 5." A titre d'amendement, il s'agit de remplacer, à la deuxième ligne du paragraphe f), les lettres k) et l) et i)...

M. LE PRESIDENT: Non, c'est 1) qu'on devrait lire, je pense.

M. LEGER: Lire 1) à la place de i).

M. LE PRESIDENT: Dans le projet de loi, c'est k) et l).

M. LEGER: L'amendement est k) et l), non? D'accord, par j) et k).

M. PINARD: Alors, est-ce qu'on me permet? C'est qu'il y avait déjà eu un amendement d'apporté à l'article 5, si vous vous souvenez bien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On avait supprimé le j).

M. PINARD: C'est ça. Il faudrait maintenant lire le paragraphe f) de la façon suivante: "fixer les compensations visées aux paragraphes j) et k) de l'article 5."

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Cependant, les amendements proposent un nouveau paragraphe, soit le paragraphe g).

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer son amendement?

M. PINARD: Ce nouvel article 30 g) permettrait à la Commission des transports de reconnaître la représentativité d'un groupe de camionneurs artisans. Déjà, lorsque nous vous présentions notre politique de transport, nous faisions voir, aux articles 61 et suivants, que les camionneurs artisans traiteraient avec une division administrative distincte de la commission. Cette division administrative est celle qui se trouve mise en place par l'article 16, paragraphe 3. Mais pour traiter eux-mêmes avec une division de la commission, les camionneurs artisans trouveront, vraisemblablement, avantageux d'être groupés sous une forme ou sous une autre. On a maintes fois avancé la formule de la syndicalisation alors que, personnellement, j'avais avancé la formule de la coopérative.

Mais déjà, lorsque nous annonçons notre politique des transports, nous disons, à l'article 65, que ce n'est pas en accordant le statut syndical aux camionneurs artisans que le gouvernement pourra leur garantir un travail per-

manent puisqu'un tel statut amènerait nécessairement l'abolition des clauses de protection présentement en vigueur. Ceci, les camionneurs artisans l'ont bien compris. A la suite de nombreuses rencontres et consultations, les camionneurs artisans ont eux-mêmes trouvé opportun d'abandonner la formule syndicale, à la condition, toutefois, que certaines de leurs exigences soient respectées.

En résumé, les camionneurs artisans trouvaient juste d'abandonner la formule syndicale, mais à la condition que le gouvernement prévoie un mode de reconnaissance juridique à un groupe de camionneurs québécois comme organisme responsable et représentatif du métier — et ce pour tout le Québec — et que le gouvernement détermine, dans la réglementation découlant du bill 23, un secteur d'activité réservé aux camionneurs artisans dans le domaine du transport visé aux paragraphes 3 a) et 3 b) de l'article 16 du bill 23.

C'est cette reconnaissance que nous voulons confier à un organisme indépendant de la commission et le gouvernement, à l'intérieur des pouvoirs qui lui auront été confiés, pourra réserver un secteur d'activités aux camionneurs artisans dans le domaine du transport.

Alors, je pense que cela recoupe sensiblement les explications que nous avons données ce matin, le député de Bourassa et moi-même, sur la nature, les conditions, les modalités du protocole d'entente intervenu entre l'Association des camionneurs artisans indépendants du Québec et les ministères des Transports et de la Voirie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre...

M. PINARD: Je répète aussi que, dans mon esprit et par voie d'interprétation, je n'ai jamais voulu admettre qu'il y aurait une seule association qui pourrait être reconnue comme le porte-parole, l'organisme qui devait regrouper tous les camionneurs artisans. J'ai soulevé le cas d'une coopérative qui existe dans le Lac-Saint-Jean je crois. Il existe une association sur la Côte-Nord, avec la formule coopérative. Tous ces groupes poursuivent les mêmes fins mais à l'intérieur d'une formule différente. Alors, je trouve difficile de leur enlever des droits et des privilèges qui ont été accordés à d'autres qui s'étaient regroupés en association, en vertu d'une formule différente.

C'est pourquoi j'ai dit que nous laissons le soin à la Commission des transports, éventuellement, si le cas se présente, d'adjuger sur le caractère exclusif de la représentativité d'une association par rapport à une autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans le protocole dont le ministre nous a donné copie, ce matin, il est dit ceci, dans les prérequis: "Nous n'exigeons pas la formule syndicale traditionnelle si les conditions suivantes sont remplies:

a) que le gouvernement renonce à sa décision relativement à la formule coopérative".

M. PINARD: Ce sont les artisans qui ont demandé cela.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Le ministre nous a parlé d'un protocole signé entre lui et les camionneurs artisans.

M. PINARD: Non, non.

M. PAUL: Il a dit que, lui, ne l'avait pas voulu.

M. PINARD: C'est-à-dire que, moi, je ne pouvais pas signer parce que je ne voulais pas engager, par ma signature, comme membre de l'Exécutif gouvernemental, la Commission des transports qui, peut-être, aurait à adjuger sur le caractère de représentativité d'une association par rapport à l'autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voulais que le ministre précisât justement parce que, dans cette sorte de lettre d'intention, d'expression de volonté des camionneurs artisans, il est dit ceci: "Que le gouvernement renonce à sa décision relativement à la formule coopérative". Or, le ministre vient de nous dire, tout à l'heure, qu'il n'est pas possible d'admettre qu'il n'y ait qu'une seule association; qu'il existerait déjà une association, dite coopérative, qui pourrait être reconnue et qui tomberait sous le coup du paragraphe g), ici. Est-ce que, ce faisant, le ministre pense qu'il respecte la volonté exprimée par les camionneurs artisans, puisqu'il nous a dit qu'ils étaient satisfaits des rencontres et des ententes qui étaient intervenues?

M. PINARD: J'ai fait la mise en garde suivante: Très bien, vous prétendez représenter le plus grand nombre des camionneurs artisans, dans le territoire québécois. Mais vous savez fort bien qu'il existe d'autres camionneurs artisans qui se sont regroupés dans des associations à formule coopérative. Si, par la persuasion, vous obtenez leur adhésion, il n'y aura plus de problème. Il y aura une seule association qui sera représentative de l'industrie du camionnage artisan du Québec. Si, par hasard, les camionneurs artisans, regroupés dans une association à formule coopérative, refusent d'adhérer à la vôtre, ne me demandez pas, par un acte d'autorité, de les obliger à faire partie de votre association.

Vous prétendez représenter le plus grand nombre. Certainement que la Commission des transports en tiendra compte, le cas échéant. Mais cela ne pourra pas empêcher des camionneurs artisans, regroupés dans une association à formule coopérative, d'aller se présenter devant la Commission des transports, de faire valoir leurs droits et de faire adjuger sur leurs requêtes. Nous nous sommes entendus, là-dessus.

M. PAUL: Cela n'a pas été accepté?

M. PINARD: Comme ils représentaient la majorité, ils ont dit: Il n'existe pas de problème. Nous sommes sûrs que ces camionneurs, quand nous irons les voir, que nous leur ferons valoir la rentabilité de notre association, de notre formule, les avantages économiques et autres qu'il y a à faire partie de notre groupe, au plan du rabais des primes d'assurance, au plan du rabais des prix d'achat des pièces de rechange des camions, etc., viendront s'intégrer dans notre association. Malheureusement, tel n'a pas été le cas, d'après les renseignements que nous avons obtenus et d'après la visite qui m'a été faite par des représentants de l'Association des camionneurs artisans du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord, qui s'étaient formés en vertu d'une formule coopérative.

Ils ont dit: C'est vrai. Nous avons engagé un dialogue, mais, finalement, nous n'avons pas pu nous entendre. Ils ont dit: Comment agir maintenant? J'ai répondu: Je vous ai toujours dit que la Commission des transports, qui serait formée en vertu des dispositions du bill 23, pourrait adjuger sur le caractère de représentativité et sur toute requête que vous pourriez présenter devant elle. Ne me demandez pas, dans votre cas, puisque j'ai refusé, de le faire dans le cas de l'autre, par un acte d'autorité émanant de moi-même, comme titulaire du ministère des Transports et de la Voirie, de déterminer ou de trancher qui doit avoir l'exclusivité de la représentativité.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai pas de raison de mettre en doute la bonne foi du ministre, non plus que des personnes...

M. PINARD: Est-ce que le député me permettrait, pour bien terminer le cheminement de ma pensée, d'ajouter que cela signifie pour moi que l'Association nationale des camionneurs artisans du Québec ne sera pas obligée de recourir à la formule coopérative. C'est ce que signifie, à mon point de vue, le paragraphe qu'a lu tantôt le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela peut vouloir dire ça, mais ça peut vouloir dire autre chose.

M. PINARD: Moi-même, en somme, si vous vous en souvenez, dans ma première déclaration j'avais espéré et j'avais même souhaité ardemment — je l'admets — que les artisans se forment en association, mais à l'intérieur de la formule coopérative, ce qu'ils ont refusé, pour la majorité d'entre eux. Mais je ne voulais pas non plus me commettre de façon irrémédiable vis-à-vis d'eux et à l'encontre des autres qui, par hasard — et c'est un fait acquis — n'ont pas voulu adhérer à leur association, voulant cependant rester associés à l'intérieur de la formule coopérative.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici je voudrais faire un essai de concordance entre le paragraphe g) — amendement que propose le ministre — et un paragraphe de la déclaration du 14 avril 1972, où le ministre dit: "Le gouvernement, par la Commission des transports qui sera créée par l'adoption du bill 23, reconnaîtra un organisme groupant tous les camionneurs artisans, tel que défini par l'ordonnance 13 de la Commission du salaire minimum." Et on dit ici: "Reconnaître tout organisme qu'elle juge représentatif des transporteurs québécois qui ne possèdent qu'un véhicule, qu'ils conduisent eux-mêmes, qu'ils utilisent, etc..., matière en vrac, visée à l'article 16".

C'est ce paragraphe de la déclaration du ministre qui se trouve repris ici sous forme légale dans le texte de loi. D'une part, compte tenu de ce que vient de dire le ministre au sujet de la formule coopérative, du refus des camionneurs artisans d'accepter la formule coopérative et compte tenu, d'autre part, de l'existence de telles coopératives, je pense que les choses restent dans l'état, et que le ministre va se retrouver, quand la loi sera adoptée et qu'on la mettra en application, avec le même problème qu'il avait avec les camionneurs artisans.

M. PINARD: Je ne le pense pas. Les modifications qui ont été apportées à l'arrêté en conseil no 3142, à cause du moratoire de 3 ans qui a été accordé à des camionneurs artisans qui sont propriétaires de deux ou trois camions, ont permis de jeter du lest et de faire voir des avantages qu'à l'époque je ne pouvais pas concevoir parce que je m'en tenais — j'étais peut-être trop legaliste à l'époque, et mes conseillers juridiques l'étaient peut-être également trop, ainsi que le ministre du Travail — à la définition du camionneur artisan tel qu'il est défini dans l'ordonnance no 13. Cette ordonnance dit que pour être artisan, il faut être propriétaire d'un seul camion, en faire son commerce principal et le conduire soi-même. Nous étions pris avec le texte de loi, à tout le moins un texte de règlement, et il m'était bien difficile de le mettre de côté.

A force de discuter et d'engager le dialogue, nous avons jeté du lest de part et d'autre et c'est pourquoi les artisans ont accepté de signer le protocole lu tantôt par le député de Chicoutimi. J'ai toujours posé le problème des autres artisans qui pourraient refuser de se regrouper à l'intérieur de l'Association nationale des camionneurs artisans du Québec et qui voudraient rester regroupés à l'intérieur d'une formule coopérative. J'ai dit: C'est à vous de vous entendre entre vous et probablement que s'il y a autant d'avantages que vous le prétendez, ils n'offriront pas de résistance et ils vont accepter. Pourquoi au juste ces camionneurs artisans regroupés à l'intérieur de la formule coopérative refusent-ils d'adhérer à l'Association des camionneurs artisans? Ce sont eux qui auront à le dire. Et s'il y a une place pour le dire mainte-

nant, c'est devant la Commission des transports, et non plus devant le ministre.

Sur le plan pratique, les artisans sont protégés de la façon que vous savez: ils ont une espèce d'exclusivité ou de priorité dans le domaine du transport des agrégats routiers. C'est le cas aussi des camionneurs artisans regroupés à l'intérieur de la formule coopérative, sauf qu'ils se cognent, évidemment, parce que les artisans de l'ANCAI prétendent être plus représentatifs que les artisans regroupés dans l'association coopérative.

C'est la commission qui déterminera tout ça, après une enquête approfondie. Et, comme l'a dit le ministre du Travail en Chambre, quelques fois, si le conflit s'envenime, j'enverrai un enquêteur spécial faire le décompte, faire l'inventaire du nombre de camionneurs artisans regroupés à l'intérieur de l'association coopérative par rapport à ceux qui sont regroupés à l'intérieur de la formule choisie par les camionneurs artisans de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants du Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait me dire si les amendements, dont l'amendement g) en particulier, ont été portés à la connaissance de l'Association nationale des camionneurs artisans?

M. PINARD: Moi, je n'ai plus revu les représentants de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants, ce qui me prouve qu'ils sont satisfaits du contenu du protocole intervenu le 14 avril, je crois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le 14 avril.

M. PINARD: Alors, ça veut dire que, pour eux, ça va bien. Ceux qui s'inquiètent le plus de leur sort, ce sont ceux dont j'ai parlé tantôt qui sont regroupés dans une association coopérative au Saguenay-Lac-Saint-Jean et sur la Côte-Nord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous comprendrez que nous avons eu de nombreuses représentations. Les bureaux des députés ont été assiégés littéralement, et c'était normal, par cette association des camionneurs artisans, et le ministre a donné des assurances. Il y en a une qui se trouve dans le communiqué émis le 14 avril 1972 par le ministre. Le paragraphe g) me paraît reprendre le paragraphe a) de la déclaration du ministre. Seulement je voulais savoir du ministre, dans la mesure où il peut me le dire, si les camionneurs artisans ont été consultés avant la rédaction de ce paragraphe g) et si ça répond aux demandes qu'ils avaient faites. Personnellement, je n'accepterais pas de voter une loi comportant cette prescription si elle ne correspondait pas à ce que les camionneurs artisans avaient demandé.

M. PINARD: Oui, ça recoupe sensiblement les modalités de l'accord intervenu entre nous.

Je peux vous lire une lettre du 24 avril 1972 adressée à M. Bernard Gagnon, chef du bureau de l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc., 2750, chemin Sainte-Foy, suite 108, Sainte-Foy, Québec.

"Cher monsieur,

"Mon sous-ministre, Me Adolphe Roy, me fait part de votre demande concernant le nombre de camions pour chaque camionneur artisan.,

"La présente est pour vous informer que j'accepte la proposition que vous faites de fixer à 3 le nombre maximum de camions possédés par un camionneur pour être admissible comme membre du groupe à être reconnu pendant la période de trois ans prévue au communiqué que j'ai émis vendredi le 14 avril 1972.

"Il est bien entendu que le groupe à être reconnu devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que, pendant cette période maximum de trois ans, le nombre de camions possédés par chaque camionneur artisan soit réduit à un.

"Recevez, cher monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

"Le ministre des Transports, Bernard Pinard,

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous avez eu réponse à cette communication?

M. PINARD: C'est-à-dire que, moi, je répondais à une lettre de M. Bernard Gagnon, datée du 24 avril 1972, adressée à M. Adolphe Roy, sous-ministre des Transports, qui soulevait lui-même le problème.

J'ai répondu que sa demande nous paraissait acceptable, selon les conditions que j'ai expliquées dans ma lettre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et vous n'avez pas eu de nouvelles depuis?

M. PINARD: Personnellement, je ne les ai pas revus, sauf que M. Jean Normand, du ministère de la Voirie, est resté en contact avec eux de façon continue, comme il est en contact avec l'autre groupe de camionneurs regroupés à l'intérieur d'une formule coopérative, pour bien appliquer le contenu du protocole intervenu le 14 avril en matière d'adjudication de contrats de transport sur les chantiers routiers et pour être capable de faire respecter les droits des uns et des autres.

M. LATULIPPE: Il y a aussi un problème fondamental qui a été soulevé par le député de Chicoutimi. Quand on regarde bien dans le protocole d'entente, on dit que le gouvernement, par la Commission des transports qui sera créée par l'adoption du bill 23, reconnaîtra un organisme groupant tous les services et le paragraphe g) dit: "Reconnaître tout organisme qu'elle juge nécessaire". Je me demande si, en fonction du protocole, il n'y a pas eu une certaine exclusivité donnée, à ce moment-là. Là, on se trouve à jouer sur les mots.

Je ne sais pas si le ministre, dans les pourparlers qu'il a eus avec les camionneurs artisans, s'est entendu pour dire que, dans une région où ils n'auront pas la majorité, ce sera l'association majoritaire qui l'emportera ou quelque chose comme cela. A ce moment-là, on va entrer dans un dédale qui va déboucher certainement sur des conflits.

M. PINARD: En tout honnêteté, je leur ai dit...

M. LATULIPPE: C'est écrit autrement, quand même.

M. PINARD: ... Ne me faites pas trop préciser, parce qu'il pourrait arriver que votre représentativité soit contestée. Il y a, quand même, des tribunaux qui peuvent s'occuper de la contestation de la représentativité réclamée par un groupe ou par une association. C'est pourquoi, dans le protocole intervenu le 14 avril et dans le texte du paragraphe g), vous avez les mots "un organisme groupant". Le mot "un" n'accorde pas l'exclusivité, parce que cela laisse la latitude à la commission de déterminer quel est cet organisme représentatif.

Si nous essayons d'interpréter la signification du mot "tout" organisme, ce peut être un ou plusieurs organismes. Comme les camionneurs artisans ont intérêt à se regrouper dans un ou quelques organismes, je ne vois pas que ce soit plusieurs, sauf qu'ils pourraient peut-être faire la preuve que, dans certaines régions, ils ont intérêt à ne pas adhérer à la même association, mais la commission aura le pouvoir d'adjudger aussi là-dessus.

M. LATULIPPE: Est-ce que l'Association des camionneurs artisans compte accepter le principe qu'il y ait plusieurs formes de représentation?

M. PINARD: Au début, elle n'était pas très souple; elle voulait avoir l'exclusivité de la représentation. Elle voulait forcer tous les autres camionneurs artisans à adhérer à son groupement. J'ai dit: Comment voulez-vous que nous le fassions? Nous ne sommes pas en pays de dictature. Il y a, quand même, la liberté de choix des individus ou des groupes d'individus. Finalement, ils ont concédé sur des points, nous avons concédé sur d'autres et nous en sommes arrivés à l'entente contenue au document du 14 avril 1972.

C'est un problème que nous traînons depuis de nombreuses années, que ce soit sous un gouvernement ou sous un autre. Nous avons pensé qu'il était temps d'en arriver à une entente, si cette entente était possible. Est-ce qu'elle va donner à 100 p.c. satisfaction aux uns et aux autres? C'est peut-être un peu trop présomptueux de l'affirmer mais je pense qu'avec le temps les choses vont se tasser et que chacun y trouvera son intérêt.

M. LATULIPPE: Je tiens à mentionner que cela prête, quand même, à confusion. Si on veut l'interpréter dans un sens ou dans l'autre, on peut y trouver peut-être ce qui fait son affaire.

De toute façon, j'exprime certaines réserves là-dessus. Il semble qu'il y aurait une contradiction entre l'attitude que le gouvernement adoptait le 14 avril et l'article g). Je suis obligé de dire cela; je ne sais pas exactement quelles discussions ont eu lieu, mais je fais quand même cette réserve.

M. PINARD: Je vois mal comment la Commission des transports — je ne veux pas commettre d'avance la Commission des transports — sur une preuve qui serait faite que tel groupe a dans ses rangs 4,000 ou 5,000 camionneurs artisans par rapport à tel autre groupe qui n'en a que 200 ou 500, ne pourrait pas accorder un caractère de représentativité plus grand à ce groupe qu'à l'autre.

Je dis que ce n'est pas ma responsabilité, comme ministre des Transports, de le déterminer par un acte politique. Je préférerais que ce soit la Commission des transports qui le détermine par un acte à caractère quasi judiciaire ou judiciaire.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Bourassa.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ma question serait plutôt au niveau de la Voirie puisque ces camionneurs travaillent pour la voirie. Un camionneur a trois ans pour liquider et devenir artisan. Le fameux mot artisan, nous ne pouvons jamais savoir ce que ça veut dire au juste. Si nous regardons dans tous les dictionnaires, ça veut dire bien des choses.

Le camionneur qui a trois camions peut décider qu'il ne les vend pas; il a deux chauffeurs qui travaillent pour lui, il fait vivre deux familles. Qu'arrive-t-il au bout des trois ans? Il ne peut pas faire partie de cette association. La voirie lui donnera-t-elle du travail quand même?

M. PINARD: Après l'expiration du moratoire de trois ans, il faut qu'il ne soit propriétaire que d'une seule unité pour être éligible aux privilèges qui ont été accordés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Celui qui a trois camions, il est fini; il y en a deux qui doivent s'en aller dans la cour. On enlève l'initiative d'administrer trois ou cinq camions. Il faut, d'ici trois ans, qu'il vende absolument, sans ça il n'est plus sur le marché du travail.

M. PINARD: Un instant, cet accord parle d'une régionalisation des travaux. Alors, ce ne sera pas le privilège de tout le monde d'avoir à transiger avec la voirie dans le cadre de l'entente intervenue le 14 avril.

M. TREMBLAY (Bourassa): Une autre ques-

tion au ministre de la Voirie. Si un camionneur qui demeure dans le comté de Maskinongé à Louiseville, décide de ne faire partie d'aucune association, s'il veut gagner sa vie, s'il a une famille à faire vivre, que faites-vous dans un tel cas? Le gars ne travaille pas, ne peut pas transporter de pierre, de graviers, rien? Il doit y avoir une liberté. Où est-elle la liberté?

M. PINARD: Là vous posez tout le problème de l'accréditation syndicale.

M. TREMBLAY (Bourassa): Parce que ça existe encore dans les comtés ruraux un homme qui veut avoir sa liberté.

M. PINARD: Autrefois nous avions des décrets; certains ont été abolis, d'autres ont été maintenus, mais la plupart ont été abolis. Que voulez-vous? C'est la vie du syndicalisme dans une civilisation moderne. Cela pose tout le problème de la liberté de l'individu par rapport à la liberté réclamée par des groupes d'individus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre me permettra de lui faire remarquer, à la suite des propos du député de Bourassa, que la formule d'association des camionneurs artisans a été pensée précisément parce qu'il existait cette sorte de jungle, un ensemble de gens qui, à droit, à gauche, avaient un camion et réclamaient le droit de travailler à des chantiers. Les camionneurs — et je l'ai vécu dans ma région — s'adressaient alors au divisionnaire de la voirie, faisaient assaut et assiégeaient les bureaux du divisionnaire ou des responsables de la voirie. Ils venaient même chez le ministre et chez le député et disaient: Moi, je veux travailler, pouvez-vous me recommander au divisionnaire? Moi, je veux faire ci; moi, je veux faire ça. Les camionneurs, pour éliminer ces conflits réels et virtuels ont décidé de se grouper en association. C'est de là qu'est née l'Association des camionneurs artisans. Evidemment, le député de Bourassa pose la question: Est-ce qu'il sera permis à un individu d'avoir son camion et de jouir des privilèges qu'auront les gens, les camionneurs qui se sont groupés dans des associations?

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a des travaux qui...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député me permet, je vais poursuivre. Moi, je me dis que si les camionneurs artisans, ayant travaillé individuellement pendant des années et s'étant rendu compte que c'était une source de conflits perpétuels, ont voulu former une association c'est précisément pour éliminer ces difficultés que représentait la sollicitation individuelle.

Ils ont voulu se donner une force en s'unissant. Le député pose une question qui est pertinente. Il dit: Si moi, je ne veux être

membre d'aucune association, comment pourrai-je tirer avantage des travaux de voirie, etc? Je pense qu'on pose tout le problème...

M. TREMBLAY (Bourassa): Puisque le gars paie des taxes, je me demande s'il n'a pas le droit de travailler comme un autre, surtout quand ce sont des travaux du gouvernement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En termes d'organisation moderne du travail, je pense que les camionneurs ont réglé le problème en s'associant. Ce sont eux qui sont venus nous dire qu'ils voulaient s'associer. Ils se sont associés précisément pour éviter ces difficultés que comportait la situation dans laquelle ils se trouvaient, c'est-à-dire d'être seuls et de devoir être en concurrence avec des plus gros qu'eux.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je n'ai pas posé la question pour soulever un débat.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non. Je dis au député de Bourassa que sa question reste valable, mais compte tenu de l'organisation que l'on a faite dans le Québec pour régler, justement, tous ces problèmes individuels.

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais le pire, c'est que cela ne couvre pas tout le Québec. Cela couvre seulement certains secteurs. Comme vous l'avez dit, il y a quelques minutes, le Québec, c'est grand. Il ne faut pas oublier cela.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais cela va couvrir tous les secteurs l'un après l'autre. Si vous regardez l'Association des camionneurs artisans et d'autres associations qui sont en train de se former ou qui pourront être formées, à un moment donné, on va couvrir tout le territoire.

M. LE PRÉSIDENT: Si on me le permet, je signalerai au député de Bourassa qu'il reste au Québec quelques camionneurs qui, librement, ne veulent pas adhérer à l'Association des camionneurs artisans. Ils sont conscients qu'ils ne pourront pas travailler à des travaux de voirie. Cependant, il y a d'autres activités de camionnage relevant des artisans à l'intérieur desquelles ils vont continuer à oeuvrer au Québec. C'est volontaire de la part de ces gens-là.

M. PINARD: M. le Président, je suis heureux que vous ayez soulevé ce point-là, parce que cela va permettre de libérer certains champs d'activités où tout le monde arrivait comme dans une jungle. Certains groupes de camionneurs étant privilégiés dans le secteur routier, de la voirie, on sait où ils auront à travailler. Mais ils ont libéré, par le fait même, un autre secteur de transport où l'individu, qui ne veut pas adhérer à une association de type syndical ou coopératif, pourra avoir du travail.

Mais aux privilèges qui ont été consentis aux camionneurs artisans regroupés dans la formule coopérative ou dans l'autre formule dont on a parlé tantôt, correspondent des obligations bien précises que j'ai expliquées devant le congrès des camionneurs artisans, le 30 avril 1972, au manoir du Lac-Delage.

Je leur ai dit, après avoir expliqué tous les avantages que leur apportait le protocole du 14 avril 1972: "C'est clair que vous ne profiterez pleinement de vos droits que dans la mesure où vous accepterez le concept de responsabilité contractuelle bilatérale. Chacun de vous, camionneurs artisans, vous devrez tenir vos engagements, si vous voulez que votre association négocie pour vous des contrats avantageux avec les constructeurs de routes.

"Afin de vous aider encore dans ce domaine, nous travaillons à mettre sur pied au ministère un mécanisme d'information efficace et rapide sur nos appels d'offres. Les responsables de votre organisme seront ainsi en mesure de planifier les besoins de chaque région et de dire aux commanditaires si, oui ou non, dans des cas bien précis, ils sont capables de faire face à la demande.

"Il ne faut surtout pas croire que nous accepterons de compromettre la "cédule" de nos travaux routiers ou que nous ferons la réévaluation du volume de nos travaux par région, parce que les transporteurs de cette région ne satisferont pas à la demande".

En somme, cela veut dire ceci: Nous vous accordons des privilèges pour vous permettre de vous regrouper et d'avoir du travail pour faire vivre décemment votre famille. Très bien. Nous vous privilégions, dans certaines régions; nous vous donnons un certain pourcentage sur le transport d'agrégats routiers dans certains contrats. Très bien. Mais à ces privilèges vont correspondre des obligations précises. Quand l'entrepreneur, qui a pris la responsabilité de signer un contrat avec le ministère de la Voirie pour tel montant, s'engage à faire ce contrat dans une telle période, il faut que lui, à qui on demande de prendre les camionneurs artisans plutôt que de se servir de sa propre flotte de camions, puisse compter, à l'intérieur de son programme de travaux, sur le nombre de camionneurs requis pour faire tel travail de transport de sable, de gravier, de pierre concassée ou d'asphalte, selon le cas.

A ce moment-là, vous serez obligé de vous engager à fournir le nombre de camionneurs requis et vous serez contrôlé par le résident de la voirie ou par le divisionnaire. Il faudra aussi que vous soyez en mesure, pour garantir la qualité du service demandé — et par le gouvernement et par l'entrepreneur — la disponibilité et le nombre de camions requis, de fournir un cautionnement d'exécution, c'est-à-dire pour garantir que l'entrepreneur ne sera pas mal pris au bout de la ligne dans l'éventualité où le "dispatcher", on a dit le mot français l'autre jour ...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'orienteur.

M. PINARD: ... l'orienteur, qui est au service de l'Association des camionneurs artisans et qui a la responsabilité de fournir le nombre de camions demandés par l'entrepreneur, ne ferait pas son devoir, le ferait mal ou ne réussirait pas à fournir à l'entrepreneur le nombre requis de camions. Vous aurez des obligations financières. Vous serez obligé de déposer un cautionnement de garantie sous forme de police d'assurance ou d'un montant forfaitaire à être déterminé.

M. DEMERS: Est-ce au prorata du contrat?

M. PINARD: C'est en discussion, en ce moment, avec les fonctionnaires du ministère et avec les représentants de l'Association des constructeurs de route. Je pense, à moins d'être mal informé, que cela va bien. Me Jean-Marc Béliveau, qui représentait l'association des artisans, a dit qu'il avait bon espoir de pouvoir faire assurer ce genre de services par une compagnie d'assurance canadienne-française. Je lui ai dit: Dès que vous aurez cette assurance, vous m'en ferez part. Vous m'apporterez un document signé par un représentant autorisé de cette compagnie. Vous m'apporterez également un formulaire du cautionnement de garantie.

On ne l'a pas fait, à mon niveau, en ce moment. Si cela ne l'a pas été, non plus, au niveau de M. Jean Normand ou d'un sous-ministre des Transports ou de la Voirie, je vais m'enquérir de la chose pour savoir si ce sera fait, parce qu'il est nécessaire que ce soit fait. Ce sera pour l'ensemble parce que je ne vois pas comment, individuellement, le camionneur artisan pourrait fournir cette garantie. Ils pourront le faire dans leur groupement.

M. LATULIPPE: Cela ne se répétera pas chaque fois qu'il va y avoir de nouveaux contrats. Cela se fera d'une façon permanente pour...

M. PINARD: Cela se fera aussi, comme je l'ai expliqué tantôt, au niveau régional.

Maintenant, pour répondre au député de Bourassa, la définition du mot "artisan", nous la retrouvons dans le contenu de l'ordonnance no 13. Nous avons voulu reprendre la même définition dans le texte du bill 23 et dans le contenu de l'entente intervenue le 14 avril 1972, de façon que personne ne joue sur la définition du mot "artisan".

M. TREMBLAY (Bourassa): De toute façon, je ne m'oppose pas aux termes "trois ans". Mais je veux vous faire remarquer qu'on enlève peut-être l'enthousiasme de certaines personnes qui ont les capacités d'avoir des chauffeurs, d'avoir trois ou quatre camions, même cinq camions. Là, elles se voient dans l'obligation, d'ici trois ans, de se départir de quatre camions. Il faut se poser une question: Ces camions, en

ne fonctionnant pas, mènent les familles au chômage. Est-ce que ces familles peuvent racheter un camion? C'est un autre problème. Est-ce que le chauffeur de ce camion peut racheter le camion? Est-ce qu'il a des garanties de la caisse populaire ou de la banque? C'est là que je trouve — je ne dis pas que c'est une erreur — qu'à un moment donné, s'il y a trois ou quatre camions et qu'on ne peut en garder qu'un, les trois chauffeurs, les trois pères de familles tombent en chômage.

M. LATULIPPE: Il revendra les camions.

M. DEMERS: Et si le syndicat les refuse?

M. TREMBLAY (Bourassa): Comme c'est là, il faut qu'il retourne à un camion, s'il en a trois.

M. PINARD: Il y a aussi une autre obligation qui a été imposée aux camionneurs artisans. Pour éviter la prolifération, pour qu'ils ne procèdent pas à des achats massifs de camions, dans l'inter règne que nous vivons, en ce moment, j'ai stipulé que tout camion acheté et immatriculé après le 15 avril 1972 ne pourrait plus être compté parmi le groupe de camionneurs que nous avions inventoriés grâce aux statistiques fournies par le ministère des Transports et, d'autre part aussi, par l'association. Nous allons geler le nombre de camionneurs, parce que nous trouvons que nous en avons assez. Cela permettra aux camionneurs indépendants, dont parle le député de Bourassa, d'aller chercher une partie du transport dans le secteur privé ou dans d'autres secteurs gouvernementaux, comme le transport forestier, par exemple, où il est permis à un camionneur indépendant de faire du transport.

Je pense que les choses vont mieux s'équilibrer et qu'il y aura suffisamment de travail pour les uns et pour les autres, sans que cela donne lieu à de la discrimination véritable. Il peut y avoir peut-être une perte de certains droits ou de certains avantages. Mais je pense que, dans l'ensemble, la formule me paraît acceptable.

M. LATULIPPE: Avez-vous également exigé de l'association qu'elle accorde une priorité, pour entrer dans l'association, justement aux travailleurs dont parlait le député de Bourassa qui, antérieurement, travaillaient pour un gars qui avait deux ou trois camions, qui se retrouve le lendemain matin avec un seul camion? Il y a deux gars qui se retrouvent à la porte. Ils ont peut-être la possibilité, eux-mêmes, d'acheter leur propre camion. Ont-ils une préférence ou une priorité à l'intérieur de l'association, avec les réserves que vous avez exprimées tout à l'heure?

M. PINARD: Nous avons demandé à l'association de faire le règlement, mais nous avons indiqué de quelle façon le règlement devait être fait aussi. Ils ont accepté de faire une rotation. Ils vont donner la préférence aux propriétaires

d'un seul camion, d'abord, par la suite aux propriétaires de deux camions et, par la suite, aux propriétaires de trois camions, de sorte que le camionneur véritablement artisan soit toujours privilégié par rapport aux autres qui ne répondraient pas à la définition exacte et complète du mot artisan. Vous savez ce que je veux dire, compte tenu du moratoire qui est accordé à tous ceux qui possèdent plus d'un camion.

M. LATULIPPE: Cela ne répond pas tout à fait à la question. Dans deux ans, trois ans ou quatre ans, l'employé va perdre, justement, la conduite du camion pour un autre employeur, est-ce qu'il peut avoir priorité à l'intérieur de l'association, en regard des autres?

M. PINARD: Nous parlons du propriétaire.

M. LATULIPPE: Je parle de l'employé du propriétaire.

M. PINARD: Vous ne soulevez pas le même problème.

M. LATULIPPE: Non, ce n'est pas le même problème.

M. PINARD: A ce moment-là, l'employé du propriétaire est couvert par l'ordonnance no 13, l'ancienne cédule des justes salaires. Ce n'est pas le même problème. Il y a une loi qui protège le conducteur employé et non propriétaire du camion, c'est-à-dire qu'il est protégé quant au salaire qui doit lui être payé, compte tenu des dispositions de l'ordonnance no 13, c'est-à-dire l'ancienne cédule des justes salaires. L'entrepreneur ne peut pas le payer n'importe quel prix si...

M. LATULIPPE: C'est à l'intérieur de l'association. Le gars a certains droits acquis, tout de même.

Je ne voudrais pas qu'il se retrouve demain matin, qu'il n'ait plus de droits dans une association.

M. PAUL: Si vous me permettez. La question posée par le député de Frontenac est la suivante: Supposons que Rémi Paul, député de Maskinongé, ait trois camions. Dans trois ans, deux de ses camionneurs doivent être remerciés de leurs services. Le député de Frontenac demande: Ces deux camionneurs remerciés de leurs services, est-ce qu'ils pourront avoir une certaine protection ou reconnaissance de leur expérience ou de certains droits acquis?

M. PINARD: En toute franchise, je ne peux pas me commettre à sujet. Mais je pense que ces conducteurs de camions, non-propriétaires, mais qualifiés dans ce métier, vont trouver facilement de l'emploi dans les entreprises de camionnage, chez les constructeurs de routes,

qui pourront quand même avoir le droit d'utiliser 25 p.c. de leurs camions sur des chantiers routiers. J'ai l'assurance de l'Association des constructeurs de routes qu'ils recherchent les vrais bons conducteurs de camions qui, pour faire plus d'argent, ne les brisent pas dans un court espace de temps. Tout en recherchant le meilleur gain possible, ils prennent des dispositions pour bien conduire le camion en toute sécurité, sans le briser, et pour lui donner la plus grande longévité possible. Cela compte dans le coût de l'exécution d'un contrat.

Et je vous assure que le camionneur qui est véritablement responsable et honnête trouve facilement de l'emploi chez les entrepreneurs routiers ou dans une entreprise de transport du secteur privé.

M. TREMBLAY (Bourassa): Remarquez bien que c'est parce que ça a été fait par le ministre de la Voirie. Je ne suis pas au ministère de la Voirie.

M. PINARD: Avec le ministre du Travail.

M. TREMBLAY (Bourassa): Alors, je vous pose la question. Ce qui est encore pire, c'est que, dans les trois ans, celui qui a trois camions, ne pourra même pas les revendre à ses chauffeurs, même si les camions valent moins cher. Depuis le 15 avril les nouveaux noms se trouvent à être gelés. C'est donc sûr que ces deux chauffeurs de camions doivent se trouver du travail pour une compagnie.

Mais vous allez prendre le gars qui demeure dans une région plus éloignée. Il n'y a pas beaucoup de compagnies de construction, de compagnies de transport. S'il y a quelques artisans camionneurs qui ont trois chauffeurs, ces gars-là vont avoir beaucoup de difficultés à se placer comme chauffeurs. C'est un problème qui peut survenir dans trois ans. Nous allons être encore ici pour le résoudre, mais nous trouverons une autre façon.

M. PAUL: Le député de Bourassa est pas mal téméraire.

M. LE PRESIDENT: J'ai rencontré l'exécutif de l'association des camionneurs de mon comté pour voir avec eux différents aspects de cette question-là. Au niveau de l'association du comté, il a été convenu que présentement ils n'acceptaient pas de nouveaux adhérents. Cependant, lorsqu'un camionneur possède deux, trois camions, ou même plus serait assujéti à l'obligation qui est prévue dans l'entente, pour autant que ce propriétaire vende le camion à un de ses chauffeurs, ils l'accepteraient comme nouvel adhérent dans l'association du comté. Cela me paraît assez logique comme position. C'est propre aux camionneurs artisans du comté de L'Islet.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant,

M. le Président. Il y a ici une disposition qui paraît ne pas rejoindre l'expression d'opinion du président et député de L'Islet.

M. LE PRÉSIDENT: Je vous fais part d'une décision prise par l'association.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord chez vous, mais, dans le document signé, on dit: "Tout camionneur désirant obtenir un permis de transport en vrac de la commission devra, notamment faire la preuve préalable qu'il était déjà propriétaire d'un ou plusieurs camions au 15 avril 1972 ou que le secteur réservé à l'artisan exige telle émission de permis."

Alors, si vos gens à L'Islet ont procédé de telle façon et ont donné telle assurance, ils n'ont pas respecté l'entente qui semble avoir été conclue.

M. LE PRÉSIDENT: Oui, mais c'est leur façon de voir les choses.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Elle est unilatérale, cette entente. Au fond, c'est tout simplement une expression d'opinion, c'est-à-dire une volonté.

M. PAUL: Cela peut servir de guide à la commission qui aura à étudier le problème quant à la reconnaissance de l'organisme majoritaire qui pourrait transiger au nom des camionneurs.

M. PINARD: Il y aurait d'autres motifs justifiant le ministre de la Voirie de ne pas se commettre aussi dans l'entente, par la signature qu'il aurait pu y apposer. C'est que je ne suis pas l'employeur de ces camionneurs artisans.

M. PAUL: C'est ça.

M. PINARD: Je ne voulais, quand même, pas contracter des obligations que je n'aurais pas été moi-même en mesure de remplir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je signalais ça, parce que l'interprétation du député de L'Islet est erronée en regard de ce document. Moi, je le répète au ministre: Je suis bien prêt à accepter le paragraphe g) ou l'amendement, mais il me paraît que les choses demeurent en état et que l'entente ou, enfin, les accommodements qu'on pense avoir obtenus du ministre des Transports n'existent que dans l'ordre des intentions, sauf pour le paragraphe g) où il est dit que "tout organisme que juge représentatif", ce qui sera le travail d'ailleurs de la Commission des transports...

M. PINARD: C'est plus que de bonnes intentions. C'est une situation de fait qui, en ce moment, est certainement avantageuse pour les camionneurs artisans, de leur propre aveu.

La preuve, c'est qu'ils sont venus hanter nos

bureaux, bureaux de député, bureaux de ministre, pendant de très nombreuses années et que, tout à fait par hasard, depuis que ce protocole d'entente a été signé, le 14 avril, ils sont disparus. Ils ne sont plus dans vos bureaux et vous ne m'en parlez plus. Vous ne soulevez pas le problème devant l'Assemblée nationale.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ils sont venus chez moi, la semaine passée.

M. PINARD: Sauf que, dans certains cas particuliers, il y a des problèmes. On vient d'en souligner un.

L'interprétation, le respect ou l'application du contenu de ce protocole n'est pas uniforme partout, compte tenu...

M. PAUL: Il n'est pas accepté partout.

M. PINARD: ... des intérêts divergents qui se font jour à certains endroits. C'est pour cela que je dis qu'il y a une amélioration sensible. L'expérience nous prouvera si cette formule peut recevoir une accréditation plus officielle par la Commission des transports, le cas échéant.

Un bel effort a quand même été tenté de part et d'autre, de la part du gouvernement et de la part de ces artisans.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a reçu un briquet pour services rendus à l'association?

M. PINARD: Un bulletin?

M. PAUL: Un briquet?

M. DEMERS: ... pas d'essence.

M. PINARD: Moi, ils m'ont invité à prononcer une conférence à leur congrès annuel.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est parce qu'ils étaient à court de conférencier.

M. PINARD: Peut-être, mais ils ont été satisfaits de ma conférence. C'était une des rares fois que j'avais pu...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un de vos secrétaires avaient dû l'écrire très bien.

M. PINARD: Je vais donner le mérite au scripteur de mon texte, mais je pense que c'était une des rares fois que j'ai été applaudi par eux.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On m'a dit qu'ils étaient tellement endormis à la fin qu'il y en a juste un qui a applaudi, et c'était le ministre; il était réveillé.

M. PINARD: Au contraire, ils m'ont dit que c'était une des rares fois qu'ils avaient réussi à se faire fouetter par un politicien.

M. PAUL: Se faire quoi? Exploiter?

M. PINARD: Fouetter.

M. PAUL: J'avais compris "exploiter".

M. LE PRESIDENT: Paragraphe g), adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté, M. le Président, avec toutes les réserves que nous y avons mises.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LEGER: A l'article 31, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Non, les amendements à l'article 30 et les additions de paragraphes.

M. PINARD: J'ai un amendement à apporter à l'article 30. Il faudrait inclure, à l'article 30, un paragraphe h): Reconnaître une commission scolaire, une association de commissions scolaires ou une fédération de commissions scolaires comme représentative d'une ou de plusieurs commissions scolaires. Cette commission, association ou fédération peut agir au nom des commissions scolaires auprès d'une commission des transports d'une communauté urbaine ou régionale en matière de transport scolaire.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: Cet article a été ajouté à la suite d'une demande de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec. Je pense que c'est Fernand Lefebvre qui était président et qui est devenu l'ex-président.

M. PAUL: Il n'a pas été défait par un péquiste.

Le PQ n'a pas connu de grand succès aux dernières élections scolaires.

M. DEMERS: En dépit des manifestes.

M. PAUL: Louis Bernard n'est pas commissaire.

M. LEGER: Sommes-nous dans le sujet?

M. PAUL: Excusez.

M. DEMERS: Nous sommes dans le transport, nous charrions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous ne sommes pas sous le régime hitlérien.

M. PINARD: Avec votre permission, j'aimerais reprendre les explications qu'on m'a demandées. Cet article est ajouté à la suite d'une demande de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec. Comme je ne connais pas le nouveau président, je ne le nomme pas.

UNE VOIX: Nous vous le présenterons.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous vous présenterons notre candidat.

M. PINARD: Cet organisme voudrait, si demande lui en est faite, représenter les commissions scolaires dans les causes devant la Commission des transports. Le gouvernement ne voit aucune objection à autoriser une telle demande, surtout que des mouvements représentant l'industrie du camionnage, de l'autobus et d'autres secteurs de transport ont acquis depuis longtemps ce droit de représentation. Nous avons également élargi ce droit de représentation devant les commissions de transport des communautés urbaines et régionales. En 1971, la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec a contesté à la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec ce droit de représentation. Nous considérons que la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec est très qualifiée pour exercer ce droit. Nous voulons confirmer sa compétence. Mais elle n'est pas exclusive, il peut y avoir d'autres associations, regroupées en fédération ou non, qui auront droit de présenter des requêtes devant la Commission des transports.

M. DEMERS: Il n'y a aucun conflit actuellement entre les commissions de transport des communautés urbaine et ça. Rien ne s'oppose?

M. PINARD: Non, pas à l'heure actuelle.

M. LATULIPPE: J'ai un cas typique dans mon comté. Ce n'est pas directement un conflit mais la commission locale voulait avoir la juridiction et la régionale aussi.

UNE VOIX: Adopté.

M. PINARD: Nous ajoutons un paragraphe nouveau à l'article 30; c'est le paragraphe i): "Reconnaître un groupe qu'elle juge représentatif des détenteurs de permis de transport par véhicule-taxi dans toute agglomération urbaine déterminée par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil."

L'explication est la suivante: Comme nous avons donné à d'autres groupes de travailleurs indépendants, en particulier les camionneurs artisans, la possibilité d'être reconnus comme représentatifs, nous croyons qu'il est sage de donner cette même possibilité à des groupes de transporteurs par véhicule-taxi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que ça veut dire?

M. PAUL: A Montréal, il y a trois ou quatre associations.

M. PINARD: Il y en a plusieurs.

M. PAUL: Il y en a sept, je pense.

M. PINARD: Il y a l'Association métropolitaine du taxi de Montréal. Il y en a plusieurs. Mais je ne sais pas s'il n'y a pas un processus de regroupement qui s'effectue en ce moment.

M. PAUL: Il y a des tentatives de la fédération, depuis quatre ans.

M. PINARD: Oui, mais je pense bien que, face aux dispositions du bill no 23, les propriétaires de voitures-taxi ou les chauffeurs de taxi vont probablement juger dans leur intérêt de se regrouper pour avoir une force économique et une force de représentation devant la Commission des transports du Québec et devant aussi les commissions de transport des communautés urbaines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant — cela ne vient aucunement en contradiction avec ce que le député de Dorion nous a déclaré — j'aimerais que le ministre soit bien précis dans tout ce qu'il nous a déclaré concernant le taxi.

M. PINARD: Je pourrais peut-être continuer l'explication.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, j'aimerais cela, quoiqu'il est six heures.

M. PINARD: Je vais terminer avant, si vous me le permettez. On nous demandera peut-être pourquoi cet article prévoit la reconnaissance de groupes à l'intérieur d'agglomérations urbaines déterminées par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil. Ces règlements détermineront d'immenses agglomérations urbaines et comprendront presque tout le transport par véhicules-taxi. De plus, il est à prévoir que la nouvelle réglementation du taxi ne tiendra pas nécessairement compte des frontières actuelles des municipalités.

Je pense qu'il faut se donner assez de souplesse et en donner suffisamment également à la commission des transports pour lui permettre d'adjuger des permis sur des requêtes qui lui seraient présentées.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est six heures. Moi, je suspens l'alinéa i). Je veux y repenser un peu.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 15, ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 3)

Reprise de la séance à 20 h 20

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

Article 30, adopté.

M. PINARD: Maintenant, j'aurais un paragraphe à intercaler à l'article 30, comme fin de l'article 30: "Nulle association, fédération ou groupe n'est reconnu par la commission, s'il est régi par le code du travail, Statuts refondus du Québec, 1964, chapitre 141, notamment les articles 20 à 39 dudit code."

M. PAUL: Et où inscririez-vous ça?

M. PINARD: A la fin, sans lui donner de numérotation ou de lettre spécifique.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que ce serait adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. PINARD: Est-ce qu'on veut des explications là-dessus?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je les demanderai tantôt, par hasard.

M. LE PRÉSIDENT: Article 31.

M. PAUL: La commission peut, lorsqu'elle est informée qu'un transporteur met en danger la santé...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PAUL: Adopté, il n'y a rien là-dedans, M. le Président. On ne revient pas; c'est adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Article 32.

M. PAUL: "Nonobstant toute disposition inconciliable d'une loi..." C'est logique, M. le Président. Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Article 33.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va.

M. PAUL: Un instant. M. le Président, pourquoi accorder un permis pour une partie d'une année? Pour quelles fins de transport? Transport écolier? Un permis peut être délivré pour la totalité ou une partie d'une année. Quelle en est la justification?

M. PICARD: Pour en permettre le renouvellement, le 31 mars de chaque année.

M. PAUL: Nous saluons l'arrivée d'un non-membre de la commission, mais d'un collègue fort sympathique...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Aimable et distingué.

M. PAUL: Aimable et distingué.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et efficace.

M. PICARD : Ce ne serait pas ça la raison? Le renouvellement le 31 mars?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre en a peut-être une autre.

M. PICARD: De tous les permis.

M. PINARD: D'abord, il faudrait que tous les permis finissent à la même...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Expirent.

M. PINARD: Expirent à la même date pour coïncider avec la fin de l'année financière de la commission.

M. PAUL: Financière de la commission.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'exercice financier.

M. PAUL: Mais c'est le 31 mars...

M. PINARD: Le 31 mars...

M. PAUL: Parce que si le ministre se rappelle, il doit produire un rapport avant le 30 juin et dans le mois avant.

M. PINARD: Adopté?

M. PAUL: Oui.

M. LE PRESIDENT: Article 33, adopté. Article 34.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous allez enlever le mot "délivrer" chaque fois pour "émettre".

M. PINARD: Oui, "émettre".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Parce que cette délivrance-là se rapporte à une femme en travail. Un fonctionnaire n'a pas le droit de rire!

M. LE PRESIDENT: Le député de Chicoutimi a raison, la délivrance, c'est le processus par lequel la femme se délivre de son fœtus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que tu en sais, toi?

M. LE PRESIDENT: J'ai eu sept délivrances.

M. PINARD: Il y a un amendement à l'article 34. Le permis émis en vertu de cet article sera généralement de nature temporaire pour éviter que l'on puisse se servir de ce pouvoir pour émettre des permis de nature permanente. Nous avons cru bon de préciser que de tels permis demeuraient quand même résiliables et c'est pourquoi nous proposons l'amendement suivant à l'article 34. L'article 34 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant après le deuxième alinéa les mots suivants: "... et continue de l'être jusqu'à décision contraire en appel".

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 35.

M. PINARD: Il y a une correction: "tout permis est émis" au lieu de "tout permis est délivré". Partout où nous trouverons le mot "délivré" ou "délivrance", nous mettrons le mot "émission" ou "émettre".

A l'article 35, il y a un amendement à apporter. L'article 35 du projet de loi no 23 réimprimé est modifié en ajoutant à la fin les mots suivants: "... sauf dispositions contraires contenues dans une entente conclue en vertu de l'article 10 de la Loi du ministère des Transports — je vais essayer de vous donner le numéro de chapitre du bill 221...

M. PAUL: M. le Président, on a voté cette loi avant Pâques.

M. PINARD: Il y a eu une proclamation.

M. PAUL: Le numéro du chapitre, c'est-à-dire le numéro de la loi.

M. PINARD: Le député de Maskinongé a raison, il faudra attendre avant de pouvoir lui donner un numéro.

M. PAUL: C'est cela. Qu'est-ce que le ministre veut dire par: "Une place d'affaire dont la nature est déterminée par le lieutenant-gouverneur en conseil?"

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quelle serait la nature?

M. PINARD: Cet article définit à qui seront délivrés les permis de transport. On y remarque que "les permis peuvent être émis à des personnes physiques ou à des personnes morales." En fait, le législateur veut tout simplement s'assurer que la Commission des transports aura un contrôle sur les activités des transporteurs à l'intérieur des limites du Québec. Ce contrôle peut être exercé sur une personne physique domiciliée au Québec. Il peut aussi être exercé sur des personnes morales et quelque soit leur lieu d'incorporation, à la condition que ces personnes morales aient une attache à l'inté-

rieur des limites du Québec. Peu importe l'endroit où l'entreprise est incorporée, ce n'est pas l'entreprise qui est visée mais bien son activité qu'on veut contrôler. La loi le dit bien: "Elle s'applique aux moyens et systèmes de transport d'où il sera possible d'émettre des permis à des personnes morales qui ont une place d'affaire et dont la nature est déterminée par le lieutenant-gouverneur en conseil."

M. PAUL: C'est le genre de transport que vous voulez connaître de la part de ces corporations qui n'ont qu'une place d'affaire au Québec. Est-ce que c'est cela?

M. PINARD: Si vous me le permettez, je continue l'explication.

M. PAUL: Excusez-moi.

M. PINARD: On me demandera sans doute pourquoi la nature de la place d'affaire n'est pas déterminée par le texte du bill 23. A cela, je répondrai que la place d'affaire est une notion assez fluide à laquelle il faut nécessairement trouver, au fur et à mesure des besoins, certains critères de continuité. Des études sont en cours à ce sujet et aboutiront probablement à un résultat qui, au bout de quelques années, devra être modifié face à de nouveaux besoins, d'où l'opportunité ou la nécessité de laisser au lieutenant-gouverneur en conseil le soin de décréter au besoin ce que l'on doit entendre par la place d'affaire d'une personne morale détentrice d'un permis de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'accroche au mot nature, parce que nature, cela réfère à l'essence d'une chose. Ici, est-ce que vous voulez entendre le statut de la société qui aurait une place d'affaire ou si vous voulez entendre la nature de l'exploitation, du type d'entreprise, etc.? On sait ce que le ministre a dans l'esprit, je pense mais c'est le mot nature qui me... Est-ce que le mot définition ne serait pas plus exact?

M. PINARD: C'est parce que les exemples que nous avons ont été soumis par le mémoire de l'Association du camionnage du Québec. Si nous ne demandions pas le pouvoir...

M. PAUL: Quant au pouvoir, M. le ministre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est le mot "nature".

M. PINARD: Oui, mais si nous ne mettons pas le mot "nature" dans le texte de l'article 35, nous limiterions apparemment de façon assez sensible le nombre de compagnies, de sociétés de transport qui font des affaires au Québec, dont nous ne connaîtrions pas l'existence parce que, bien souvent, elles ne sont

représentées que par une personne qui peut avoir un bureau et non pas un domicile connu: elle peut parfois avoir un domicile, puisqu'elle serait en résidence au Québec. Dans d'autres cas, il y aurait tout simplement un bureau de correspondance ou encore un bureau avec téléphone pour que quelqu'un puisse recevoir des messages, des appels ou des commandes de service de transport. C'est pourquoi nous laissons cette notion assez souple et assez large à la fois pour les rejoindre et pouvoir leur imposer des droits, des conditions ou des prescriptions.

M. PAUL: Est-ce que le ministre mettrait objection, je ne suis pas linguiste, à ajouter "dont la nature de transport est déterminée par le lieutenant-gouverneur en conseil"?

M. PINARD: Là, je pense que le mot "nature" s'applique aux mots "place d'affaires" et non pas à la nature du transport qui peut être fait par ces sociétés ou compagnies.

M. PAUL: Mais dans les explications, le ministre nous parlait du type de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): "Dont la nature de l'exploitation est déterminée."

M. PAUL: Ce n'est pas ça, il dit que ça se rapporte à la place d'affaires.

M. PINARD: Si vous me permettez, je vais vous lire la demande formulée par l'Association du camionnage du Québec: "Nous demandons que cette personne morale que constitue la corporation désigne, lors d'une demande de permis devant la commission ou la régie, son agent qui ait feu et lieu ou résidence dans la province de Québec. Si le nom de cet agent doit être modifié, soit qu'il décède ou autrement, qu'elle en avise immédiatement la commission de façon qu'elle puisse toujours savoir à qui s'adresser lorsqu'elle doit faire des recommandations ou s'adresser à un détenteur de permis".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord. Mais, est-ce que vous accepteriez, à cause du mot "nature" — je sais ce que le ministre veut, quelle est la réalité que le mot veut traduire — d'ajouter, pour que ce soit plus précis et plus explicite, et cela rejoindrait les préoccupations de l'association du camionnage: "... dont la nature de l'activité est déterminée par le lieutenant-gouverneur en conseil"? Parce que si vous avez une place d'affaires, comme a dit le ministre tout à l'heure, où il y a simplement un téléphone, ou une ou deux personnes, il y a une place d'affaires. Mais l'activité de cette place d'affaires n'est pas déterminée à ce moment-là. La nature d'une place d'affaires est d'être une place d'affaires mais l'activité qui se fait à une place d'affaires peut être beaucoup plus explicite. Est-ce qu'en indiquant la nature de l'activité, on rejoint, on recouvre toute les réalités possi-

bles parce qu'on identifie la place d'affaires et on identifie aussi le genre d'activités qui se passent à cette place d'affaires? Parce que c'est ce que le ministre veut insérer dans le texte de loi, savoir une prescription qui nous renseigne sur le type d'activités que l'on mène à cette place d'affaires.

M. LATULIPPE: La nature de l'activité ou la nature et l'activité?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La nature de l'activité.

M. LE PRESIDENT: Avec l'assentiment des membres de la commission, je reconnais le député d'Olier.

M. PICARD : Je remarque que dans les deux versions, anglaise et française, vous étudiez le même mot "nature" mais dans la version anglaise, je pense qu'au lieu de "nature", — je vous garantis que cela ne s'applique pas beaucoup — on pourrait employer le mot "type".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est un mot générique.

M. PICARD: "A place of business of such a type".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, "such a type".

M. PICARD: Parce que "nature" dans la version anglaise... et si vous acceptez "such a type".

M. PINARD : Cela se dit mieux en anglais qu'en français.

M. DEMERS: Cela ne veut pas toujours dire la même chose.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais si vous ajoutez la nature de l'activité.

M. PINARD: J'admets avec le député de Chicoutimi que le mot "activité" donne un élément ou un critère qui peut servir mais ce n'est pas le seul. Alors l'activité qui se passe à cette place d'affaires n'est qu'un des critères parmi plusieurs autres qui nous permettrait de reconnaître la place d'affaires. J'admets qu'il mène sensiblement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vais utiliser les termes dits philosophiques.

Le mot nature est un terme générique tandis que le mot activité est un terme spécifique. Si vous utilisez le terme générique et que vous lui ajoutez le terme spécifique, vous recouvrez toute la réalité que vous voulez recouvrir. Vous voulez qu'il y ait place d'affaires et vous voulez savoir en même temps quel genre d'affaires,

quel genre d'activités l'on mène à cette place d'affaires. Est-ce que c'est simplement un téléphone avec une réceptionniste ou si c'est un bureau où se mène une grande activité?

M. PINARD: Je pense que ce que le législateur veut savoir, c'est la nature du genre de place d'affaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, c'est cela.

M. PINARD: Et non pas nécessairement la nature des affaires faites par cette compagnie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait reprendre cela?

M. PINARD: Ce que le législateur veut savoir, c'est la nature ou le genre ou la sorte de place d'affaires plutôt que le genre ou la sorte d'affaires faites par la société.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, là, le ministre me donne raison. Parce qu'en utilisant le terme générique et le terme spécifique, on détermine très bien qu'est-ce que l'on fait dans cette place d'affaires. Supposons que je suis propriétaire de la compagnie des pétroles Pinard Inc. J'ai un bureau d'affaires à Québec. Mais dans mon bureau d'affaires, dans cette place d'affaires, qu'est-ce que je fais là? Quel est le caractère de cette place d'affaires? Est-ce que c'est simplement un petit bureau de contacts, un lieu de rencontres, même sociales, ou si c'est vraiment un bureau, avec tout ce que cela comporte? C'est l'activité que vous cherchez à connaître.

M. PINARD: Si on disait: ...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dont la nature et l'activité ...

M. PINARD: " ... tout permis est émis au nom d'une personne domiciliée au Québec ou ayant au Québec, depuis au moins douze mois, une place d'affaires déterminée comme telle par le lieutenant-gouverneur en conseil."

M. PAUL: Alors vous définiriez dans le règlement...

M. PINARD: Dans le règlement, qu'est-ce que c'est qu'une place d'affaires, pour être plus sûr de les rejoindre toutes, parce qu'il y en a qui nous échappent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, cela enlève l'équivoque du mot nature.

M. PINARD: C'est cela.

Alors, l'amendement se lirait: "Une place d'affaires déterminée comme telle par le lieutenant-gouverneur en conseil."

M. LE PRESIDENT: L'article est adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tel qu'amen-
dé.

M. LE PRESIDENT: Article 36. Adopté?

M. PINARD: C'est un pouvoir qui est déjà accordé à la Régie des transports à l'heure actuelle. Il est important de donner ce pouvoir à la future commission des transports, dans le cas où il y aurait des motifs sérieux de suspendre, révoquer ou de modifier un permis d'un transporteur pour des raisons invoquées dans le texte de l'article 36.

M. DEMERS: C'est à la suite d'un jugement de tribunal ou bien simplement après enquête de la commission?

M. PINARD: Après enquête de la commission ou après sentence rendue par un autre tribunal. Vous remarquez que nous parlons de déclaration de culpabilité, par une autorité judiciaire probablement.

M. LATULIPPE: J'aimerais avoir un petit détail là-dessus.

M. PAUL: Pourquoi faire là une exclusion ou une possibilité de suspension que pour un acte criminel relié au moyen ou système de transport exploité par celui qui est trouvé coupable? Pourquoi ne pas élargir les cadres de la révocation en toute matière criminelle et non pas seulement en matière criminelle inhérente ou s'y rapportant? Autrement, M. le Président, il y aura peut-être dans x temps, l'arrivée de la pègre dans ces genres de commerce, alors que le ministre de la Justice et tout le monde veulent prendre les moyens pour enrayer les activités de la pègre.

M. le Président, je prends l'exemple de quelqu'un qui est condamné pour faux. Ne trouvez-vous pas que le caractère moral de cette personne est gravement atteint et hypothéqué?

M. PINARD: Oui mais par contre on pourrait peut-être porter un grave préjudice aux membres de la famille de cette personne trouvée coupable d'une offense criminelle, qui ont intérêt à continuer le commerce de transport. Offense commise, non pas à l'aide ou grâce au permis qu'il a obtenu de la Régie des transports, ou grâce aux moyens de transport dont il dispose. Mais il se serait rendu coupable, par exemple, d'un vol à main armée en n'employant pas...

M. PAUL: Son camion.

M. PINARD: ... son camion. A ce moment-là, il est quand même père d'une famille nombreuse, il a des fils établis avec lui dans le commerce de transport qu'il dirige.

Est-ce que ça pourrait, normalement, permettre à la Commission des transports de révoquer le permis...

M. PAUL: Je comprends le point...

M. PINARD: ... de façon globale.

M. PAUL: Je comprends l'explication du ministre.

M. PINARD: Si le permis est émis au nom de celui qui a commis l'offense, très bien. Mais est-ce qu'on devrait pénaliser toute la famille pour un acte commis par une personne?

M. PAUL: Disons que le ministre m'a convaincu.

M. LATULIPPE: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. LATULIPPE: J'aurais une simple question sur ce sujet.

M. LE PRESIDENT: Oui, le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: C'est pour mon bénéficiaire personnel. Advenant que la commission décide de suspendre, de révoquer, qu'un appel ait été interjeté, est-ce que, à ce moment-là, la suspension ou la révocation persiste ou s'il peut continuer à opérer jusqu'à ce qu'il y ait eu une nouvelle décision rendue?

M. PINARD: Habituellement, lorsqu'une cause est portée en appel, il n'y a pas de perte de droits. C'est un problème public qu'il faudrait peut-être approfondir.

M. LATULIPPE: C'est justement ce problème que je voulais faire souscrire. Je pensais qu'il y avait des mécanismes pour accélérer les démarches.

M. PINARD: Le problème que vous posez est le suivant: Est-ce que la commission, qui a décidé de révoquer le permis pour des motifs jugés sérieux par elle, devrait surseoir à l'application de sa sentence pendant le temps que...

M. LATULIPPE: Exactement cela.

M. PINARD: ... la personne, qui a perdu son permis ou qui a été déclarée coupable d'une offense grave, est en appel de la sentence rendue contre lui?

M. LATULIPPE: Est-ce qu'il y a des mécanismes d'accélération des procédures prévus ou si ce sera les mêmes pratiques actuellement en cours dans le processus judiciaire habituel?

M. PINARD: A l'article 21, si vous me permettez de revenir en arrière, vous constaterez que l'on dit que les décisions de la commission deviennent exécutoires le jour qui suit l'expiration des délais de l'appel prévu à l'article 67.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela règle tout. C'est correct.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 37.

M. PAUL: M. le Président, le texte est bien rédigé. Il devrait être inscrit ainsi, mot à mot, dans la Loi de la commission des permis de contrôle d'alcool, cela éviterait une ambiguïté quant à l'interprétation que l'on donne actuellement de la loi. Le texte me va à la perfection.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 38.

M. PINARD: Adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 39. Adopté. Article 40.

M. PAUL: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 41, taux et tarifs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Procédures, article 42.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 43.

M. PINARD: Je crois que c'est le fonctionnement normal de toute commission ou organisme semblable. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 44.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 45.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Il y a un amendement à apporter à l'article 45. L'article 45 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant après le deuxième alinéa l'alinéa suivant: "Nonobstant l'article 15, un membre de la commission peut rendre seul une décision dans une affaire dans laquelle il n'y a pas d'opposition. Dans ce cas, cette décision doit être révisée par la commission en quorum sur requête écrite, motivée et présentée dans les quinze jours de la publication de cette décision".

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va.

M. PINARD: Cela va?

M. PAUL: Il y a le pouvoir de la révision, oui.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 46.

M. BERTHIAUME: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 47.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va.

M. PINARD: Ce sont des pouvoirs normaux accordés aux commissaires.

M. LE PRESIDENT: Article 48, adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, cela va de soi.

M. PAUL: Le mot "nature" n'a pas le même sens que tout à l'heure. Je suis sûr que le ministre le réalise.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est spécifié.

M. PAUL: Il est bien spécifié.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le terme générique est la spécification.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 49.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous sou mets, M. le Président, que le ministre des Institutions financières lit des livres discutables, parce qu'il rit.

M. TETLEY: Au moins, c'est intéressant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On voit ça. Un jour, à une commission, M. le Président...

M. PAUL: Vous ne trouvez pas, M. le Président, que le ministre aurait avantage à connaître la Loi des transports. On lui présentera un jour des requêtes d'incorporation. S'il est tout à fait

étranger aux dispositions de cette loi, comment pourra-t-il discuter avec ses hauts fonctionnaires?

M. TETLEY: Je prépare...

M. PAUL: Une intervention?

M. TETLEY: ... une intervention pour bientôt. Je fais des recherches.

M. PAUL: Est-ce que par hasard vous êtes intéressé au mémoire du tribunal d'appel?

M. TETLEY: Non, je cherche dans John Maynard King quelques renseignements.

M. PINARD: Il y a des cas où la commission, sans avoir de requête à cet effet, pourrait être appelée à modifier à l'occasion ses propres décisions. Mais si elle le fait, il faut qu'elle donne avis de cette intention ou de cette modification à toute personne intéressée, même si elle ne les connaît pas, pour donner la chance à tout apposant de venir s'y opposer ou même de loger, au besoin, un appel de cette modification.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 50, adopté.
Section VI, relativement aux enquêtes, article 51.

M. PAUL: Un instant, M. le Président. Si vous vous rappelez, nous avons, de consentement, rayé l'article 6.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Je me demande ici comment nous pouvons rayer l'article 6. Il faudrait faire disparaître les mots "les personnes désignées suivant l'article 6."

M. LE PRESIDENT: C'est cela.

M. PAUL: Les enquêteurs du ministère, la Commission, ses membres...

M. PINARD: J'apporte un amendement pour faire disparaître les mots "les personnes désignées suivant l'article 6," en retranchant aux première et deuxième lignes ces mots: "les personnes désignées suivant l'article 6." Ça va? L'article 51 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en retranchant aux première et deuxième lignes les mots: "les personnes désignées suivant l'article 6."

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 52.

M. LATULIPPE: Il y a quand même un "de" qu'il faut ajouter, M. le Président.

M. DEMERS: Non. La commission elle-même...

M. LATULIPPE: Ah! la commission.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le "de" serait superflu et antisyntaxique.

M. LATULIPPE: D'accord. Vous avez raison.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 53, section 7 : Tribunal des transports.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a discuté de cette question avec son collègue de la justice? Cela pourrait amener un amendement nécessaire à la Loi des tribunaux judiciaires.

M. PINARD: Cela a été discuté au comité de législation dont le ministre de la Justice est président.

M. DEMERS: C'est surtout le ministre qui agit.

M. PINARD: Oui, mais le ministre de la Justice assiste très souvent aux séances du comité de législation. Il a assisté particulièrement à l'étude du projet de loi no 23. Il s'est montré d'accord avec les pouvoirs réclamés par l'article 53.

M. PAUL: D'accord.

M. LE PRESIDENT: L'article 54.

M. PINARD: Cet article détaille la proposition du tribunal. Un des trois juges est désigné comme président. Deux autres juges de la cour provinciale sont nommés comme substituts.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 55.

M. PINARD: Je pense qu'il est normal de définir le rôle normalement attribué à un président de tribunal ou à son remplaçant.

M. PAUL: Plus loin, M. le Président, est-ce que nous allons trouver la nomination de juges ad hoc?

M. PINARD: De juges ad hoc? Non.

M. PAUL: ... ad hoc. C'est un problème. Parce qu'autrement, vous pouvez paralyser votre tribunal d'appel, s'il y en a un qui tombe malade. J'admets que je n'ai pas lu tout le chapitre: Tribunal des transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député de Montcalm n'était pas parti, nous lui aurions demandé son avis.

M. BERTHIAUME: Il faudrait qu'il y en ait deux de malades pour paralyser ce tribunal.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on pourrait l'adopter sous réserve?

M. PAUL: ... de vérification. Au lieu de l'adopter sous réserve, j'aimerais mieux que nous le suspendions.

M. PINARD: Nous allons le suspendre et demain...

M. LE PRESIDENT: L'article 55 est suspendu. L'article 56.

M. PINARD: L'article 56 ne pose pas de difficultés particulières.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 57.

M. PINARD: Il s'agit ici de la reproduction des dispositions contenues à l'article 33 de la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, lesquelles sont reproduites textuellement dans le bill 23.

Vous constaterez, d'ailleurs, à l'article 176 du bill 23 que l'on abroge l'ancien article 33 de la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents automobiles.

M. PAUL: Qui, soit dit en passant, n'annule pas souvent la décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles.

M. PINARD: Mais cela a été discuté assez âprement au congrès des juges, en fin de semaine.

M. PAUL: Je ne fais que déclarer, et je n'insiste pas.

M. LE PRESIDENT: Pas de commentaire. Article 57.

M. PINARD: Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 58.

M. PAUL: La même chose.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PAUL: C'est ça! Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 59.

M. PAUL: Quant on dit: Toute cause, toute requête devant la commission doit être entendue dans les six mois, autrement il y a évocation directe au tribunal d'Appel.

M. PINARD: Oui. Je pense bien qu'il va falloir procéder à un déblocage, parce...

M. PAUL: Bien oui, au début là... est-ce qu'il

n'y a pas un danger de fixer un délai alors que la commission devra réviser tout le dossier de tous les détenteurs de permis actuels? Ce n'est pas que je sois contre le principe mais il y a peut-être un danger qu'au tout début, alors que l'on va mettre en marche ce nouveau mécanisme prévu...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D va y avoir engorgement.

M. PAUL: Comme le dit mon collègue, il va y avoir un engorgement.

M. PINARD: Mais avec quatre bancs et avec la possibilité pour le tribunal siégeant à trois de se déplacer et d'aller sur place entendre les requêtes, cela sera plus expéditif.

M. PAUL: Voyez-vous, en juillet et août, ils ne siègent pas, comme tout autre tribunal. Alors, en partant, vous enlevez deux mois.

M. PINARD: Je me demande si cela doit être un principe sacro-saint que de ne pas faire siéger des juges pendant la période estivale. On pourrait appliquer un système de rotation qui permettrait à des juges de prendre des vacances à des dates fixes, mais sans avoir à fermer toute la boutique. J'ai l'impression que s'il y a engorgement des causes devant nos tribunaux c'est que précisément une des raisons... peut-être...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Attention à vos propres paroles. Vous venez de déranger vos vacances.

M. PAUL: Quand vous serez ministre et que vous prendrez vos vacances vous regretterez peut-être les paroles que vous venez...

M. LE PRESIDENT (Veilleux): Article 59. Adopté.

M. PAUL: Un instant!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant!

M. PAUL: M. le Président, vous ne faites pas partie de la banque des présidents.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instituteur est moins habile que...

M. PAUL: M. le Président, un point de règlement se présente.

M. LE PRESIDENT: Je suis le président.

M. PAUL: Il y a une question très importante que je veux soulever, qui est prévue dans nos règlements actuels à l'effet, que toute commission doit être présidée par un collègue qui fait partie de la banque des présidents. Alors, je ne

sache pas que l'honorable député de Saint-Jean soit au nombre des sept élus.

M. LE PRESIDENT: Je dirais aux membres de la commission que je suis emprunté...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je dirais à mon collègue: Le président nous l'a prêté sans intérêt.

M. LE PRESIDENT: C'est ça, et que je suis le substitut de la banque des présidents.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Sans intérêt, par exemple.

M. LE PRESIDENT: Un des substituts. Article 59. Adopté.

M. PAUL: Un instant!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, l'instituteur, parce qu'on va vous mettre en retenue, à genoux dans le coin!

M. LE PRESIDENT: Je ne veux quand même pas être dans l'obligation...

M. PAUL: M. le Président, parce que le ministre a manifesté le désir que nous adoptions cet article, je suis prêt à l'adopter.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 59. Adopté. Article 60. Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah! C'est sérieux, attention! Vous n'avez pas vu ça à la petite école, vous.

M. PAUL: "... qui lui est soumise." Ah bien, écoutez!

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le député de Chicoutimi aurait décelé une faute de français?

M. PAUL: C'est une vérité de La Palice qu'on exprime à l'article 60.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pardon?

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous auriez décelé une faute de français dans le texte?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous en êtes une vivante, mon cher!

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Dans ce cas, l'article 60 est adopté. Article 61.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez bien le bon projet de loi?

M. PINARD: A l'article 61, j'aurais un amendement à apporter. L'article 61 du projet de loi 23, réimprimé est amendé en remplaçant le premier alinéa par le suivant: "Toute décision rendue par le tribunal des transports doit être publiée dans la Gazette officielle du Québec. Elle devient exécutoire immédiatement après être rendue, ou à la date ultérieure qui est fixée"

M. LE PRESIDENT: C'est le premier paragraphe?

M. PINARD: Oui, l'article 61 du projet est amendé en remplaçant le premier alinéa par le suivant: "Toute décision rendue par le tribunal des transports doit être publiée dans la Gazette officielle du Québec. Elle devient exécutoire immédiatement après être rendue ou à la date ultérieure qui est fixée".

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PAUL: Je pense bien, M. le Président, que cet amendement s'imposait, parce que celui dont le permis de conduire a été suspendu aurait vu son nom publié dans la Gazette officielle par le fait que le tribunal aurait ratifié la décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 62. Pour faire plaisir au député de Maskinongé, je lui indique que je remets le siège à un des députés.

M. PAUL: Depuis le début de l'étude de ce projet de loi qu'on entend parler de délivrance, enfin c'est arrivé.

Tribunal d'appel

M. PINARD: A l'article 62, il s'agit de routine administrative normale pour un tribunal d'appel.

M. LE PRESIDENT (Giasson): Adopté. Article 63.

M. PINARD: Je pense que l'article 63 se passe de commentaire. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 64.

M. PINARD: A l'article 64, il s'agit encore d'une question d'administration des affaires courantes d'un tribunal.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 65. Adopté.

M. PAUL: Implicitement, M. le Président, on laisse entendre au paragraphe 2 que le tribunal siégera même durant les mois de juillet et août.

M. PINARD: Même durant vos vacances. Est-ce que le député de Maskinongé pourrait répéter ce qu'il vient de me dire, s'il vous plaît?

M. PAUL: J'ai dit au paragraphe 2 de l'article 65, qu'on trouve une réponse à l'objection théorique que je faisais tout à l'heure.

M. PINARD: Ce sera selon les besoins.

M. LE PRESIDENT: Article 66.

M. PAUL: Quand le ministre va-t-il se prévaloir du pouvoir discrétionnaire, arbitraire, que nous sommes appelés à lui donner?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dictatorial.

M. PAUL: Je n'osais pas dire dictatorial, ce n'est pas parlementaire.

M. PINARD: C'est plus fort que les juges, ça. Le cas que nous avons prévu est le suivant: Le ministre pourrait intervenir en appel, sur des questions de droit, des décisions de la commission ou il pourrait demander que le tribunal prenne la question en main lorsque la commission a omis ou négligé de prendre une décision dans les six mois qui suivent la présentation de la demande. Nous l'avons expliqué précédemment.

M. DEMERS: Vous le pouviez par un autre article.

M. PINARD: Lequel?

M. PAUL: Les évocations automatiques...

M. PINARD: Le pouvoir d'appel accordé à tout requérant est accordé également au ministre qui peut avoir un certain intérêt ou un intérêt certain à se prévaloir d'un droit d'appel.

M. PAUL: Supposons que la commission interpréterait mal un règlement du lieutenant-gouverneur en conseil, je comprends que le ministre pourrait porter la question devant le tribunal.

M. PINARD: C'est pour être sûr que l'interprétation est bien donnée au règlement.

M. PAUL: Très bien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela nous rassure.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 67.

M. PAUL: Est-ce que vous nous laissez le temps de le lire, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Certainement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un autre article...

M. PAUL: On retrouve au bas de la page 16 un principe de droit nouveau.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dernier alinéa.

M. PAUL: L'avant-dernier alinéa. Lorsque c'est un jugement rendu par un juge qui n'a pas entendu la cause: "Si le juge qui a entendu la requête ne rend pas sa décision dans le délai imparti — c'est-à-dire dans les cinq jours — le président du tribunal des transports rend lui-même la décision."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): S'il n'a pas entendu la cause?

M. DEMERS: Il peut se la faire raconter.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est drôlement nouveau.

M. PAUL: C'est un précédent.

M. DEMERS: Cela, c'est flamant neuf.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela, c'est comme...

M. PAUL: Alors, demain matin, M. le Président, j'ai un accident d'automobile...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est comme le jugement de certaines personnes, c'est flamant neuf.

M. PAUL: ... et c'est un autre juge qui va rendre le jugement.

M. PINARD: Je comprends. C'est vrai que c'est du droit nouveau. Que ce soit du droit nouveau et exorbitant, s'il ne s'agissait que d'un juge qui entend une requête. Mais, comme il ne sera jamais seul pour entendre cette requête, il sera toujours accompagné d'un autre juge, s'il n'y a pas de...

M. DEMERS: S'il n'y a pas d'opposition de personne.

M. PAUL: "Toute personne qui désire en appeler d'une décision de la commission, doit en demander la permission à un juge du tribunal..." Article 67, les trois premières lignes. On ne dit pas à un banc, on dit à un juge.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): "Le juge doit rendre sa décision sur cette requête dans les cinq jours..."

M. PINARD: Oui, mais c'est la procédure en vigueur devant toutes les cours d'Appel. Je fais une requête en appel, je la présente devant un juge qui va déterminer d'abord si j'ai raison de porter ma cause en appel.

M. PAUL: C'est cela. Supposons que vous prenez...

M. PINARD: Qui doit décider en somme du droit d'appel que je réclame? .

M. PAUL: C'est cela. Mais il y a des arguments qui sont présentés au soutien de la requête. Supposons que, demain matin, je me présente devant le juge Lajoie en cour d'Appel pour obtenir l'autorisation d'aller en appel, le juge Lajoie ne rendrait pas sa décision et c'est le juge Lucien Tremblay qui après cela dirait: La requête accordée ou refusée.

M. PINARD: Nous avons pris ces dispositions dans le code du travail...

M. PAUL: Ce n'est pas une grosse référence.

M. PINARD: ... où il est permis d'en appeler devant le tribunal du travail de toute décision rendue par la commission, par des enquêteurs. Il faut bien tenir compte que c'est plutôt du droit administratif que du droit comme celui qui est plaidé devant la cour Provinciale, la cour Supérieure ou la cour d'Appel.

M. PAUL: J'aimerais bien que le président du tribunal ordonne une nouvelle audition de la requête. A ce moment, il y aurait un autre juge; le deuxième n'est pas pour faire comme le premier. Supposons que le premier tombe malade, j'aimerais mieux que le président du tribunal ordonne une nouvelle audition de la requête. Et nous allons rester dans l'économie du droit. Tout juge rend jugement ou sentence après audition des faits et plaidoiries.

M. PINARD: Si je comprends bien, est-ce qu'il s'agit de la permission d'appeler, qui est faite devant un juge? Le juge qui entend la requête a cinq jours pour rendre son jugement. Le juge ne rend pas le jugement dans le délai imparti. Le juge en chef, président du tribunal, rend cette décision...

M. PAUL: Basée sur quoi?

M. PINARD: ... sur le droit d'appel réclamé par le requérant. Il ne s'agit pas d'une enquête au fond...

M. PAUL: Bien oui, écoutez,...

M. PINARD: ... ou d'une enquête...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais le requérant en appelle d'une décision de la commission. Donc, il appelle...

M. PAUL: Supposons qu'il y a eu opposition à cette...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tout le dossier est mis en cause.

M. PAUL: C'est marqué à l'avant-dernier paragraphe.

M. PINARD: Il n'y a pas de témoin. Le juge, qui entend la requête en appel, se réfère au jugement rendu, à des notes préparées par les juges qui ont entendu la requête ou les assesseurs. Un dossier complet est constitué. Il y a suffisamment d'éléments au dossier pour permettre au juge d'apprécier la recevabilité de la requête, en appel. Je ne vois pas quelles difficultés ou quels droits exorbitants cela comporte, comme pouvoir qui serait accordé au président du tribunal de rendre cette décision à la place du juge qui malheureusement ne rendrait pas sa sentence dans le délai imparti par la loi.

M. PAUL: L'honorable ministre qui est avocat, qui fut brillant autrefois lorsqu'il pratiquait et qui soit dit en passant n'a pas pratiqué longtemps, par conséquent, ne fut pas brillant longtemps dans le domaine du droit, je l'inviterais donc à lire les premières lignes de l'article 67:...

M. PINARD: Cela a duré douze ans.

M. PAUL: ...: "Toute personne qui désire en appeler d'une décision de la commission doit en demander la permission à un juge du tribunal des transports par requête signifiée aux parties intéressées". Cette requête pourra être contestée devant le juge. Il pourra entendre des arguments, au soutien de la requête ou au rejet de la requête, de la recevabilité de la requête ou au rejet de la requête. Voici: Un juge n'est pas au courant des faits, n'a pas entendu la contestation de la requête, il va dire: Bien moi, je rends jugement.

M. PINARD: Moi aussi, j'ai des doutes sur... Evidemment, le but poursuivi est l'expédition des affaires. Ce n'est pas une raison pour prendre des risques.

M. PAUL: A ce moment, est-ce qu'on n'est pas exposé à voir certaines gens répéter que la justice est galvaudée, tripotée? Comme de raison, je ne parle pas du député de Saint-Jacques.

M. PINARD: Oui. L'amendement, suggéré par le député de Maskinongé, me paraît acceptable. L'avant-dernier alinéa de l'article 67 se lirait maintenant comme suit: "Si le juge qui a entendu la requête ne rend pas sa décision dans le délai imparti, le président du tribunal ordonne une nouvelle audition de la requête."

M. DEMERS: Cela ne débouchera jamais si ça se répète deux fois!

M. PAUL: Oui, mais à part ça, ça va être très exceptionnel cette situation, que, dans le même dossier, on récidive encore; j'en doute. L'amen-

dement que vient de nous apporter le ministre, je l'en remercie et je serais prêt à accepter l'article 67.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que c'est que cette expression "dont est appel"? C'est dont il y a appel.

M. PINARD: Oui...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On va mettre: "De laquelle il y a appel". Qui a pondu ce "dont est appel"?

M. DEMERS: Vous êtes contre les dompteurs?

M. PINARD: Dont il y a appel.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 68.

M. PAUL: Un instant, on va se référer...

M. PINARD: Il est nécessaire de demander une permission pour en appeler d'une décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles qui a suspendu un permis ou un certificat d'immatriculation ou d'une décision de la commission qui a ordonné au directeur du Bureau des véhicules automobiles de retirer les plaques d'un véhicule, parce que l'exploitant met en danger la santé et la sécurité publiques. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 69.

M. PINARD: Dans sa forme actuelle, l'article 69 spécifie à qui le tribunal des transports doit transmettre une copie conforme de son jugement dès qu'il a été prononcé; c'est-à-dire à chaque personne intéressée, au ministre et à l'administrateur de la commission. Lorsqu'il y a eu appel d'une décision du directeur, c'est à ce dernier que le tribunal doit transmettre une copie de son jugement.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 70.

M. PINARD: Je pense qu'il va de soi qu'il faut transmettre le dossier.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PAUL: Il n'y a pas de témoin.

M. LE PRESIDENT: Article 71.

M. PINARD: J'ai un amendement à apporter à l'article 71.

M. PAUL: C'est lorsqu'il y a évocation.

M. PINARD: L'article 71 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en remplaçant le premier alinéa par le suivant: En matière d'évocation, la procédure est celle prévue au code de procédure civile et les articles 155 à 158 dudit code s'appliquent mutatis mutandis. Adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 72.

M. PAUL: A ce moment-là, M. le Président, il ne pourrait pas y avoir appel? Si la cause est entendue par évocation par le tribunal à la place de la commission, à ce moment-là, il n'y a plus d'appel?

M. PINARD: Est-ce que ça ferait disparaître le droit du tribunal des transports de réviser, sur une requête à cet effet, la décision qu'il aurait rendue à la place de la Commission des transports? J'imagine qu'on pourrait peut-être accorder cette garantie.

M. PAUL: Oui, mais vous placez les juges dans la position suivante: "M. le requérant, M. l'intimé, nous regrettons, mais nous nous sommes trompés la première fois et là, nous nous corrigeons". Alors, les parties vont dire: "Quand ne se sont-ils pas trompés? Ce sont les mêmes juges, ce sont les mêmes faits, dans le même dossier. Ils disent blanc, ils disent noir. Alors, quand ne se sont-ils pas trompés ou quand se trompent-ils? "

M. DEMERS: C'est quand ils se trompaient...

M. PAUL: Cela éviterait à ce moment-là...

M. PINARD: Par voie de...

M. PAUL: D'évocation?

M. PINARD: Non, mais enfin, la cour Suprême est la dernière instance en appel. Il faut quand même finir quelque part son droit à l'appel.

M. PAUL: A la cour d'Appel.

M. PINARD: Est-ce qu'il est arrivé dans le passé qu'on ait procédé par évocation?

M. PAUL: Il y a le cas du petit Sicotte, un jeune homme qui avait commis un meurtre à l'âge de quatorze ou quinze ans et que la cour Suprême...

M. PINARD: La cour Suprême, oui.

M. PAUL: ... a révisé et entendu même des témoins...

M. PINARD: D'office, oui.

M. PAUL: ... d'office. C'est le seul cas que j'ai à la mémoire.

M. PINARD: Je pense bien que...

M. PAUL: Je ne dis pas, M. le Président, qu'il faudrait trouver un autre mécanisme de révision dans ces cas-là, mais tout simplement, à toutes fins pratiques, il n'y a qu'une audition dans ces cas-là. Je verrais mal l'acceptation d'abord d'un juge du tribunal, parce que c'est le tribunal qui va rendre jugement dans le cas d'évocation, je verrais mal la recevabilité pour lui d'une requête par laquelle on demanderait qu'il reconsidère son propre jugement. Ce n'est pas que j'en ai contre cette disparition d'appel dans des cas exceptionnels mais c'est tout simplement pour signaler qu'à ce moment-là il n'y a pas d'appel. Je suis certain que le tribunal va refuser la requête en révision. Disons, comme le ministre le dit, il faut qu'à un moment donné il y ait un plafond et là, on se rend directement au plafond, au plus haut sommet.

M. PINARD: En tenant compte de la nature de ce tribunal des transports, qui serait quand même un tribunal bien spécialisé, à ce moment-là il faut admettre qu'il y a là une compétence particulière pour entendre ce genre de causes.

M. PAUL: Je n'ai pas soulevé le problème pour demander au ministre de trouver un autre mécanisme d'appel dans ces cas-là mais tout simplement pour signaler qu'à toutes fins pratiques, il n'y aurait pas d'appel.

M. PINARD: Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Article 73.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 74.

M. PAUL: Est-ce que nous avons un avant-goût d'une certaine réforme de nos tribunaux par cette disposition de l'article 74?

M. PINARD: Voici, c'est que...

M. PAUL: Bien, ça ne se fait pas devant aucun tribunal.

M. PINARD: Nous avons pensé que le ministre de la Justice qui est responsable de l'administration des tribunaux...

M. PAUL: Oui, mais ça ne se fait pas à aucune autre commission.

M. PINARD: ... devrait avoir un intérêt...

M. PAUL: Je ne dis pas que c'est mauvais.

M. PINARD: ... à connaître des activités du tribunal des transports. Il me paraît normal qu'un article prévoit une obligation administrative pour le président du tribunal de faire rapport des activités de son tribunal au ministre de la Justice.

M. PAUL: Ce n'est pas que j'en aie contre l'article, mais j'en ai peut-être contre les juges ou à la place des juges qui se verront ici surveillés par le ministre de la Justice.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela prélude quelques transformations.

M. PAUL: C'est une bonne chose.

M. PINARD: Je pense qu'en 1972 où beaucoup de choses sont mises en cause, beaucoup de systèmes...

M. PAUL: C'est bon.

M. PINARD: ... pour donner...

M. PAUL: Je comprends que le ministre...

M. PINARD: ... une plus grande crédibilité à l'appareil judiciaire qu'il faille mieux informer non seulement le public en général mais informer celui qui a la responsabilité devant l'opinion publique de l'administration de la Justice, du travail qui est vraiment effectué par l'appareil judiciaire.

M. PAUL: Et celui qui sera le mieux placé, peut-être, pour calmer la réaction des juges, ce sera bien le ministre actuel, lorsqu'il sera rendu dans ce sélect milieu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est vrai.

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 75, section 8: Infractions et peines. Adopté. Article 76.

M. PINARD: J'aimerais que nous suspendions l'article 76, afin que j'approfondisse...

M. PAUL: C'est notre deuxième suspension.

M. PINARD: Oui, ainsi que l'article 77.

M. LE PRÉSIDENT: Les articles 76 et 77, étant suspendus sur requête du ministre, nous passons à l'article 78.

M. PAUL: ... qui doit être suspendu à cause de l'article 76 qu'on y retrouve.

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRÉSIDENT: J'appelle l'article 79.

M. PAUL: Il y a double poursuite possible.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Et contre la corporation et contre l'employé.

M. PINARD: ... ou l'agent de la corporation.

M. PAUL: Ce sont les dispositions que nous retrouvons dans les lois du revenu.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Mais si nous prenons, par exemple, la loi qui contrôle les permis d'alcool, il n'y a pas double poursuite. Il y a poursuite contre l'une ou l'autre des parties.

M. PINARD: Je me demande si ce n'est pas bien de poursuivre les deux parce qu'il peut y avoir complicité. Si la preuve de la complicité n'est pas faite, alors...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce que mon collègue dit, c'est que c'est plus sévère dans le cas de la Société des alcools.

M. PINARD: Ah oui! Mais ce n'est pas une raison pour ne pas amender la loi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non. Je n'ai pas d'objection à cela.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 79. Adopté. L'article 80.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 81. Section 9. Dispositions diverses: Transport dans les cités et villes.

M. PINARD: Cet article abroge deux séries de dispositions de la Loi des cités et villes, à savoir celle du paragraphe 29 de l'article 429 et le paragraphe 9 de l'article 469. Le paragraphe 9 de l'article 469 de la Loi des cités et villes permettait aux corporations des cités et villes de réglementer certains moyens du système de transport. Et je cite: "calèche de place, camionneur, roulleur, commissionnaire et toutes autres personnes ou corporations, y compris les compagnies de tramways faisant le service du transport de passagers, de bagages ou de marchandises." Le paragraphe 29 de l'article 429 de la Loi des cités et villes permettait, aux corporations de cités et villes, de faire des règlements sur le transport par véhicules taxis. On comprendra que, dans le nouvel esprit de la loi sur les transports, qui permettra au ministre des Transports d'intégrer des divers moyens de système de transport/ces articles n'ont plus leur raison d'être. La juridiction sur ces moyens du système de transport passera au lieutenant-gouverneur en conseil.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 82.

M. PINARD: L'article 82 s'inscrit dans les cadres de la nouvelle politique des transports, c'est-à-dire celle de l'intégration des moyens du système de transport et de la centralisation entre les mains de personnes responsables au Parlement des pouvoirs réglementaires. Actuellement, les corporations quasi autonomes, spécialisées dans la gestion des affaires municipales, ont le pouvoir de réglementer un domaine qui, souvent, leur est peu familier, celui des transports. Les règlements municipaux relatifs aux transports peuvent, sur des territoires différents, être l'application de politiques locales qui risquent, à l'occasion, d'être contradictoires. Il est anormal qu'une politique globale des transports ne puisse s'appliquer à l'intérieur de petits secteurs géographiques définis pour d'autres fins parce qu'une autorité indépendante édicte des règlements contraires ou incompatibles avec une politique globale dont l'élaboration est confiée au ministre des Transports.

Il est donc nécessaire de canaliser chez le ministre l'exercice des pouvoirs des municipalités dans le domaine des transports de façon que soit appliquée à l'ensemble du Québec la politique globale que la loi donne au ministre le pouvoir, voire même le devoir, de mettre en oeuvre. Cependant, on ne peut pas, sans créer un chaos, annuler du jour au lendemain tous les règlements municipaux relatifs au transport. Il faut prévoir une période de transition, et c'est cette période qui est prévue par l'article 82 de la loi. Nous verrons plus tard que cet article 82, qui amende l'article 429 de la Loi des cités et villes, s'appliquera par le jeu d'autres dispositions de la Loi des transports, soit les articles 122, 127 et 138, au transport effectué par les commissions de transport des communautés urbaines ou régionales.

Cependant, nous avons cru qu'il était imprudent de fixer des dates à l'intérieur d'une disposition comme celle du nouvel article 429a de la Loi des cités et villes. En effet, il s'agit par ces approbations de s'assurer que les règlements existants et à venir des municipalités seront conformes à la réglementation des transports élaborée par le ministre. Cette réglementation, bien qu'en voie d'élaboration, n'est pas tout à fait au point. Le ministre désire soumettre différents projets aux intéressés et faire auprès d'eux de nombreuses consultations de façon à assurer la préservation de droits acquis tout en s'assurant de l'efficacité des nouveaux règlements. En définitive, ces délais fixes étaient trop rigides, et c'est la raison pour laquelle je vous demande d'adopter l'amendement suivant, à l'article 82.

M. PAUL: Nous avons, M. le Président, un texte beaucoup plus clair, complet que celui qui nous est soumis à l'article 82. L'amendement est...

M. PINARD: Correct.

M. PAUL: ... supérieur à son texte initial.

M. PINARD: Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Certaines dispositions du code de la route, article 83.

M. LATULIPPE: M. le Président, une question d'ordre général. J'imagine que ça peut avoir des implications lors de l'immatriculation, au lieu de prendre le permis à vide, il va falloir charger le camion...

M. PINARD: Voulez-vous me permettre de faire les remarques générales qui vont peut-être répondre...

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

M. PINARD: .. à vos questions? Le projet de loi no 23, introduisant de nouvelles réglementations quant au transport, il est nécessaire de prévoir des articles de concordance au code de la route qui réglemente déjà certains aspects du transport, en particulier l'article 91 qui introduira des modalités précises du contrôle du poids, de la charge et de la dimension des véhicules. D'autres articles, comme les articles 84, 86 et 88, donnent au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer l'immatriculation des véhicules de même que les permis de conduire requis.

Dans le même ordre d'idées et de réglementation, l'article 93 permettra au lieutenant-gouverneur de réglementer certaines questions qui tombaient sous le pouvoir de réglementation de la régie des transports. L'article 87 introduit des contrôles médicaux plus stricts quant à l'émission d'un permis de conduire, en obligeant les médecins à faire connaître au directeur médical du Bureau des véhicules automobiles les gens qui ne sont pas aptes à conduire par suite d'un handicap médical. Enfin, il est devenu nécessaire de modifier par les articles 94 et 96 certains articles du code de la route qui se référaient à certains articles du code criminel qui ont été modifiés par le bill omnibus et la nouvelle révision en 1970 des statuts fédéraux.

M. DEMERS: M. le Président, est-ce que vous avez terminé?

M. PINARD: J'ai terminé mes remarques générales.

M. DEMERS: Je voudrais poser une question. Lorsqu'on oblige les médecins à transmettre au directeur du bureau médical les tares et les inaptitudes ou incapacités d'un type pour conduire un véhicule automobile, est-ce qu'on

ne commence pas à jouer un peu dans le secret professionnel?

Est-ce que cela se fait dans quelque domaine que ce soit, dans l'administration?

M. PINARD: Cela se fait actuellement lorsqu'il y a révocation d'un permis de conduire.

M. DEMERS: A la suite d'un examen?

M. PINARD: Oui, ou suspension.

M. DEMERS: Mais ce n'est pas le médecin qui est le délateur?

M. PINARD: Le médecin examinateur envoie une copie de son rapport médical au directeur, au service médical du Bureau des véhicules automobiles. C'est secret. Le contenu du rapport est secret.

M. DEMERS: Mais, je vais me faire examiner par un médecin...

M. PINARD: Moi-même, j'ai agi, à titre d'avocat, à une certaine époque et je me suis très bien entendu. J'ai demandé qu'elle était la cause. Quand on a dit la cause de la suspension ou de la révocation du permis de conduire, j'ai trouvé que c'était quand même préjudiciable à mon client. On m'a suggéré de demander le consentement de mon client, par écrit, pour que je puisse prendre connaissance du contenu du rapport médical pour voir si je pouvais étayer ma requête en annulation de la révocation ou de la suspension à même le contenu du rapport médical. A ce moment-là, j'ai réussi parce que j'ai obtenu un nouvel examen médical. A la suite de ce nouvel examen médical, il a été décrété qu'un spécialiste ferait un examen plus approfondi de l'état du patient. Finalement le spécialiste s'est montré convaincu qu'il n'y avait vraiment pas danger pour le patient, pour le client, de conduire son automobile si tel traitement lui était prodigué.

M. DEMERS: Est-ce que la loi oblige le médecin à rapporter tout cas où il prévoit qu'un type ne peut conduire une automobile avec sécurité? Dans les notes explicatives que vous nous avez données, la loi n'a pas l'air de le spécifier.

M. PINARD: A l'article 87, il est déclaré que tout médecin doit faire rapport au directeur médical du bureau à Québec, du nom et de l'adresse de tout patient de seize ans ou plus qu'il juge inapte sur le plan médical à conduire un véhicule automobile.

M. DEMERS: Au point de vue sécuritaire, mais quitte à le faire réexaminer par le bureau médical.

M. PINARD: Face à la nécessité du secret

professionnel, il y a quand même le problème de la sécurité de l'individu malade dont le permis de conduire est révoqué ou suspendu. Il y a aussi le vaste problème de la sécurité publique. C'est protéger celui qui est inapte à conduire un véhicule automobile et c'est protéger à la fois le public.

M. DEMERS: Ce n'est pas du bien-fondé.

M. PINARD: Je pense qu'il faut quand même...

M. DEMERS: Si le médecin est dans les patates?

M. PINARD: Oui.

M. DEMERS: Il y a un droit d'appel.

M. PINARD: Oui, je crois qu'il y a un droit...

M. DEMERS: De révision.

M. PINARD: C'est ça.

M. CHARRON: C'est ce que je voulais demander au ministre. A partir de l'expérience personnelle qu'il nous a confiée, il est possible qu'un patient, apprenant le décret de son médecin, veuille le contester. Quels sont ses recours possibles? Aller voir un autre médecin, de lui-même et tenter par un nouveau rapport médical d'annuler celui qui est déjà rendu au bureau?

M. DEMERS: Est-ce que la commission médicale existe encore au bureau de la révision?

M. PINARD: Oui. Je pense qu'on peut faire fonctionner le même mécanisme qui est en vigueur à la Commission des accidents du travail où il y a, sur requête sérieuse, révision du dossier médical.

M. CHARRON: Est-ce que le bureau lui-même peut utiliser ses propres médecins dans ces cas-là, pour faire l'examen du verdict?

M. PINARD: Oui. Parfois le bureau va dire, s'il ne juge pas la requête sérieuse: Si vous voulez remettre en cause la valeur du verdict médical posé par le ou les médecins de la commission, subissez un examen médical chez le spécialiste de votre choix, mais à vos frais et dépens; sur réception du rapport médical de ce médecin ou de ce spécialiste, s'il y a lieu de réviser ou de modifier notre décision à ce moment-là, la commission pourra agir de sa propre autorité. C'est effectivement ce qui se fait à la Commission des accidents du travail et c'est aussi ce qui se fait...

M. DEMERS: Si c'est comme à la Commis-

sion des accidents du travail, cela va être final, le gars ne pourra même plus monter dans une auto.

M. BERTHIAUME: Comment se fait-il que cela existe à l'heure actuelle?

M. DEMERS: Cela n'existe pas que le médecin soit obligé.

M. BERTHIAUME: Non.

M. DEMERS: Mais là, on l'oblige.

M. BERTHIAUME: Mais ce qui a été soumis par le député de Saint-Jacques...

M. DEMERS: En révision.

M. BERTHIAUME: Comment est-ce qu'on révisé à l'heure actuelle...

M. DEMERS: Il y a un comité médical.

M. BERTHIAUME: C'est cela, il y a un comité médical et on peut d'abord demander à ce comité de reviser sa décision, mais le plus souvent, ce qui se fait en pratique, c'est que le conducteur ou le malade arrive avec un rapport d'un spécialiste ou même deux spécialistes, c'est encore mieux, il y a beaucoup moins de discussion.

M. DEMERS: Il n'y a aucun règlement qui oblige le bureau médical, c'est une bonté du ministère que cela existe, on n'a aucun règlement pour protéger ces gens-là. La journée où il voudrait dissoudre le bureau médical, le ministre peut le dissoudre et il n'y aura plus de révision.

M. BERTHIAUME: Le bureau médical, non seulement révisé à l'heure actuelle, mais c'est lui qui en décide.

M. DEMERS: Oui, mais dans la loi, où est-il, le bureau médical? Il n'y est pas.

M. BERTHIAUME: Il existe déjà. On est en train de modifier une autre loi.

M. DEMERS: Il n'existe pas par une loi, il est institué par règlement, un arrêté ministériel.

M. PINARD: Je crois qu'on pourrait référer à l'amendement le règlement qui a créé le bureau médical. A ce moment-là, on pourrait augmenter les pouvoirs de ce bureau qui, sur réception d'une requête de révision d'un verdict médical, pourrait le faire de sa pleine autorité.

M. CHARRON: Actuellement, cela n'existe pas?

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est fait sur

demande. Quand celui qui se plaint a des raisons sérieuses de le faire, je pense qu'en général les fonctionnaires ou les médecins qui sont au bureau médical ne veulent discriminer qui que ce soit; s'il y a des doutes sérieux, un spécialiste peut les contredire, ils sont faillibles comme n'importe quel autre humain.

M. CHARRON: Je dirai au ministre que je préférerais le voir amender le règlement du Bureau médical dans ce sens, parce que depuis deux ans que j'occupe ce poste, vous m'avez donné cette occasion. Quelqu'un contestait une décision et la réponse du Bureau médical était que ce n'était pas dans ses pouvoirs, donc hésitait et mettait du temps avant de remettre sa décision, soit le rétablissement du permis de conduire, à la personne en question.

Si, comme vous venez de le dire, il y avait un amendement clair et net au règlement du Bureau médical, les services seraient peut-être plus rapides.

M. DEMERS: Si, par exemple, vous avez un type examiné par un optométriste, qui s'aperçoit que c'est un demi-voyant, une manière d'aveugle en liberté, il n'est pas tenu de le rapporter; il n'est pas médecin. Il peut arriver autant d'accidents par les gens qui ne voient pas que par ceux qui sont malades.

M. PINARD: Enfin, disons que nous avons employé le mot médecin dans son sens générique. Évidemment je sais...

M. DEMERS: Oui, mais écoutez, on voit que c'est générique...

M. PINARD: ... le conflit que ça pose au niveau des corporations professionnelles.

M. DEMERS: ... un médecin-vétérinaire.

M. PINARD: On pourrait peut-être mettre le mot professionnel de la santé, puisque c'est de plus en plus l'appellation en vigueur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Professionnel de la santé, c'est pas mal large. Cela peut-être une infirmière.

M. DEMERS: Oui, à part ça, ça peut-être des malades, des ivrognes qui sont des malades. Ça sera rapporté par qui? C'est un danger public comme n'importe quoi. Mais, c'est une maladie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce qu'on dit.

M. DEMERS: On dit que c'est une maladie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous semblez vous y connaître.

M. DEMERS: Oui, je m'y connais parce que

j'en ai rencontré plusieurs. Ne me demandez pas de vous en nommer.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nommez-les.

M. PINARD: On me fait remarquer, avec raison, que le directeur a toujours le droit de suspendre ou de ne pas suspendre. Il a le pouvoir de ne pas optempérer, automatiquement, à un verdict médical. Il a le droit, aussi, de demander un nouvel examen, s'il y a un doute sérieux quant à la validité ou à la valeur du verdict médical posé.

M. CHARRON: Le député de Saint-Maurice a émis une autre hypothèse qui, finalement, me semble plus fréquente que celle où un rapport médical aboutit sur le bureau des permis. C'est celui des malades qui n'ont pas de rapport médical mais qui devraient en avoir. Je ne pense pas que l'émission de permis devrait être accompagnée d'un examen médical obligatoire. Les malades, qui sont actuellement un danger pour la sécurité publique au volant, sont ceux qui s'ignorent. Ils n'iront jamais chez un médecin...

M. DEMERS: Dr Knox aurait fait quelque chose.

M. CHARRON: ... Donc il n'y aura jamais de rapport médical au bureau. Est-ce qu'il est dans les pouvoirs de la police, par exemple, lorsqu'un policier va mettre la main sur un conducteur malade?

M. PINARD: La seule façon d'arriver à une pleine mesure de justice serait d'ordonner un examen médical obligatoire avant l'émission d'un permis de conduire. Nous nous apprêtons à décréter obligatoire l'examen des véhicules automobiles avant de les laisser prendre la route. Ce n'est pas facile d'avoir une politique intermédiaire, si vous voulez.

M. DEMERS: Vous allez être plus sévère pour le véhicule que pour le chauffeur. J'ai soulevé la question parce que, si on va passer un examen un matin et que le lendemain matin, le rapport arrive à Québec, je ne sais ce que la faculté va dire d'être obligée de faire un rapport à chaque fois qu'on trouve un gars qui peut devenir un danger.

M. CHARRON: D'ailleurs, ce serait compliqué parce que certaines des maladies...

M. DEMERS: Et c'est objectif.

M. CHARRON: Certaines des maladies qui peuvent affecter la sécurité d'un conducteur sont de nature psychique très souvent; les réflexes...

M. PINARD: Je ne voudrais pas me tromper mais je sais qu'en Europe, la loi est beaucoup

plus sévère qu'ici, du moins dans certains pays d'Europe que je connais.

M. DEMERS: On voit ça quand on va en France, on s'aperçoit qu'ils conduisent.

M. PINARD: Malgré une circulation

M. DEMERS: La sécurité dans la liberté.

M. PINARD: L'examen de conduite est obligatoire.

M. DEMERS: Oui, je comprends.

M. PINARD: Et je pense qu'il y a nécessité de se soumettre à un examen médical aussi. Je ne voudrais pas commettre d'erreur...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas nécessairement.

M. PINARD: Mais il y a eu une recrudescence fantastique du nombre des accidents en France et, en plus du tribunal mobile qui est allé dresser des contraventions...

M. DEMERS: Ils conduisent en français.

M. PINARD: ... et des jugements sur place...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ils sont plus fous qu'ils ne l'étaient.

M. PINARD: Que voulez-vous?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La preuve, c'est...

M. DEMERS: Ce n'est pas avec la visite qu'on leur envoie qu'ils vont s'améliorer.

M. PINARD: Cela prouve jusqu'à quel point il est difficile de légiférer ou de réglementer en pareil cas.

M. PAUL: Surtout qu'il y a de petits fonctionnaires cachés qui émettent des opinions assez douteuses, de petits fonctionnaires obscurs qui émettent des opinions assez douteuses quant à la valeur des hommes.

M. DEMERS: M. le Président, le député de Charlevoix avait un...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avait un mot à dire.

M. DEMERS: Un mot.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président...

M. PINARD: Est-ce qu'on peut quand même passer à la discussion de l'article 83, parce que j'ai fait une référence à l'article 87, mais nous n'y sommes pas encore rendus.

M. LE PRESIDENT: M. le ministre...

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Je dois vous signaler que j'avais reconnu le député de Charlevoix.

M. PINARD: Excusez-moi.

M. DEMERS: On sait qu'il est votre adjoint parlementaire.

M. PINARD: Oui.

M. MAILLOUX: M. le Président, quand on a des adjoints qui ne parlent pas souvent...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est un garçon sympathique.

M. MAILLOUX: Je ne veux pas me faire l'avocat du diable. Il y a un problème qui va quand même se poser parce que des centaines et des milliers de personnes vont devoir subir des examens médicaux, pour la protection du public d'abord. On constate quand même ce qui se produit, depuis que moi-même et mes collègues plaidons devant la Commission des accidents du travail, quand un rapport médical est déposé par ces examinateurs qui, j'imagine, sont des médecins compétents.

Dans dix ans, je n'ai jamais été capable, avec tous les spécialistes qu'on peut trouver, qui ont soigné, souvent durant de nombreuses années un patient, de faire renverser une de ces décisions. On a des cas déplorables, quel que soit l'effort qu'on tente; c'est une décision sur laquelle on ne revient pas. Les répercussions vont arriver après l'adoption de la loi, dans de nombreux cas de maladies qui souvent ne sont pas faciles à déceler et dont parfois, le patient semble guéri ou en voie de guérison. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de revoir les tribunaux d'appel ou les possibilités d'appel contre une décision du bureau médical? Je pense qu'il va falloir trouver un mécanisme médical qui permette évidemment que l'individu puisse au moins faire la preuve...

M. DEMERS: Cela prend des règlements.

M. MAILLOUX: ... preuve contraire à celle qui est souvent faite par l'examineur de la commission.

M. DEMERS: Cela prend des règlements, il faut réglementer le bureau médical et le structurer. Mais, ça ne veut pas dire qu'ils n'ont pas raison quand ils persistent.

M. PINARD : Est-ce que les membres de la commission seraient d'accord que nous procédions d'abord par réglementation? Si ça se révélait inefficace, on pourrait essayer d'y arriver par amendement à la loi elle-même.

M. PAUL: Je ne reconnais plus le ministre. Il nous demande si nous avons objection à ce que nous procédions d'abord par réglementation.

Depuis deux ans, ce n'est rien que ça que le gouvernement a fait. Il légifère par réglementation plutôt que par texte. C'est une politesse réellement...

M. DEMERS: Vous auriez pu continuer à ne pas nous le demander, on ne s'en est pas aperçu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous en donnez plus que le client en demande.

M. PAUL: J'attends un article pour vous prouver comment vous procédez avec la réglementation.

M. PINARD: Tous tant que nous sommes, nous avons eu, comme députés, l'expérience que vient de mentionner le député de Charlevoix. Je l'ai vécue très souvent, n'importe quel député ici a eu à plaider des dossiers comme ceux...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les députés adultes ont eu ces expériences-là, voyons.

M. PINARD: Cela pose vraiment un problème. Est-ce que c'est une raison pour ne pas avoir au moins le minimum des pouvoirs qui sont demandés ici, même si ça risque de causer des injustices, pas au plus grand nombre mais au plus petit nombre? C'est toujours le même problème, face à l'intérêt du plus grand nombre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, que le ministre fasse bien attention à cela parce que dès lors qu'il y aura une telle réglementation ou une telle prescription de la loi, vous savez, il y a toujours des gens très zélés et s'il n'y a pas de mécanismes d'appel, on va voir s'accumuler une série de plaintes, de représentations et si ces gens-là n'ont pas le moyen de se pourvoir en appel...

M. PAUL: Il y aura toujours l'aide juridique, ce sera prévu là.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais les communes juridiques, avec les outrages au tribunal, ça ne va pas vite.

M. PINARD: Le Protecteur du citoyen n'avait pas de pouvoirs en pareille matière, je pense.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le Protecteur du citoyen ne peut rien décider.

M. BERTHIAUME: M. le Président, j'ai l'impression qu'on est en train de discuter quelque chose qui existe déjà, tout ce qu'on fait ici c'est possiblement d'augmenter le nombre de cas qui vont se présenter au bureau médical. Le bureau médical fonctionne à l'heure actuelle et même ce qui a été soulevé par le député de Charlevoix ne semble pas, à ma connaissance du moins, se présenter dans le cas du bureau médical, pour les raisons que j'ai expliquées au député de Saint-Jacques tantôt parce qu'il y a une procédure. Est-ce qu'elle est acceptée par réglementation ou autre, à l'heure actuelle? Je pense que non mais ça été plutôt une pratique courante...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est du droit coutumier.

M. BERTHIAUME: ... en ce qui concerne le bureau médical. Il y aurait peut-être lieu, par contre, de prévoir — comme le suggère le ministre — une réglementation qui prévoit la procédure dans les cas soumis par le député de Saint-Jacques ou le député de Charlevoix. Je serais d'accord avec ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le député de Napierville-Laprairie n'est pas d'avis que, étant donné qu'on est en train de la faire la loi.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est une charte cela.

M. BERTHIAUME: Je voulais tout simplement souligner que ce que l'on change, c'est le nombre de cas soumis et non pas le fond du problème.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il va falloir prendre toutes les précautions pour que les gens soient protégés, que ce soit celui qui veut être protégé contre quelqu'un ou celui qui serait victime d'une injustice, comme c'est souvent le cas à la Commission des accidents du travail. Il va falloir trouver les mécanismes qu'il faut, une réglementation adéquate qui couvre tous les cas et qui permette des appels, des révisions. Le député de Charlevoix, tout à l'heure, a insisté sur la question de — aucune analogie — la Commission des accidents du travail. Et il a bien raison. Il est assez rare qu'on puisse avoir un droit, un gain de cause quand on demande une révision. C'est décidé que le dossier soit fermé au moment même où on demande de le rouvrir. On ajoute un autre cadenas, quand le dossier existe encore d'ailleurs. Il y a même des dossiers qu'on ne retrouve pas.

M. PINARD: Je pense qu'il y a moyen de nous en tirer. Je regarde à l'article 26 du code de la route quels sont les pouvoirs du directeur de refuser, de suspendre ou d'annuler des

licences et permis. Il existe, à l'heure actuelle, un tribunal de sécurité routière qui sera aboli mais dont les pouvoirs pourraient être transférés au tribunal des transports, et je me demande si ce n'est pas à cette instance que pourrait aller une requête en révision...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais par quel mécanisme seraient transférés ces pouvoirs?

M. LATULIPPE: Il ne faut pas surcharger le tribunal des transports non plus.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais il n'y en aura quand même pas tellement. Il n'y a pas des milliers de cas comme cela dans une année.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en a beaucoup plus qu'on le pense.

M. DEMERS: Surtout si vous obligez le médecin à rapporter tout ce qui... S'ils sont payés à la "castonguette" pour le faire, il y en aura.

M. PINARD: Déjà, à l'article 57, nous avons accordé un droit d'appel devant le tribunal des transports, de toute décision du directeur du Bureau des véhicules automobiles suspendant, annulant ou refusant un permis ou un certificat d'immatriculation hors les cas où la loi lui enjoint d'agir ainsi. Je pense qu'il y aurait moyen de déférer ces cas au tribunal des transports. Le tribunal des transports, voyant qu'il s'agit d'un dossier à caractère médical, a le pouvoir de nommer d'office des assesseurs qui seraient des médecins spécialistes pour adjuger sur le cas.

M. LE PRESIDENT: Article 83. Adopté.

M. LATULIPPE: A l'article 83, M. le Président, il y a un point que je voulais souligner. Je voulais reprendre l'argument du début. Maintenant, nous allons prendre le poids du camion chargé. Est-ce que, pour l'immatriculation des véhicules, c'est cette norme qui va servir?

M. DEMERS: Le poids total en charge.

M. PINARD: Est-ce que le député peut répéter sa question, s'il vous plaît?

M. LATULIPPE: Est-ce qu'on va immatriculer les véhicules chargés? On sait que plus un véhicule est lourd plus l'immatriculation est dispendieuse. C'est en proportion.

M. PAUL: Cela se rapporte à la définition.

M. LATULIPPE: Cela n'a pas une incidence quelconque?

M. PAUL: C'est une définition nouvelle que l'on donne de "poids en charge" au lieu de

"capacité". Ici, n'entre pas le jeu des droits à payer, du moins pas à cet article. Cela viendra à l'article 88.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'article 91.

M. PAUL: A l'article 91.

M. LATULIPPE: Mais par incidence.

M. PINARD: Le paragraphe 15 de l'article 1 du code de la route, où était donnée une définition du mot "capacité", est remplacé par le présent paragraphe où nous donnons plutôt une définition de "poids total en charge". A l'avenir, l'expression "poids total en charge" remplacera le mot "capacité" qui contient, d'ailleurs, beaucoup d'erreurs dans sa présente définition. En effet, les mots "poids total en charge", tels que définis, sont plus adéquats vu la mise en vigueur des nouvelles dispositions concernant le contrôle des pesanteurs des véhicules, qui apparaissent à l'arrêté en conseil 3142 du 14 septembre 1971. Cette expression servira aussi lorsque l'immatriculation des véhicules commerciaux se fera par le "poids total en charge". De plus, vous verrez à l'article 91 du présent projet de loi, se référant à l'article 49 du code de la route, que nous définissons les mots "charges par essieu" et "chargement", ce qui complète ce nouveau concept découlant de l'arrêté en conseil 3142.

M. LATULIPPE: Donc, la réponse est oui.

M. DEMERS: Comprenez-vous ça?

M. LATULIPPE: Cela veut dire que ça va lui coûter plus cher.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne comprends pas ça.

M. DEMERS: Pourriez-vous nous répéter ça, monsieur?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le prix de l'immatriculation serait basé sur quoi, maintenant?

UNE VOIX: Le camion chargé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le camion plus le poids en charge.

M. DEMERS: Est-ce que vous allez les peser à chaque fois qu'ils vont faire un voyage? Un gars, qui va charroyer du bois franc, et un autre du bois mou avec une longueur de poteau pèse tant...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un gars qui immatricule sa...

M. DEMERS: Plus le poids du chargement.

M. MAILLOUX: Auquel il a droit. Aujourd'hui ils sont limités par un maximum.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): S'ils font cela avec les véhicules de promenade...

M. PAUL: J'attire l'attention de mes collègues. Nous traversons un chapitre, une série d'articles où on amende la Loi du code de la route, pour y substituer à des textes clairs et précis, le pouvoir de délégation donné au lieutenant-gouverneur de procéder par un arrêté en conseil. Cela recommence, je vous préviens. Ce sera un chapitre assez laborieux.

Encore l'intrusion de l'exécutif dans le législatif.

M. PINARD: J'ai été bien à l'aise devant les membres de la commission. Il s'agit d'un problème technique qui a été longuement étudié par des spécialistes du ministère de la Voirie et du ministère des Transports. M. Jean Normand et M. Jean Laporte seront peut-être ici demain, tous les deux, pour expliquer et donner des exemples concrets et avec des graphiques de la portée réelle de l'article 83 a).

Vous manquez d'essieux pour faire la répartition du poids.

M. PAUL: Votre charge serait trop forte pour le ministre.

M. PINARD: Ah! ça va bien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en a quatre plus ce qu'ils appellent un "spare", une Volkswagen, j'imagine.

Par sympathie pour le ministre, il est fatigué, nous allons ajourner.

M. PAUL: Quand vous serez juge, vous ne siégerez pas jusqu'à dix heures le soir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, mais vous allez étudier les dossiers par exemple.

M. DEMERS: Vous n'aurez pas de vacances, vous venez de vous arranger.

M. PAUL: Vous venez de couper vos vacances en tant que juge.

M. PINARD: En langage populaire, on les fera roter.

M. LE PRESIDENT: Comme il a été convenu au début de la séance qu'on suspendait les travaux à dix heures, je constate qu'il est dix heures. On arrête tout de suite à l'adoption de l'article 82 quitte à reprendre à l'article 83 demain après l'ordre des affaires courantes de la Chambre.

(Fin de la séance à 22 h 3)

Séance du vendredi 16 juin 1972

(Onze heures douze minutes)

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

Est-ce que l'honorable ministre a des remarques à faire au début de l'étude de l'article 83?

Caractéristiques des camions

M. PINARD: Hier soir nous avons suspendu l'étude de l'article 83 à cause d'un problème de définition du poids total en charge. Alors, j'ai fait venir, tel qu'entendu hier soir, des spécialistes de la question, MM. Jean Normand et Jean Laporte, qui pourraient de façon plus détaillée nous dire exactement de quoi il en retourne. Je puis dire que d'après l'arrêté en conseil 3142 qui traite du contrôle des charges axiales et totales, la base du contrôle est la charge axiale, mais pour faire le contrôle des charges totales, compte tenu des balances, on doit faire la somme des charges axiales. Cette procédure existe déjà en Ontario et dans plusieurs états américains. Voici quelques explications sur cette nouvelle procédure de comptage ou de calcul des charges, sur le mécanisme de fonctionnement de cette politique.

En gros, lorsqu'on veut faire le contrôle des charges, il y a deux éléments à considérer: la protection à assurer aux routes et la protection à assurer aux ouvrages d'art, aux ponts et structures.

Pour assurer une certaine protection aux routes, il faut contrôler la charge axiale. Pour le contrôle et la protection des ouvrages d'art, il y a d'abord le contrôle des charges axiales et lorsqu'il y a une certaine longueur pour le pont, il y a aussi un contrôle des charges totales. Or, comme on veut donner de l'importance au contrôle des charges axiales, les balances ou dispositifs qui servent à faire le contrôle doivent avoir des portées petites et pour ne pas être obligé d'avoir deux appareils pour faire le contrôle, on peut définir la charge totale comme étant la somme des charges axiales. Lorsque nous avons des appareils qui sont justes, il y a exactement la même mesure, il n'y a pas de différence entre la somme de charges axiales mesurée en plusieurs phases avec la charge totale mesurée d'une seule phase. C'est la seule différence qu'il y a.

De toute façon, les Etats voisins, le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et aussi plusieurs Etats américains utilisent des balances de type axial pour faire le contrôle des charges.

Est-ce que ce sont des balances portatives ou des balances fixes?

Il peut y avoir des deux.

M. PAUL: Comment procédez-vous dans le cas d'une balance portative?

M. PINARD: Dans le cas d'une balance portative?

M. PAUL: Vous la déplacez suivant l'intensité du camionnage, je suppose.

M. PINARD: Le but du contrôle est réellement d'assurer à tous les camionneurs qu'ils peuvent être contrôlés où qu'ils soient au Québec. Donc, on ne peut pas se limiter strictement à une balance située le long d'une route parce que ce serait trop facile de faire le tour. Pour ne pas avoir à ramener les gens à ce poste, on trouve plus simple d'avoir des balances portatives, des dynamomètres, qu'on garde dans le coffre des voitures et on peut faire le contrôle partout. Donc, les transporteurs savent qu'ils peuvent être contrôlés. Lorsqu'on fait le contrôle avec de petits appareils, on le fait sur des bases axiales. Pour ce qui est des postes de contrôle des balances permanentes, il y a actuellement, des balances dites d'une passe, qui mesurent le poids total, et on construit des balances de type axial. Il y a actuellement trois postes en construction: un à Saint-Romuald, un à Saint-Augustin et un autre à Beloeil. Ce sont des balances courtes, d'environ dix pieds de longueur, qui pèsent les essieux séparément. Elles jouent le même rôle que les dynamomètres.

M. PAUL: Est-ce que le ministre utilise cette méthode dans le but d'augmenter le coût des licences à l'enregistrement des véhicules automobiles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est la question à laquelle nous avons achoppé hier soir, la question de la charge et du coût de l'immatriculation.

M. PINARD: Nous avons fait une séance d'étude ce matin pour connaître exactement la portée de l'article de loi que nous avons discuté hier soir.

Actuellement tous les véhicules sont immatriculés par le poids net, automobiles de promenade et véhicules commerciaux.

Nous étudions la possibilité d'immatriculer les véhicules commerciaux, c'est-à-dire les camions, par le poids total en charge. Il y a certains problèmes de transition qui sont assez considérables.

Nous voyons aussi la possibilité d'étendre ça dans un avenir prochain — peut-être pas l'an prochain — aussitôt que tous les problèmes vont être réglés. Le premier de ces problèmes était le contrôle; on ne peut pas immatriculer un véhicule par poids total en charge sans pouvoir le contrôler. Autrement dit, un type nous arrive au bureau et dit: Je veux immatriculer mon camion qui a trois essieux à 50,000 livres. On regarde le camion et on dit: Ton camion a une possibilité de 57,000 livres. Il dit: Je ne vais pas plus haut que 50,000 livres.

Si nous immatriculions dans les années pas-

sées, il pouvait se faire que le type circule avec ce véhicule à 57,000 livres au lieu de 50,000 et nous, nous n'avions pas les moyens de le contrôler. Mais à l'avenir, nous allons pouvoir le contrôler.

M. PAUL: Mais, il va être nécessairement obligé de payer pour 57,000 livres.

M. PINARD: Non, pas nécessairement. Sur sa déclaration, en autant qu'il est en deça du maximum qui va lui être permis par la loi, c'est lui qui va le déclarer. On n'excédera pas, dans le cas d'un camion à deux essieux, 41,000 livres, parce que c'est impossible; la loi ne le permet pas. Mais jusqu'à 41,000 livres, on va pouvoir l'immatriculer à ce poids, en autant qu'il aura les pneus, la configuration, et l'espace voulus.

Il va pouvoir l'immatriculer à 34,000 livres s'il le veut, mais nous allons le contrôler. S'il est surpris avec plus de 34,000 livres, il va être obligé de payer la différence du coût d'immatriculation et probablement une amende.

M. PAUL: Merci.

M. PINARD: Maintenant, le poids total en charge dont il est question dans la loi, c'est tout simplement le poids du véhicule ajouté à celui de son chargement, de son cargo. C'est ce que nous appelons le poids total en charge.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est le poids du véhicule plus la charge utile.

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, est-ce que vous avez fait des calculs qui pourraient nous indiquer quel pourrait être le pourcentage d'augmentation du coût de l'immatriculation en espèce?

M. PINARD: C'est un des facteurs que nous considérons beaucoup parce que les gens, souvent, n'utilisent pas leur véhicule à plein rendement. Prenons par exemple un type qui pose des affiches qui ont un grand volume et qui n'ont pas de pesanteur, ça demande des camions qui sont assez pesants, qui ont une capacité beaucoup supérieure à celle à laquelle ils sont utilisés.

C'est un de nos problèmes. Il ne faut pas léser ce type en exigeant de lui une immatriculation à utilisation complète du véhicule. C'est un des problèmes que nous essayons de résoudre avant de suggérer au gouvernement qu'on aille tous au poids total en charge. C'est un des problèmes qu'il nous reste à régler.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous n'avez pas répondu rigoureusement à ma question. Je vous demandais quelle peut être, dans l'optique de cette nouvelle politique, l'augmentation en pourcentage du coût de l'immatriculation pour ce type de véhicule.

M. PINARD: C'est réellement — c'est ce que M. Berthiaume me dit — ce que nous essayons d'atteindre, le revenu total d'immatriculation ne change pas de façon sensible mais, entre individus, il peut y avoir de petits changements.

M. PAUL: Un réajustement.

M. PINARD: Un réajustement qui s'applique justement à ce nouveau mode d'immatriculation que nous prévoyons.

M. MAILLOUX: Pour atteindre globalement le même volume.

M. PINARD: Exactement, pour ne pas que soient diminuées les sommes du gouvernement qui proviennent de l'immatriculation.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au moment de l'immatriculation, supposons que je fais immatriculer un véhicule cet automne ou enfin quand on renouvellera les permis, les plaques, je devrai déclarer quelle est la pesanté de mon véhicule plus sa capacité, c'est-à-dire son poids ultime.

M. PINARD: Pas tout à fait. On a fait d'abord, l'an dernier, une espèce d'étude auprès des gens. On a émis des cartes leur demandant de nous donner la configuration de leur véhicule, avec la grosseur des pneus et la distance entre les essieux afin qu'on applique ces critères sur l'arrêté en conseil qui stipule les charges maximales. Nous avons découvert toutes sortes d'anomalies à ce moment-là. Une de celles-là — celle dont je vous parlais tout à l'heure — était celle du véhicule qui n'était pas utilisé à sa pleine capacité pour toutes sortes de raisons. Des gens ont des véhicules souvent plus gros que ce dont ils ont besoin.

A présent, ces problèmes ne sont pas encore réglés à notre satisfaction parce que, encore une fois, nous essayons de fixer des barèmes d'immatriculation pour les véhicules commerciaux qui ne léseraient ni le propriétaire ni le gouvernement.

C'est dans ce sens que nous travaillons.

M. LE PRÉSIDENT (Giasson): Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Dans la réponse qu'on vient de donner, il est dit que le gouvernement ne veut pénaliser en aucune façon le propriétaire d'un véhicule assez lourd qui aurait à transporter une charge assez légère. Il y a même un exemple de mentionné. Dans le passé, nous avons eu connaissance de nombreuses anomalies où des gens ayant un camion qui éventuellement devrait transporter des charges ultra-lourdes s'organisaient au moment de l'émission du permis pour enlever une partie de l'équipement afin de payer un prix moins élevé pour le permis et par la suite, évidemment, l'ajoutait

aussitôt le permis émis. C'est donc dire que lorsque le ministère tend à en arriver à fixer le prix du permis selon la pesanté totale soit du véhicule ou de son chargement, cela éliminerait quantité de ces anomalies pour lesquelles le gouvernement payait.

M. PINARD: J'ajoute le fait que souvent-fois les gens font peser le véhicule commercial avant qu'il soit muni de sa caisse, épargnant ainsi le poids de la caisse ou le poids de ce que les gens appellent la boîte, ce qui veut dire, parfois, de 2,000 à 5,000 livres, et même plus.

M. LATULIPPE: Je pense qu'il n'y a pas seulement les cas volontaires. Il y a le cas de ceux qui ont un camion à bascule, qui l'utilisent comme tel pendant la saison d'été et en hiver, ils transportent du bois. S'ils ont acheté leur camion pendant l'hiver, c'est un camion qui n'a presque pas de charge tandis que l'été, il a une charge plus considérable. S'il était pesé, automatiquement, il serait pénalisé.

M. PINARD: S'ils l'utilisent à deux fins. Mais le but premier, c'est que le poids de la charge dans le cas du bois à pâte soit le même que celui de n'importe quelle autre matière.

M. MAILLOUX: ... une fin comme à l'autre.

M. PINARD: C'est cela.

M. LATULIPPE: Il y a des gars qui transportent de la plume aussi.

M. PINARD: C'est justement, ils paieront pour l'usage qu'ils feront, et non pas pour un poids à vide qui est plutôt immatériel.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si l'usage est diversifié et si, comme vient de le signaler le député de Frontenac, pendant une période de la saison d'été, on transporte tel type de marchandises et que pendant la période d'hiver, on en transporte un autre, comment allez-vous établir exactement les règles qui permettront d'atteindre le maximum, l'équilibre?

M. PINARD: La réglementation, l'arrêté 3142 donne quelles sont les charges totales maximales pour différents types de véhicule. Chaque utilisateur connaît l'usage qu'il entend faire de son véhicule et connaît le maximum auquel il a droit. Pour une grille d'auto qui peut varier, il décide quel usage est le meilleur pour lui. Il dit: Au lieu d'immatriculer mon véhicule pour charger le poids total maximal permmissible, je veux charger seulement à 80 p.c. de sa capacité. Cela va lui coûter un peu meilleur marché.

M. PAUL: Et s'il fait une utilisation supérieure à sa déclaration, là il devient passible d'une pénalité.

M. PINARD: Il devient passible de pénalité.

M. PAUL: Mais le contrôle, il faudrait quasiment qu'il soit quotidien à ce moment-là.

M. PINARD: Je ne sais pas si on parle tout de suite du contrôle ou si ça vient à une autre étape, mais la philosophie du contrôle c'est que tous les transporteurs savent qu'il y a des agents pour faire le contrôle des charges et que, où qu'ils soient au Québec, ils sont susceptibles de se faire contrôler. Cela, c'est la philosophie générale du contrôle et ça se sent dans les articles qui viennent par la suite.

M. MAILLOUX: D'ailleurs, M. le Président, il est assez visible pour les camions à benne basculante. Ils transportent ou des matières granulaires ou du bois qui vient de la forêt. Ils atteignent normalement le maximum que permettra la loi dans un sens comme dans l'autre. Alors, ceux qui sont des exceptions, évidemment, peuvent forcément demander un adoucissement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, le député de Charlevoix va comprendre avec moi que ce contrôle va être très difficile à exercer. Le député de Charlevoix sait très bien, par exemple, qu'avec le même type de camion, vous pouvez transporter du bois sec et, d'autre part, du bois vert sortant de l'eau.

M. MAILLOUX: Le bois sec est plus rare.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le poids est drôlement différent à ce moment-là. Alors, je comprends la philosophie de cette nouvelle réglementation, mais à partir de l'idée de contrôle, est-ce qu'il n'apparaît pas au député de Charlevoix et au ministre que cette politique de contrôle, ces mécanismes de contrôle — pour parler plus exactement — vont être drôlement compliqués et cela, selon les régions?

M. PINARD: Enfin, à moins de me tromper lourdement, si je comprends bien la portée de la loi et de la réglementation qui va s'ensuivre sur le plan des contrôles, le but du ministère c'est de faire la charge au moment de l'immatriculation.

La charge du tarif, au moment de l'immatriculation, sur la base de la charge la plus lourde, va être transportée par le camionneur avec son véhicule.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le point de départ, la base, ce serait la charge maximale. Le poids du véhicule, plus la charge utile maximale.

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: Pour l'immatriculation?

M. PINARD: Pour l'immatriculation.

M. PAUL: Ce n'est pas ce qu'on nous disait tout à l'heure.

M. PINARD: Je donne tout de suite une explication parce que, plus tard, dans d'autres articles au moment de la discussion, il faudra peut-être apporter des précisions.

L'immatriculation par poids total en charge n'est pas encore pour aujourd'hui. Ce que nous avons l'intention de faire, c'est d'immatriculer différents types de véhicules en deçà de la loi sans excéder les limites permises par la loi mais à la demande de celui qui immatricule. J'ai un véhicule dont les possibilités sont de 57,000 livres, mais je ne désire pas être immatriculé pour plus de 50,000 livres. C'est ce que nous allons faire, soit immatriculer à 50,000 livres.

M. PAUL: Vous allez vous rendre à la déclaration qui est faite.

M. PINARD: En autant qu'elle n'est pas supérieure à la loi. C'est l'intention qu'il y a en arrière de tout ça. Si le transporteur transporte quelque chose de léger et qu'il a besoin d'un gros camion pour différentes raisons, il va dire: Moi je transporte des choses légères mais volumineuses, je n'ai pas besoin de la capacité maximale de mon véhicule, je n'ai besoin que de 40,000 livres quand mon véhicule pourrait donner 57,000 livres. C'est là-dessus que nous allons immatriculer les camions.

C'est ce qui crée certains problèmes de transition actuellement. Si tous les véhicules étaient immatriculés au maximum de leur possibilité, ce serait assez facile. Les problèmes sont causés par le fait que certains ne veulent pas aller au maximum de possibilité. C'est un des facteurs qui nous rend la chose très compliquée.

M. MAILLOUX: L'exemple signalé tantôt par le député de Chicoutimi pouvait être vrai il y a quelques années mais il demeure qu'après de nombreuses discussions avec les compagnies qui s'occupent des pâtes à papier ou de sciage, principalement pour éviter les dangers d'incendie, l'immobilisation du bois, de garder du bois trop longtemps, la presque totalité du bois qui est transportée l'est normalement à la sortie de la scie ou presque, dans à peu près tous les cas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne suis pas d'accord avec le député là-dessus. Qu'il vienne dans ma région et il va voir que c'est du bois sec.

M. PAUL: Si vous allez à Montréal dans les cours à bois, il y a énormément de bois sec également.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour la four-niture, pour l'approvisionnement des manufactures de meubles chez nous ce n'est pas du bois vert.

M. LATULIPPE: Il y a du bois mou et du bois franc.

M. MAILLOUX: Pour l'approvisionnement en billots des manufactures de meubles, Gagnon Frères ou d'autres, le volume qui sera permis, sec ou en sortie de la scie, les camionneurs pourront atteindre le poids maximum quand même sans aucune difficulté en raison de la hauteur permise. Sauf que la ridelle sera plus élevée. Il n'y a pas de problème de ce côté-là. Parce qu'avec une charge de bois sec, je pense que la hauteur totale permise est quatorze pieds. Ils peuvent ainsi atteindre le volume tandis qu'ils n'ont pas à atteindre une telle hauteur si le bois est pris à la sortie de la scie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Voilà une explication valable.

M. MAILLOUX: Oui, il y a une différence, forcément de charge en hauteur.

M. PINARD: Je voudrais ajouter, M. le Président, justement à la suite de ce que monsieur dit, que dans les tests que nous faisons, nous pesons par essieu sur des balances axiales et les gens disent: Ce matin mon bois était sec, cela fait deux mois qu'il est dans le champ, j'ai mis six pouces de plus haut, un volume plus grand. Les gens commencent à se rendre compte qu'ils doivent s'ajuster selon que le bois est vert ou sec. Ils commencent à le faire.

M. LATULIPPE: ... vos balances?

M. PINARD: Ceux qui font le contrôle par essieu n'accusent personne actuellement d'infraction; on émet seulement des bulletins d'information indiquant; Vous avez cela, vous devriez avoir cela.

M. LATULIPPE: Je me demande pourquoi vous n'avez pas retenu simplement l'idée de l'équipement du camion. Parce que j'imagine qu'un gars qui transporte de la plume doit s'équiper pour transporter seulement cela donc il doit avoir une quantité minimum d'essieux et ainsi de suite comme je vois sur votre graphique. L'équipement pourrait être retenu comme facteur pour décider du coût de l'immatriculation. Ce serait uniforme de cette façon.

M. PINARD: Je ne comprends pas votre question: voulez-vous dire le genre de véhicules ou le nombre d'essieux du véhicule?

M. LATULIPPE: Le nombre d'essieux sous le véhicule.

M. PINARD: Les gens s'équipent en conséquence, eux-mêmes...

M. LATULIPPE: Alors, pourquoi ne pas fixer le prix de l'immatriculation en fonction du degré d'équipement plutôt qu'en fonction du poids maximum?

M. BERTHIAUME: Nous avons donné l'explication tantôt, à savoir que l'objectif primordial est de protéger la chaussée, alors ce qui affecte la chaussée, ce n'est pas la forme du camion, c'est son poids total sur chacun des essieux. C'est pour cela qu'on arrive au poids total en charge plutôt qu'au poids à vide. Je pense que cela répond à votre question. Nous visons aussi à avoir une certaine cohérence avec les provinces et les états voisins, parce qu'il y a quand même du transport interprovincial.

M. LATULIPPE: Il reste quand même M. le Président...

M. PINARD: Pardon?

M. PAUL: Spécialement avec le Vermont.

M. LATULIPPE: ... que vous avez une réglementation...

M. BERTHIAUME: En passant, d'après les informations prises, il semble que la province de Québec traite moins bien les transporteurs du Vermont que le Vermont traite les transporteurs du Québec selon la question qui a été soulevée en Chambre il y a quelques jours. Alors, ce n'était pas une mesure de représailles.

M. LATULIPPE: Je voudrais reprendre le sujet, M. le Président, si vous le voulez. J'estime qu'il serait certainement possible, parce que vous avez une réglementation qui limite le poids maximum, quand vous avez telle organisation, le poids maximum est de tant, alors si le gars qui a choisi de prendre tel équipement, c'est parce qu'éventuellement il veut atteindre le poids maximum de tant, alors pourquoi ne pas l'immatriculer en fonction du degré d'équipement qu'il veut avoir dans son camion? Cela répondrait, il me semble aux critères...

M. PINARD: Quels sont les critères que vous suggérez?

M. LATULIPPE: Exactement ceux que vous avez développés. Par exemple, si vous dites deux essieux 57,000 livres, s'il a deux essieux à son camion, il est immatriculé en fonction de 57,000 livres, de toute façon il n'a pas le droit de les dépasser.

M. BERTHIAUME: C'est ce que nous faisons. D'autre part, nous avantageons celui qui doit avoir un camion de dimension assez grande et avec l'augmentation de la dimension, naturellement, on a l'augmentation du poids du véhicule. Par contre, le propriétaire de ce camion peut ne pas le charger au maximum à cause de la nature des matières qu'il transporte.

M. LATULIPPE: La nature des matières est variable aussi.

M. BERTHIAUME: Oui, exactement.

M. LATULIPPE: Et il va se demander pour-quoi.

M. MAILLOUX: Il y a un exemple assez frappant, c'est le transport de la tourbe, qui prend forcément le véhicule à peu près le plus long possible, mais d'avance, à quelques milliers de livres près, il sait évidemment que ce ne sera pas une charge extrêmement lourde. Alors, il peut demander un permis...

M. PAUL: Le bois laminé, assez souvent.

M. MAILLOUX: C'est ça!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a la plume. Une livre de plumes pèse une livre de plomb.

UNE VOIX: A l'oeil!

M. BERTHIAUME: Cela s'envole plus facilement!

M. PAUL: C'est moins compact.

M. LATULIPPE: Vous aurez le choix des moyens.

M. LE PRESIDENT (Giasson): Y aurait-il d'autres questions à poser?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas en ce qui me concerne. On nous a donné des renseignements satisfaisants.

M. PINARD: Je voulais demander aux conseillers juridiques à quels autres articles il pourrait être question du même sujet, de façon que nous puissions profiter de la présence...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'article 91, il y a toute une série de...

M. PINARD: L'article 91.

M. PAUL: A l'article 91, est-ce la répétition du texte actuel que l'on retrouve au code de la route?

M. PINARD: Il n'y aurait pas d'autres articles où nous pourrions avoir besoin d'avis juridiques.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, je ne crois pas.

M. LE PRESIDENT: Nous pourrions suspendre les autres articles de 83 à 91 et procéder à l'étude de l'article 91.

M. PINARD: Non, non.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non.

M. PINARD: C'est parce que nous voulions avoir toutes les informations pertinentes au cas où nous retrouverions des allusions au problème du poids à charge dans d'autres articles.

J'ai fait vérifier par les conseillers juridiques et on me dit...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a l'article 91.

M. PINARD: ... que ce sont les articles où il en est effectivement question. Je vous remercie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Merci.

Aspects médicaux

M. PINARD: J'aimerais, avec la permission du président et les membres de la commission, vous expliquer le protocole d'entente intervenu, d'une part, entre le ministère des Transports, le bureau provincial médical et le Collège des médecins relativement aux dispositions contenues à l'article 87 du projet de loi 23...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour les déclarations d'incapacité.

M. PINARD: ... pour les déclarations d'incapacité et pour...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le secret professionnel.

M. PINARD: ... le contenu du rapport médical soumis au directeur général des véhicules automobiles.

Le comité médical aviseur du Bureau des véhicules automobiles pour les permis de conduire a écrit au Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec pour savoir son avis au sujet de cette question, si le Collège des médecins était en faveur que les médecins déclarent les patients qui sont inaptes à conduire ou qui sont un danger public.

Aux séances du bureau provincial du 30 septembre et des 16 et 17 octobre 1970, cette demande a été faite. Le bureau provincial a décidé de recommander au gouvernement de procéder à l'étude d'une loi obligeant les médecins à déclarer les patients qui sont inaptes à conduire un véhicule automobile et qui sont un danger public, à l'instar de la loi de l'Ontario. C'est ce qui se fait en Ontario, je pense, depuis 1969.

M. PAUL: C'est le Collège des médecins qui a fait cette recommandation.

M. PINARD: C'est à la séance du bureau provincial et...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A quelle date avez-vous dit?

M. PINARD: Aux réunions du 30 septembre et des 16 et 17 octobre 1970.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a eu suite à cela?

M. PINARD: Il y a eu un échange de lettres entre le représentant du bureau provincial des médecins et le sous-ministre Verreault, à l'époque.

Oui, il y a eu un échange de lettres, je ne les ai pas ce matin; je pense qu'on va vous les apporter bientôt. En fait, c'est le texte qui est paru dans le bulletin du Collège des médecins qui a été envoyé au sous-ministre à l'époque et qui demande au gouvernement d'étudier une loi. Alors, quand ce bill-ci a été préparé, on a mentionné la même chose et on ajoute, par exemple au deuxième paragraphe, que le médecin ne peut être poursuivi, pour avoir déclaré son patient, pour bris de secret professionnel.

En somme, le Collège des médecins et le bureau provincial ont accepté de recommander l'envoi d'un dossier médical au bureau du directeur général des véhicules automobiles, à la condition, cependant, d'obtenir l'immunité à cause du dévoilement du contenu du rapport médical; ce qui serait, en quelque sorte, une brèche faite à la tradition du secret professionnel.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, j'aimerais que ce soit bien clair. C'est le Collège des médecins, par son bureau, qui a fait cette recommandation.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et cette recommandation est à l'effet que les médecins déclarent au bureau des examinateurs les cas des personnes qu'ils ont examinées et qui seraient tels que ces personnes seraient inaptes à conduire un véhicule automobile; avec la réserve qu'ils soient protégés parce qu'ils auraient dévoilé, à ce moment-là, des renseignements d'ordre confidentiel et qui tiennent à ce qu'on appelle le secret professionnel.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, il y a eu un échange de lettres dont on pourra nous faire part, qu'on pourra déposer. Vous comprendrez, que c'est assez délicat; nous avons ici le Dr Laurin qui est médecin et psychiatre et hier, d'autres collègues ont évoqué ces cas et nous avons des réticences assez sérieuses.

Alors, si le Collège des médecins est d'accord pour le faire, sous réserve d'une protection qui lui serait accordée, à ce moment-là, je ne peux pas m'opposer à cela; si les médecins sont disposés à le faire.

M. PINARD: A l'heure actuelle, les médecins veulent le faire, mais ils en sont empêchés par le secret professionnel.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Leur secret professionnel.

M. PINARD: Il y en a plusieurs qui m'ont demandé: Comment faire pour vous donner le patient?

J'ai dit: Vous n'êtes pas capable, c'est tout. Si la personne répond non aux questions posées lors du renouvellement du permis de conduire, sur la carte de renouvellement, le médecin est obligé de garder le secret, il ne peut pas nous le dire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pose ici...

M. PINARD: Il voudrait nous le dire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A la suite de ces échanges de correspondance et de cette décision, de cette résolution — je ne sais pas de quelle façon ça s'est présenté — du Collège des médecins, est-ce que le ministre a demandé à ses collègues, enfin au cabinet, a soumis un projet de loi qui permettrait aux médecins de faire ces déclarations, sous réserve d'une immunité qui leur serait garantie?

M. PINARD: Je...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On ne peut pas, le ministre comprendra pourquoi je pose la question, introduire dans le texte de la loi une prescription qui donnerait des droits au ministre si, entre-temps, les médecins n'ont pas obtenu le droit de révéler ces secrets, d'ouvrir des dossiers médicaux.

M. PINARD: Au comité de législation, ce problème a évidemment été soulevé. Le pouvoir demandé à l'article 87 du projet de loi no 23 nous paraissait nécessaire, mais il faudrait qu'il ait une correspondance dans une autre loi qui sera présentée par le gouvernement et qui s'appellera le code des professions.

M. PAUL: Est-ce qu'actuellement, dans le texte de la Loi du collège des médecins — je pense que c'est le projet de loi 252 ou 253 — il y a une provision qui permet, qui autorise les médecins à faire une telle déclaration? Je pense qu'il faudrait retrouver le même texte dans la Loi de la corporation des médecins que le texte que nous retrouvons ici.

M. PINARD: Je pense que nous posons ensemble, ce matin, le problème de la cohérence des lois.

M. PAUL: C'est ça.

M. PINARD: Je vais vérifier auprès du comité de législation. Au besoin, je vais faire une vérification personnelle auprès du ministre des Affaires sociales qui me dira si un texte semblable sera reproduit dans le code des

professions en ce qui a trait au secret professionnel du médecin, face à l'obligation qu'il aurait de dévoiler le contenu de son dossier médical pour permettre une sécurité accrue du public sur nos routes, de façon que la personne jugée inapte à conduire soit déclarée comme telle à la connaissance des autorités qui, à ce moment-là, prendront la responsabilité de ne pas lui émettre de permis de conduire ou de révoquer le permis que cette personne aurait déjà.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pense, dans l'état actuel des choses, étant donné qu'il n'y a pas eu encore de lois à la suite des propositions du Collège des médecins, qu'il serait prudent d'insérer immédiatement dans le texte de loi cette exigence qu'on trouve à l'article 87, 3)?

Il y a évidemment des cas où les incapacités physiques sont assez visibles mais dans les cas de maladies mentales, caractérielles, etc., — et les psychiatres sont peut-être ceux — le docteur m'en glissait un mot tout à l'heure — qui vont être appelés le plus souvent à déclarer qu'une personne est inapte à conduire un véhicule automobile — évidemment, si vous avez un grand handicapé, un blessé grave, un type qui n'a pratiquement plus de vue, ça se décèle assez facilement, mais il y a des maladies qui sont assez sournoises, qui ne se voient pas à l'oeil. Je ne sais pas s'il serait prudent d'insérer immédiatement cette disposition; on pourrait peut-être l'insérer mais n'en pas permettre l'application avant qu'une autre loi ne vienne entériner, en somme, un ensemble de décisions qui touchent à la concordance et à l'articulation normale des lois.

M. PAUL: Voici, M. le Président...

M. PINARD: Nous pourrions peut-être procéder de la façon suivante. Nous pourrions sanctionner les articles en phases successives, une fois que nous aurons eu la certitude qu'il y a eu la correspondance nécessaire dans un autre texte de loi.

M. PAUL: Par correction ou amendement.

M. PINARD: C'est cela.

M. PAUL: Supposons qu'un avocat, dans son bureau, soit consulté par un client qui aurait à se plaindre qu'un médecin ou son médecin aurait enfreint la déontologie du secret professionnel. L'avocat examinera la loi du Collège des médecins et en vertu de cette loi, il y a défense expresse de dévoiler quoi que ce soit, sauf avec le consentement du patient, quant à l'état de santé de son client. D'un autre côté, le même avocat va prendre le bill 23 et lira l'article 87. S'il n'y a pas d'amendement ou équivalence de texte avec la loi du Collège des médecins, je dis que vous allez ouvrir un nid à

procès. D'un autre côté, si vous lisez l'article, il est dit que tout médecin doit faire rapport au bureau médical du bureau à Québec. Et si vous ne bonifiez pas, n'éclaircissez pas, n'amendez pas la loi du Collège des médecins, il y a des médecins qui craindront des représailles. Même si on lit le texte tel qu'il est là, les médecins préféreront s'en rapporter à la loi qui les régit en corporation et aux obligations qui existent par règlement dans leur profession plutôt que par référence à un texte de loi tel que nous en retrouvons un à l'article 87. Il faut nécessairement qu'il y ait équivalence de texte.

M. PINARD: Ou une référence directe...

M. PAUL: Ou une référence claire et précise.

M. PINARD: ... au contenu de l'article 87 du projet de loi no 23.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aimerais poser une question au Dr Laurin. Compte tenu de son expérience de médecin psychiatre, est-ce qu'il peut y avoir vraiment un très grand nombre de cas qui empêcheraient quelqu'un d'être vraiment en état de conduire un véhicule automobile lorsqu'il s'agit de troubles caractériels, de maladie mentale plus ou moins accusées? Je suis assez réticent sur la révélation des faits contenus dans un dossier médical.

M. LAURIN: Je pense qu'il faut que je réponde *latius in su*, *strictus in su*. Si on veut s'en tenir à une définition très stricte, c'est-à-dire une opinion qui soit garantie, prouvée par des arguments scientifiques, peut-être que les cas ne seraient pas tellement nombreux, parce que c'est toujours difficile de prouver des hypothèses, même si elles comportent 80 p.c. de certitude. Souvent le médecin dira: Comme je ne suis pas certain à 100 p.c., je préfère ne pas m'embarquer, ne pas m'engager. Cependant, si on demande à un psychiatre sa certitude morale ou sa presque certitude, là, *latius in su*, il y en aurait pas mal qui tomberaient dans ces catégories. C'est un peu la raison pour laquelle je trouve l'article...

M. PINARD: Tout le monde est arrangé, d'après ce que je peux voir, à 80 p.c. près.

M. PAUL: Si vous avez remarqué, en disant cela, il a regardé de l'autre côté de la table.

M. LAURIN: Par ailleurs, je ne suis pas sans reconnaître que 80 p.c. des accidents sont dus à des facteurs humains, peut-être même davantage. Et je ne suis pas sans savoir que dans ces 80 p.c. ou 90 p.c. de facteurs humains, les petits troubles psychiatriques ainsi que les grands troubles sont responsables dans une très large proportion. Cela causera beaucoup de problèmes aux psychiatres s'ils sont obligés de faire des déclarations qui peuvent faire perdre

un permis à quelqu'un, d'une part. Et d'autre part, certaines de ces affections sont transitoires. Supposons, par exemple, que j'admette dans un département psychiatrique un déprimé en cure ouverte. Un déprimé, en cure ouverte, même s'il n'est pas susceptible d'une cure fermée, peut avoir des moments dépressifs un peu plus aigus à certaines heures de la journée, à certains moments, après une rencontre avec quelqu'un. Et durant ces quelques heures qui suivront, il sera dangereux qu'il conduise une automobile, parce qu'il sera déprimé et qu'il aura peut-être des tendances suicidaires qui s'exprimeront à la conduite d'une automobile. Il y a beaucoup de suicides masqués par accident d'automobile. J'en connais des gens qui se sont suicidés et il n'y a jamais personne qui a dit qu'ils s'étaient suicidés; mais ils ont couru à la mort au volant d'une automobile.

M. PAUL: Se suicider, il faut s'entendre, est-ce qu'ils se sont suicidés délibérément ou si c'est par négligence dans la conduite de leur véhicule?

M. LAURIN: C'est ça, les deux facteurs interviennent. Souvent, c'est plutôt qu'ils sont vaguement suicidaires, mais ça les amène à relâcher leur attention, leur concentration, et c'est ça qui est le plus dangereux en fait. Mais comme je le dis souvent, c'est un état transitoire, soit quelques heures dans la journée, soit quelques jours dans un mois, le temps que dure leur accès. A ce moment, si on enlève un permis, après tout, quand on connaît les lenteurs administratives normales, faire révoquer un permis, c'est peut-être rapide, mais le faire réintroduire, c'est beaucoup plus long, ça demande d'autres examens, on peut frustrer quelqu'un qui est tout à fait guéri de son accès dépressif, par exemple, durant quatre, cinq ou six mois, alors qu'il aurait besoin de son automobile. J'aimerais bien avoir l'avis là-dessus pas seulement du Collège des médecins, mais du Barreau. J'aimerais aussi avoir l'avis, même avec tout le respect que j'ai pour le Collège des médecins, de certaines associations professionnelles où la discipline qu'ils exercent peut s'appliquer plus exactement à ça. Je ne sais pas comment la décision a été prise, si elle a été prise à la suite de consultations menées auprès de diverses associations professionnelles. Je suis donc partagé entre deux impératifs. Je sais que la plupart des accidents sont causés par des facteurs humains et sachant que les études de psychosomatique aussi bien que de psychiatrie ont montré que le facteur émotif joue un principal rôle. D'un autre côté aussi, il y a l'autre impératif, celui de la protection du citoyen qui peut arguer à bon droit que son état le rend inapte à conduire une automobile peut ne pas durer tellement longtemps, qu'avec les techniques modernes, on peut en venir à bout plus facilement, et qui peut s'estimer à bon droit lésé par une loi qui serait peut-être un peu

trop contraignante. Par contre, je la vois extrêmement utile dans le cas des troubles caractériels qui nous permettraient là, d'une façon définitive, de ne pas donner de permis pour une très longue période, et ce serait une grosse protection, parce qu'une bonne partie des accidents sont causés par des gens qui présentent des troubles caractériels et qu'on ne peut actuellement, avec les lois existantes, contraindre en aucune façon à ne pas conduire une automobile.

M. LE PRESIDENT: Messieurs, si vous permettez, depuis le début de l'intervention du Dr Laurin, le député de Charlevoix a demandé la parole.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aurais juste une petite question à poser au Dr Laurin qui va nous éclairer, je pense. J'aimerais avoir un détail ici. Prenons un patient qui est dans un état de maladie plus ou moins grave dans le domaine psychique ou mental. Si cette personne est soumise à un traitement et qu'on lui donne des tranquillisants à dose filée, par exemple, est-ce que, selon vous et selon vos collègues de la profession, cela constitue un danger pour la conduite d'une voiture? Ce danger serait-il tel que cette personne devrait perdre son permis temporairement. On ne devrait non pas nécessairement lui enlever son permis, mais ne devrait-on pas lui retirer le droit d'utiliser son véhicule pendant X jours ou X semaines?

M. LAURIN: Je pense que si le patient se conforme exactement à l'ordonnance médicale, il n'y a pas de danger, parce que les médecins sont bien informés des dangers que peuvent présenter l'absorption de tranquillisants à dose filée. Mais le malheur, c'est que ce genre de patients n'obéissent pas toujours et pas souvent aux ordonnances médicales. Quand il se sentent déprimés ou anxieux, ils ont beaucoup tendance à augmenter la dose, à en prendre davantage. Ils se font leurs propres ordonnances et c'est là que ça devient dangereux, surtout quand ils mélangent aux médicaments d'autres produits qui ont une action sur le cortex cérébral, que ce soit l'alcool ou d'autres produits, des drogues. A ce moment, l'effet cumulatif potentialisé de ces nouveaux produits qui affectent le cortex cérébral peut alors diminuer considérablement les facultés. C'est donc très difficile de trancher dans le vif dans ces sujets parce que la volonté individuelle, la liberté individuelle entre en jeu, et on ne peut pas toujours être là au moment voulu pour être sûr que la sagesse et la raison vont dominer.

C'est donc un problème très complexe. Je comprends l'hésitation du législateur et du Collège des médecins, dans les recommandations qu'ils font. Je trouve cet article un peu bref. Par exemple, je ne sais pas de quelle façon il va être appliqué. Est-ce qu'il y aura des règlements? Quels règlements y aura-t-il?

Quels mécanismes seront prévus? Quelle procédure? Avant d'accepter l'article, j'aimerais bien connaître les intentions du ministre, quant aux règlements à l'intérieur desquels cet article sera accepté.

M. PINARD: Hier soir, nous avons quand même introduit un mécanisme de révision de la décision prise par le directeur médical du bureau, à Québec, en prenant pour acquis que l'état de maladie du patient, déclaré inapte à conduire, s'est amélioré sensiblement et qu'il n'y aura pas de risque à lui remettre son permis de conduire. Autrefois, cela n'existait pas. Il fallait le faire par pression et, à ce moment-là, si le médecin en charge du bureau médical à Québec recevait un rapport du médecin traitant, du patient ou d'un spécialiste appelé en consultation ou en arbitrage, il pouvait modifier sa décision, mais il n'y avait pas de mécanisme automatique de révision du dossier. Hier, nous avons introduit un mécanisme de révision qui permettra cet appel de la décision du bureau médical, en autant que toutes les certitudes d'aptitude à conduire seront données par des médecins traitants et par des spécialistes, selon le cas.

Je ne sais pas, si c'est le sens...

M. LAURIN: Une dernière remarque. Je pense que, pour que cet article ait toute l'utilité que le législateur a dans l'idée, il faudrait que le curriculum des facultés de médecine soit modifié en conséquence, pour qu'il y ait des cours sur les conditions qui rendent quelqu'un inapte à la conduite d'une automobile. Actuellement, cela n'existe pas ou très peu, dans nos facultés de médecine. Au fond, si on veut que les médecins soient parfaitement au courant de la loi et l'appliquent avec le plus de sagesse possible, il faudra aller loin dans les prérequis et il faudrait presque aller jusqu'à la modification des curriculum des facultés de médecine et peut-être aussi des écoles de nursing.

M. PINARD: Je ne suis pas un spécialiste en médecine, mais est-ce que la gamme des maladies qui peuvent affecter l'aptitude d'une personne à conduire avec sécurité une automobile est à ce point infinie...?

M. LAURIN: Elle n'est pas infinie mais plus large qu'on ne le croit généralement.

M. PINARD: Peut-être.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: M. le Président, l'honorable député de Bourget pourra me corriger, si je fais erreur, mais il y a quand même une maladie qui va être visée par ce dont on parle actuellement, et qui me trouble profondément, c'est le cas des épileptiques. J'ai grandi à côté d'un hôpital

psychiatrique et, comme profane, j'ai vu des centaines de cas. J'ai eu l'occasion d'aller à l'Institut neurologique de Montréal consulter le Dr Penfield pour quelques cas. Je faisais référence à l'ex-ministre de la Justice, mon collègue de Maskinongé. Il y a quelques années, suite à une prise de drogue trop approfondie, quelques jeunes ont subi des crises d'épilepsie assez profondes. Si le médecin est obligé de faire déference, de faire une délation immédiatement, au service des véhicules automobiles, voici des jeunes qui seraient éliminés de la conduite automobile, alors qu'il est possible que l'épilepsie cesse. J'ai un autre cas en mémoire, et j'ai été à même de le vivre plus profondément, où quelqu'un travaillait pour une compagnie bien connue. Il a été obligé de laisser son travail, parce que, à la suite d'un engagement sportif, il s'est blessé à la tête et a subi une crise épileptique assez évidente devant tout le public qui était là. Il a été traité à un hôpital bien connu de Québec, et le neurologue et le psychologue, après quelques mois de soins avec la médication donnée, ont fait la preuve que la personne pouvait conduire sans danger éminent. Il a eu des difficultés à obtenir son permis de conduire. Il a dû se rendre à l'Institut neurologique de Montréal où il a été sous les soins du Dr Penfield, pendant quelques mois. Cela fait peut-être huit ans maintenant.

Il s'avère qu'avec une médication prise à des heures déterminées, un patient peut faire sa vie sans aucun danger, en autant qu'il suit à la lettre les directives données.

Ce qui m'inquiète davantage, c'est qu'alors on a eu tendance à considérer l'épilepsie comme une maladie un peu honteuse. J'oserais peut-être affirmer qu'un très grand nombre de familles en ont parmi les leurs, soit par imposition de fers, à la naissance, ou plus tard dans la vie, à l'occasion d'une blessure quelconque. Je pense qu'il y a des milliers de chauffeurs qui, actuellement, s'il y a délation, sont empêchés de recourir aux soins qui pourraient les ramener à la santé et à la stabilité. Je crains énormément que, dans ces cas d'épilepsie, dès qu'ils sont connus on fait l'impossible pour ne pas se faire traiter, de peur que le médecin fasse une déclaration. Cela m'inquiète profondément et je pense qu'il y a des milliers de cas dans la province qui ne sont pas connus.

M. PINARD: M. le Président, si vous le permettez, il faudrait qu'on mentionne aussi qu'à l'heure actuelle le médecin, qui est au bureau médical, à Québec, et qui reçoit le dossier médical d'un patient qui détient un permis de conduire, a la responsabilité de juger selon sa conscience, selon sa compétence, s'il doit ou non suspendre ou révoquer le permis de conduire. Il ne le fait pas dans tous les cas, c'est-à-dire qu'il ne révoque pas ou ne suspend pas le permis dans tous les cas. Il étudie le contenu du dossier médical qui lui est envoyé par le médecin traitant et c'est à lui de prendre

cette décision. Compte tenu de son expérience dans le domaine de la sécurité routière, il connaît le plus ou moins grand degré d'incidence de telle maladie, sur l'aptitude ou l'inaptitude d'une personne à conduire. Il y a une gamme de maladies, une liste de maladies qui sont connues et qui ont été répertoriées, après recherches par des organismes spécialisés, ce qui indique au médecin s'il doit ou non révoquer ou suspendre, et pour quelle durée, compte tenu de la possibilité d'offrir un traitement médical approprié à la personne qui pourrait, un peu plus tard, être en mesure de conduire sa voiture en toute sécurité. Alors, on pourrait peut-être élaborer davantage en ce domaine.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maskinongé.

M. PAUL: J'aimerais obtenir un renseignement de mon collègue, le député de Bourget.

M. PINARD: C'était pour répondre au député de Charlevoix, au sujet de l'épilepsie. Nous demandons toujours un rapport du médecin traitant, qu'il soit neurologue, psychiatre ou en médecine générale, pour savoir la date de la dernière crise d'épilepsie. Après consultation avec l'Association des neurologues de la province de Québec, au mois de janvier 1970, nous avions, au guide du médecin, trois ans sans conduire, après la dernière crise, et l'Association des neurologues nous a demandé de mettre deux ans sans conduire de véhicule, après une crise d'épilepsie. Quand nous recevons, après deux ans, le rapport médical qui dit: Tel monsieur n'a pas fait de crise depuis telle date et que c'est plus de deux ans, automatiquement, s'il n'y a pas d'autres raisons, il reçoit son permis de conduire, mais seulement pour des véhicules privés, pas des véhicules publics, comme des autobus et autres.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maskinongé.

M. PAUL: Je m'adresse à mon collègue, le député de Bourget. Supposons qu'un citoyen est dans un état dépressif, pour des raisons X, nombreuses, et que, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, ce n'est qu'occasionnellement, à la suite de certaines rencontres, ou dans des conditions très particulières, qu'il devient un danger pour la sécurité publique.

Si vous lisez l'article 87 tel que rédigé, il est dit: "Tout médecin doit faire rapport au directeur général à Québec du nom et de l'adresse de tout patient de 16 ans ou plus qu'il juge inapte sur le plan médical à conduire un véhicule automobile."

Si vous constatez, vous, dans la pratique de votre profession que Rémi Paul, par exemple, est un dépressif occasionnel, est-ce que vous allez, dans votre conscience professionnelle, aller jusqu'à recommander au directeur des

véhicules automobiles de m'enlever mon permis ou si vous allez tenir compte des différents facteurs ou des différents degrés de danger que vous nous avez vous-même signalés tout à l'heure? Je me demande comment vous réagiriez, vous, en face d'un cas que vous nous avez très bien décrit en regard des dispositions de l'article 3. Est-ce que vous vous sentiriez moralement obligé de dénoncer ce patient, ou si vous ne seriez pas porté à voir chez lui un état de constante amélioration qui pourrait l'amener à retrouver sa parfaite santé?

M. LAURIN: Je serais plutôt porté, dans un cas comme celui-là, à utiliser le prestige naturel d'un médecin à l'égard de son patient, pour lui demander de ne pas conduire son automobile durant un mois, jusqu'à ce que je le juge apte à le faire à nouveau.

M. PAUL: En connaissant la cause de cette réaction psychologique ou psychique, vous insisteriez énormément auprès de votre patient pour éviter les causes de cette réaction, de ce comportement physiologique chez lui.

M. LAURIN: J'utiliserais l'article seulement si j'avais affaire à un patient dont les symptômes l'amènent à faire montre de négativisme à l'endroit du médecin ou de la société. Par exemple, un état paranoïde, où le patient veut avoir raison contre le monde entier. A ce moment, cet article me serait utile. Je disais que dans bien des cas je préférerais ne pas l'utiliser.

Par contre je vais vous poser un cas à nouveau. Supposons que je traite un dépressif comme ça, que j'agis comme je viens de le dire, et que, on ne peut pas tout prévoir, le patient a un accident et il blesse d'autres personnes. Le cas alors se retrouve en cour, l'avocat de n'importe quelle partie est informé que le patient est en traitement chez moi. L'avocat m'intente une poursuite pour les raisons suivantes. Ce patient est allé vous voir. Vous l'avez eu en traitement. Vous connaissiez parfaitement sa condition. Comment se fait-il que vous n'avez pas fait rapport au directeur médical? Si vous l'aviez fait, il n'aurait pas eu d'accident.

M. PAUL: Mais d'un autre côté, docteur, si vous me preniez surtout comme avocat pour vous défendre, j'invoquerais comme raison un mot que je retrouve dans l'article. Vous ne l'avez pas jugé "inapte" à conduire un véhicule automobile. Alors celui qui est en mesure de juger l'état de gravité d'une maladie, le comportement d'un malade, c'est encore son médecin traitant. Après avoir entendu un médecin nous donner les raisons pour lesquelles, lui, il n'en est pas venu à la conclusion que son patient était inapte à conduire un véhicule automobile, je ne crois pas qu'une action dirigée contre le médecin serait prise avec succès.

M. LAURIN: Vous admettez avec moi qu'il reste un risque et que...

M. PAUL: Ah! Oui, il reste un risque et il reste des ennuis pour le médecin, soit d'être traduit devant le tribunal et de justifier les termes ou les mots "qu'il juge inapte".

J'admetts qu'il n'y a pas nécessairement danger de condamnation mais il y a peut-être occasion de nombreuses poursuites en dommages.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Des rapports d'expertise aussi.

M. PAUL: Oui, des rapports d'expertise. C'est ça.

M. LAURIN: Donc, je suis en faveur du principe mais je pense qu'il faudrait l'assortir de toutes les précautions possibles au point de vue juridique, au point de vue technique et au point de vue réglementaire surtout.

M. PINARD: M. le Président, nous posons le problème du droit de la collectivité à être protégée par rapport au droit de l'individu d'avoir un permis qui...

M. LAURIN: C'est pour ça que je suis d'accord sur l'article.

M. PINARD: ... d'avoir le privilège de conduire son véhicule automobile. Nous avons fait des recherches sur le plan de la législation qui est actuellement en vigueur dans les autres provinces du Canada et dans les principaux états américains et nous avons surtout retenu la législation actuellement en vigueur en Ontario, à la suite de l'adoption du chapitre 202 du code de la route en 1970. Je lis textuellement l'article 143:

"Every legally qualified medical practitioner shall report to the Registrar the name, address and clinical condition of every person, 16 years of age or over, attending upon the medical practitioner for medical services, who, in the opinion of such medical practitioner is suffering from the condition that may make it dangerous for such person to operate a motor vehicle, no action shall be brought against a qualified medical practitioner for complying with this section. The report referred to in sub-section 1 is privileged for the information of the registrar only and shall not be opened for public inspection and such report is inadmissible in evidence for any purpose in any trial except to prove compliance with sub-section 1; (1968, chapter 50, section 25)."

Nous pourrions peut-être même aller un peu plus loin et, par amendement, insérer à l'article 87, comme paragraphe 3, le contenu du paragraphe 3 de l'article 143 du code de la route en vigueur, actuellement, en Ontario de façon que le contenu du rapport médical dévoilé par le médecin traitant au registraire ou directeur médical du bureau des véhicules automobiles à Québec, soit totalement secret, et de façon que

le dossier ne serve pas à d'autres fins que celles qui sont visées par l'article 87 du projet de loi no 23.

M. LAURIN: Il n'y a rien...

M. PINARD: Avec les autres réserves dont on a parlé tantôt...

M. LAURIN: ... ici qui dit qu'un automobiliste peut interjeter appel de cette décision.

M. PINARD: Non, mais hier soir, nous avons introduit un mécanisme de révision de la décision.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je fais une observation qui n'est peut-être pas strictement reliée au dispositif légal. Mais supposons que, pour des raisons d'ordre psychiatrique, on m'enlève mon permis de conduire.

Je suis quand même un citoyen qui est considéré comme un être psychologiquement et...

M. MAILLOUX: Assez valable.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... mentalement normal. Tout à coup, mes amis me disent: Tu ne conduis plus ta voiture? Je dis: Non, je ne conduis plus ma voiture. Je vous assure que ça devient, un moment donné, sérieusement gênant, si les cas se multiplient. Parce que si tout à coup, je me rends compte que le Dr Laurin ne conduit plus sa voiture, parce qu'on lui a enlevé son permis, justement en vertu de cet article, je vais me poser des questions et dire: Il est peut-être malade, il a peut-être eu une attaque cardiaque et, par prudence, il ne conduit pas sa voiture. Mais, connaissant cette loi, il y a un tas de gens qui vont en inférer tout de suite: troubles mentaux. C'est aussi bête que ça.

M. PAUL: Cet article ne couvre pas seulement les cas de maladies mentales.

M. PINARD: C'est très large, les affections cardiaques graves...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a des affections...

M. PINARD: ... des cas de demi-voyeurs...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord, il y a des affections qui sont quand même visibles et qui sont connues; un malade qui a fait une attaque cardiaque, par exemple, un handicapé physique qui a subi un accident, quelqu'un qui n'a plus la vue qu'il devrait avoir, ainsi de suite. Il n'y a rien de honteux, du moins dans l'état actuel de la psychologie collective. Mais un malade mental, aux yeux des gens, que ce soit à un degré mineur ou majeur, c'est considéré

— comme le disait tout à l'heure le député de Charlevoix dans le cas de l'épilepsie — comme une chose honteuse, comme autrefois la tuberculose était une maladie honteuse.

Je pose simplement le problème dans l'ordre immoral...

M. PINARD: On peut poser l'hypothèse suivante aussi: Ceux qui font la contestation relativement à l'usage des automobiles dans les centres urbains, sous prétexte que ça pollue l'atmosphère, que ça pollue par le bruit, etc. et qui vont décider de ne plus utiliser leur automobile et de marcher, à ce moment-là, vous direz probablement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si on avait cette raison...

M. PINARD: ... C'est un contestataire de la société de consommation...

M. PAUL: A ce moment, on va lui conseiller d'aller voir un psychiatre tout de suite.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est là qu'on va découvrir la maladie.

M. PINARD: J'ai ici les photocopies de la correspondance échangée avec le bureau provincial de médecine du Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec, une copie du procès-verbal adopté par le bureau provincial de médecine, la lettre envoyée par M. Augustin Roy, le registraire du Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec, le 22 janvier 1971, à M. Jacques Verreault, sous-ministre des Transports, et l'accusé de réception de cette lettre par le sous-ministre, M. Verreault, en date du 26 janvier 1971.

C'est assurément une recommandation faite par le bureau provincial de médecine, lors d'une réunion tenue le 30 septembre 1970, au siège social du Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec, que la résolution suivante a été adoptée et je lis: — c'est intitulé: Déclaration des patients inaptes à conduire un véhicule automobile. — "À la suite d'une lettre du président du comité médical aviseur du ministère des Transports de la province de Québec demandant l'avis du collège sur la déclaration des malades qui, selon l'avis du médecin, seraient inaptes à conduire un véhicule automobile et qui devraient être considérés comme des dangers publics au volant de leur voiture, il est proposé par le Dr Raymond Benoît, appuyé par le Dr J.P.A. Latour, de recommander au gouvernement, à l'instar du gouvernement ontarien, de procéder à l'étude d'une loi qui obligerait les médecins à déclarer les malades inaptes à conduire un véhicule automobile et considérés comme un danger public au volant de leur voiture. Adopté à l'unanimité." Et c'est signé par le registraire, le Dr Roy. J'ai ici la copie conforme datée du 21 janvier 1971.

M. LATULIPPE: Est-ce que vous pourriez nous dire pourquoi vous n'avez pas retenu également les optométristes?

M. PAUL: Les optométristes ou les ophtalmologistes?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les opticiens, les optométristes, les ophtalmologistes.

M. BERTHIAUME: Les optimistes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les optimistes, les oculistes.

M. PINARD: C'est qu'ayant à discuter plus tard le contenu du code des professions, il nous paraissait difficile de cerner toute la réalité des problèmes qui peuvent être soulevés relativement à ces projets de loi et d'inclure dans le texte de l'article 87, toutes les gammes de possibilités qui peuvent être soulevées. Je préférerais attendre le résultat des discussions qui sont faites au sujet du contenu de ces projets de loi et, plus tard, nous pourrions procéder par amendement pour en arriver à un texte plus définitif. Je ne sais pas si la province voisine de l'Ontario a pu faire cette cohérence totale, parce qu'elle a définitivement inclus à l'article 144 du code de la route, une disposition relative au rapport de l'optométriste pour en venir à une action qui pourrait augmenter la sécurité sur nos routes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que je pourrais poser une question au Dr Gagnon? Je m'excuse de mon ignorance, parce que je ne trafique pas souvent dans ce domaine. Vous acceptez le rapport d'un optométriste pour les cas d'incapacité visuelle?

M. PINARD: Sûrement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas seulement les ophtalmologistes, mais les optométristes aussi?

M. PINARD: S'il y a maladie de l'oeil en plus de la diminution de la vue, nous demandons un rapport d'un ophtalmologiste...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais pour la mesure...

M. PINARD: ... parce qu'un optométriste ne fait pas cette médecine et ne traite pas de maladie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'optométriste s'occupe de la mesure de la vision.

M. PINARD: Et de la correction. Nous prenons le rapport de l'optométriste autant que le rapport du médecin ophtalmologiste.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: Je pourrais ajouter quelque chose. Il y a actuellement six personnes qui détiennent des permis de conduire et qui ont leur pension d'aveugle. Je ne suis pas capable de la leur enlever.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est un paradoxe. Six personnes qui ont leur permis de conduire, mais qui ont une pension d'aveugle.

M. PAUL: Un instant. M. le ministre, nous venons d'en entendre une bonne.

M. PINARD: Oui?

M. PAUL: Elle est suave.

M. PINARD: Oui. Alors, nous allons l'écouter avec attention.

M. PAUL: Écoutez le docteur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est le docteur qui nous l'a dit.

M. PINARD: J'ai donné en exemple — je ne donnerais pas, cependant, la provenance de mon information — qu'il y a six personnes qui ont des pensions d'aveugle, qui ont un permis de conduire et qui, effectivement, conduisent une automobile. Mais il faut que j'ajoute que, pour avoir la pension d'aveugle, c'est une vision à 22/100 et non pas celui qui ne voit plus rien à 20/100 ou quelque chose comme cela. C'est 22/100 pour avoir la pension d'aveugle.

M. PAUL: Quand vous dites que vous n'êtes pas capable de suspendre les permis, est-ce à cause de pressions de l'extérieur, de rapports médicaux extrêmement bien charpentés?

M. PINARD: Il n'y a personne qui veut me vendre les noms. Je ne sais pas qui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne voudrais pas, docteur, vous relancer, mais il y a une femme qui est déjà venue me voir pour demander une pension d'aveugle et qui me lisait elle-même les documents qu'elle avait reçus lui refusant une pension d'aveugle.

M. PINARD: Alors, M. le Président, vous voyez la nécessité impérieuse pour le gouvernement d'agir rapidement, de la façon la plus draconienne possible sans cependant tomber dans l'exagération. Encore une fois, je répète l'exemple qui nous est donné par les provinces anglophones; je pense qu'il n'y a peut-être pas de personne au monde plus jalouse de ses droits comme individu qu'un anglophone, mais qui quand même consent à se faire brimer dans ses droits individuels au profit de la collectivité. Je pense que c'est le même phénomène qui a été observé aussi dans les états américains, où on a mis de l'avant la sécurité du public et où on a

pris des mesures très sévères; il s'agit d'aller dans des états américains pour savoir à quel point c'est vrai. C'est peut-être vrai aussi de dire: Pas vu, pas pris, mais quand on se fait prendre, on sait ce qui nous en coûte, par exemple, pour sortir du guépier juridique dans lequel on est placé. Je me demande donc pourquoi au Québec on ferait tellement de réticence, on fait toujours des débats dans l'absolu, ici, au Québec et finalement on ne règle pas des problèmes. La révélation faite tantôt par le Dr Gagnon indique bien jusqu'à quel point il y a eu une carence, un laisser-aller coupable de la part des autorités, mais il y a une responsabilité très grave aussi des individus et de la population qui ne veulent consentir aucun sacrifice.

M. LAURIN: C'est pour ça d'ailleurs qu'on est d'accord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On est d'accord.

M. LATULIPPE: Je comprends que c'est adopté, mais est-ce que vous le laissez en suspens?

M. PINARD: Voici, à cause des réserves que nous avons faites tantôt, pour me permettre d'avoir une entrevue avec mon collègue des Affaires sociales, et peut-être aussi avec le ministre de la Justice, pour voir s'il y aurait une cohérence ou une correspondance dans d'autres projets de loi relativement aux dispositions contenues à l'article 87, je suis bien prêt à le réserver ou à le suspendre pour donner plus d'assurance aux membres de cette commission.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Yamaska.

M. FAUCHER: Il y a également, M. le Président, le problème des personnes âgées, les personnes qui ont le droit de conduire le jour et n'ont pas le droit de conduire la nuit. J'aimerais avoir quelques explications à ce sujet-là parce que souvent les personnes âgées sont intéressées à garder un permis pour se distraire.

M. LE PRÉSIDENT: Dr Gagnon.

M. PINARD: Voulez-vous me répéter la question s'il vous plaît, je m'excuse?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce cas des personnes âgées, dont le permis est limité, qui peuvent conduire le jour, mais ne peuvent pas conduire la nuit. Enfin, il dit qu'il trouve ça curieux.

M. FAUCHER: Les personnes âgées, apparemment, n'auraient pas une visibilité assez forte pour la nuit, je suppose.

M. PINARD: Lorsque les personnes devien-

ment âgées, elles ont l'éblouissement plus facile et la récupération, après le dépassement, est plus longue et elles voient moins bien; on fait l'examen avec une machine dans les bureaux des véhicules pour vérifier la vision après éblouissement. On n'est pas tellement sévère, c'est quand ils ne partent pas seulement sur la machine, quand c'est zéro qu'il nous donnent au lieu de, disons, 75 pour une personne qui a vingt ans ou 90, quand c'est zéro, on ne lui permet pas de conduire la nuit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne vaut pas seulement pour les personnes âgées, il y a d'autres personnes qui sont dans la même situation, quel que soit leur âge.

M. PINARD: Il y a d'autres personnes qui sont dans la même situation, quel que soit leur âge. Les personnes âgées qui ont une bonne acuité visuelle, habituellement, passent l'examen, n'ont pas de difficulté avec l'examen.

M. le Président, il est midi et demi. Je crois que nous n'avons plus grand temps pour terminer nos travaux à cette heure.

M. PAUL: M. le Président, excusez, j'étais retenu par un très haut personnage que tous estiment et respectent, l'honorable président de l'Assemblée nationale, est-ce que vous avez parlé de la question de l'ajournement?

M. PINARD: Oui. J'aurais voulu savoir, com-

me on l'a souligné tantôt, si nous avions adopté l'article 83?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PAUL: J'aurais une demande à faire à mes collègues et spécialement au ministre, c'est que mardi matin, je dois assister à la commission de la justice pour l'étude de plusieurs projets.

M. PINARD: Nous ne siégerons pas ici en commission parlementaire des transports mardi matin.

M. PAUL: Ah! vous ne siégerez pas ici.

M. PINARD: Parce que je me suis entendu avec le leader ministériel, ce matin. Nous pourrions poursuivre nos travaux mardi après-midi.

M. PAUL: Très bien. Je n'ai pas de demande à faire dans les circonstances.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à mardi, après les affaires courantes de la Chambre.

M. PINARD: Pour entreprendre les discussions à l'article 84.

(Fin de la séance à 12 h 32)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

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

Un index général est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. Il est disponible au coût de \$2. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

On s'abonne au journal des Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale \$8 par année. (Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances).

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