



Assemblée nationale

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session — 29<sup>e</sup> Législature

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

Projet de loi no 23 — Loi des transports (7)

Les 21 et 23 juin 1972 - N° 62

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

|   |        |
|---|--------|
| Immatriculation des véhicules. . . . .        | B-3823 |
| Inspection obligatoire. . . . .               | B-3826 |
| Suspension des permis. . . . .                | B-3835 |
| Camionneurs artisans (suite). . . . .         | B-3844 |
| Transport scolaire (suite). . . . .           | B-3849 |
| Suspension des permis (suite). . . . .        | B-3874 |
| Transport scolaire (suite). . . . .           | B-3881 |
| Dispositions transitoires et finales. . . . . | B-3882 |

PARTICIPANTS

M. Roger Pilote, président  
M. Harry Blank, président suppléant  
M. Julien Giasson, président suppléant  
M. Fernand Houde, président suppléant  
M. Bernard Pinard  
M. Rémi Paul  
M. Charles Tremblay

M.

M. Paul Berthiaume  
M. Jean-Louis Béland  
Raymond Mailloux  
M. Jean-Noël Tremblay  
M. Marcel Léger  
M. Paul-A. Latulippe  
M. Jérôme Choquette

*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 mercredi 21 juin 1972**

(Neuf heures quarante minutes)

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

Article 84.

**Immatriculation des véhicules**

M. PINARD: A l'article 84, nous remplaçons l'article 6 du code de la route. Le but de ce nouveau texte est de retirer de la loi l'échéance du 1er mars et de permettre plus de flexibilité administrative en rendant possible l'établissement de nouvelles échéances pour l'immatriculation. Par exemple, ce pourrait être le cas pour la motoneige qui est utilisée uniquement en hiver.

Le deuxième paragraphe permet donc au lieutenant-gouverneur en conseil d'établir de nouvelles dates d'immatriculation et les règlements nécessaires pour procéder à ces immatriculations.

M. PAUL: Si je comprends bien les explications que vient de donner le ministre, il y aura différentes dates d'immatriculation de véhicules automobiles.

M. PINARD: C'est le cas pour la motoneige. Cela pourra être le cas également pour certains autres véhicules motorisés genre "minitrail", "minibike", dont l'utilisation ne se fait pas 12 mois par année. Peut-être aussi pour certains véhicules de récréation qui fonctionnent sur l'eau, par exemple, et certains véhicules tout terrain, genre "Terra Jet" ou autres, véhicules motorisés à la fois récréatifs et d'utilisation industrielle ou commerciale, comme les véhicules tout terrain, mais fonctionnant avec des chenilles plutôt qu'avec des roues.

Cela reste quand même d'utilisation limitée. Il s'agira de déterminer les périodes d'utilisation pour être capables d'en contrôler l'immatriculation.

M. PAUL: Est-ce que le ministre pourrait nous donner une justification de l'insertion dans le texte de l'article 84, article 6 du code de ces mots "... à moins qu'il n'en soit exempté par quelque disposition de la présente loi ou d'un règlement adopté par le lieutenant-gouverneur en conseil"? Quel est le but visé par ce texte? Et ça pourrait affecter quels véhicules?

M. PINARD: Je pense bien que le député

sait jusqu'à quel point la situation est difficile à contrôler en ce moment. Il y a des véhicules qui circulent en forêt, dans des régions très éloignées. Il est assez illusoire de penser que nous pourrions avoir suffisamment de policiers ou d'inspecteurs au service du ministère des Transports pour en faire un contrôle à 100 p.c. Il y a toujours des unités motorisées qui pourront échapper au contrôle du gouvernement ou du ministère du Transport.

Je pose le problème de l'éloignement des régions pour donner un exemple de ce qui pourrait survenir en pareil cas et pour vous dire pourquoi le ministre demande le pouvoir sinon d'exempter, du moins, de ne pas être obligé par la loi de requérir l'immatriculation de véhicules sur lesquels il est bien difficile d'avoir un contrôle.

M. PAUL: Si je comprends bien, tout véhicule automobile qui emprunte une route publique devra continuer à être immatriculé.

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: Actuellement, si un véhicule automobile n'emprunte jamais la voie publique, l'immatriculation n'est pas obligatoire. Alors, qu'est-ce que le ministre change, à toutes fins pratiques, avec cet article? Il ne corrige pas une situation qui existe. Le ministre a parlé d'une vérification, d'un contrôle plus sévère, du manque de policiers pour voir à l'observance de la loi obligeant l'immatriculation des véhicules automobiles, mais pour quelles fins précises le ministre requiert-il un pouvoir d'exception d'immatriculation?

M. PINARD: Je pense qu'il faut maintenant faire des catégories de véhicules compte tenu, cependant, de la définition du mot véhicule automobile contenue au code de la route.

M. PAUL: Le ministre répond au deuxième...

M. PINARD: Si vous vous en souvenez bien, nous proposons un amendement, à l'article 93, pour essayer de cerner davantage la réalité du problème.

M. PAUL: A l'article 93. Est-ce que le ministre pourrait immédiatement nous donner le texte de cet amendement, avec votre consentement, M. le Président?

M. PINARD: Oui. Vous allez surtout voir une nouvelle définition, au sous-article c) de l'article 93, pour que nous puissions être en mesure d'immatriculer tout véhicule automobile.

C'est peut-être dans la catégorie de "tout autre moyen de transport". Je pense que le député de Maskinongé et le député de Sainte-Marie savent déjà qu'il y a des véhicules

automobiles qui, sans emprunter la voie publique, circulent sur des terrains privés et doivent obligatoirement être immatriculés, mais à un tarif forfaitaire, c'est-à-dire \$25. C'est déjà compris dans le code de la route à l'article 7, paragraphe 5.

M. PAUL: Vous le faites disparaître, l'article 7.

M. PINARD: J'explique qu'il existait déjà des catégories de véhicules sujets à l'immatriculation mais qui ne circulaient pas nécessairement sur la voie publique.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsqu'on dit "à moins qu'il n'en soit exempté par quelque disposition de la présente loi", est-ce qu'il y a des dispositions dans la présente loi qui prévoient l'exemption d'immatriculation de certains véhicules?

M. BERTHIAUME: En vertu de l'article 86, il y a une certaine exemption. C'est le code de la route, on a fait...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais on ne prévoit pas d'exemption pour l'immatriculation de certains véhicules dans l'article 86.

M. BERTHIAUME: Je m'excuse, j'ai eu tort de signaler l'article 86, parce qu'en fait, dans l'article 84, on se réfère au code de la route. La présente loi, c'est le code de la route.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'il y en a des dispositions dans la présente loi qui prévoient l'exemption de l'immatriculation de certains véhicules?

M. PINARD: Les députés de Maskinongé et de Sainte-Marie ont-ils le chapitre 231 du code de la route, à l'article 12? Une section est intitulée des exemptions d'immatriculation. Vous trouvez la liste des véhicules motorisés qui sont exemptés, moyennant certaines restrictions, cependant. Ce serait probablement très long d'en donner la liste parce que l'article comporte plusieurs paragraphes et sous-paragraphes.

Je donne tout simplement la référence pour permettre aux membres de la commission d'en lire le texte et de comprendre que l'allusion qui est faite à l'article 84 est relative au contenu de l'article 6 et se rapporte aux exemptions déjà prévues au code de la route à l'article 12.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Un véhicule qui n'est pas utilisé, par exemple, comme à d); mais on ajoute ici que le lieutenant-gouverneur peut adopter un règlement et soustraire de l'obligation d'immatriculation un autre groupe de véhicules, suivant la loi.

M. LE PRÉSIDENT: En attendant, j'aime-

rais indiquer un changement dans la composition de la commission. Le député de Compton, M. Dionne, remplace le député de Richelieu, M. Simard.

M. PINARD: Cette exemption totale de l'immatriculation serait accordée, d'après le code de la route, à l'article 12, sous-paragraphe d), aux véhicules automobiles non utilisés et dont les pneus sont enlevés.

Cela permet de donner l'explication sur l'exemption globale de l'immatriculation. Mais je pense, par exemple, aux véhicules d'occasion qui, ayant atteint leur dépréciation totale dans d'autres provinces et étant bannis par une prescription légale ou réglementaire...

M. PAUL: Des "minounes" comme on les appelle...

M. PINARD: Oui, comme c'est le cas en Ontario, il arrive que ces véhicules d'occasion franchissent la frontière du Québec et sont revendus sur le marché québécois. Il faudra, par notre réglementation, y voir à ce que ces automobiles bannies en Ontario ne viennent pas circuler sur nos routes publiques et ne soient pas revendues sur notre propre marché...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela se fait beaucoup chez nous.

M. PINARD: Si elles ne sont pas suffisamment sûres pour être utilisées sur les routes publiques dans la province de l'Ontario, je ne vois pas pourquoi Québec les considérerait suffisamment sûres pour les laisser circuler sur nos routes publiques ici. Il faudrait avoir une certaine concordance dans la réglementation de façon que si on veut atteindre une campagne de sécurité publique vraiment efficace, on en arrive à l'uniformisation de nos lois et de nos réglementations.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La Loi de la protection du consommateur prévoit quelque chose, je crois, sur le commerce de ce qu'on appelle communément les "minounes" qui viennent des autres provinces, qui sont considérées comme hors d'usage dans les autres provinces et qui sont revendues dans le Québec. Je pense que le bill no 45, la Loi de la protection du consommateur, donne des dispositions. Je ne me souviens pas...

M. PINARD: Je pense qu'il y a des dispositions dans la loi...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est courant que des automobiles démolies en Ontario sont revendues dans le Québec. Cela a causé des accidents, d'après les statistiques.

M. PAUL: Est-ce que le ministre est au courant qu'il arrive assez souvent que des

véhicules automobiles construits, par exemple, en 1969 sont vendus comme des modèles de 1972, après avoir fait l'objet de plus d'une actualisation, sans opposition des bureaux provinciaux chargés de l'immatriculation? Est-ce qu'il ne pourrait pas demander que les employés — cela se rencontre moins souvent au niveau des grands bureaux d'immatriculation que dans les bureaux à honoraires — fassent une vérification, après requête du requérant, avant de remettre les plaques d'immatriculation? Par ricochet, également, on éviterait peut-être certaines procédures prévues en vertu de la Loi de la protection du consommateur de la part de celui qui, en réalité, subit une fraude. Mais il ne faudra pas que les fonctionnaires du ministère deviennent des complices par leur manque de vérification ou qu'ils ferment l'oeil sur ces irrégularités qui se produisent trop souvent à l'endroit des gens non avertis dans le domaine du commerce des véhicules automobiles.

M. PINARD : On m'a dit — c'était le résultat de l'enquête — que ce phénomène se produit dans le cas des véhicules fabriqués à l'étranger, plus particulièrement en Europe.

M. PAUL : C'est fréquent aussi dans le véhicule industriel...

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: ... genre tracteur, bulldozer, fardier, etc.

M. PINARD : Où le modèle...

M. PAUL: Ne change pas.

M. PINARD: ... ne change pas tellement d'une année à l'autre, mais où il y a des améliorations techniques, par exemple. Il reste quand même l'obligation, pour le fabricant, de bien indiquer, par le numéro de série, l'année de fabrication du véhicule en question.

M. PAUL: Là, je comprends, oui.

M. PINARD : Est-ce que c'est par fraude que la plaque originale, sur laquelle sont frappés le numéro de série et la date de fabrication, est enlevée et remplacée par une autre? C'est possible. Je pense qu'un réseau de fraude a été démantelé déjà par la Sûreté du Québec. L'enquête avait démontré qu'effectivement c'était la façon dont les fraudeurs s'y prenaient pour spolier le public acheteur. Mais, est-ce que c'est facilement décelable par les inspecteurs du ministère des Transports? Je pense qu'ils ont maintenant acquis assez d'expérience, grâce à ces enquêtes faites conjointement par la Sûreté du Québec et par eux-mêmes, pour avoir certains moyens de contrôle. J'espère que c'est suffisamment efficace pour corriger la difficulté soulevée tantôt par le député de Maskinongé.

On me dit que le contrôle est suffisamment précis, maintenant, au ministère des Transports, au service des véhicules automobiles, pour permettre aux fonctionnaires de retracer, par le numéro de série, la véritable date de fabrication du véhicule.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quel recours peut avoir un client, par exemple? On en a un, ici, qui a acheté un camion 1972. Ce n'est pas un racket de commerce ou de marché noir, rien. Il a acheté ce camion d'une maison de Montréal, qui vend des produits Chrysler. Après avoir vérifié le numéro de série, il s'est aperçu que c'était un camion 1970 et qu'on le lui avait vendu pour un camion 1972. Est-ce que le client, dans un tel cas, a un recours quelconque ou si la loi prévoit un recours contre ces commerçants?

M. PINARD: Le premier recours de l'acheteur, c'est contre le vendeur.

M. PAUL: L'action quanti minoris, articles 110 et suivants.

M. PINARD : Oui. Je pense aussi qu'un amendement a été apporté par le ministre de la Justice, l'année dernière, qui permet de faire annuler le contrat, dans les quelques jours qui suivent la transaction, si l'acheteur se croit lésé et en fait la preuve. En somme, il y a des recours beaucoup plus rapides qu'autrefois.

Autrefois, la personne qui se sentait lésée était obligée d'aller voir un avocat et de mettre en branle tout le mécanisme judiciaire d'annulation des contrats, par voie d'action judiciaire.

M. PAUL : Ou de réduction de prix.

M. PINARD: Ou de réduction de prix. Cela prenait passablement de temps, surtout si l'action était contestée. Maintenant, il y a une procédure beaucoup plus rapide. L'acheteur a tant de jours pour faire la vérification. S'il s'aperçoit, lui-même ou après enquête par des personnes connaissantes en la matière, qu'il y avait véritablement fraude sur la date de fabrication du véhicule, il y a remise pure et simple du véhicule au vendeur et annulation du contrat. S'il y a contestation, je pense que l'acheteur peut également faire une plainte au ministère des Institutions financières, en vertu de la Loi de la protection du consommateur. Je pense que le ministère des Transports peut avoir des pouvoirs aussi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'autre jour, M. le ministre, j'écoutais à la télévision quelqu'un qui est présent, ici, dans l'assistance, soit le président de l'Association de la protection des automobilistes, M. Edmonston. Il disait qu'on avait des statistiques et des preuves que des milliers de véhicules importés d'Europe ou d'ailleurs, qui avaient été vendus pour des

modèles 1972, dataient de 1970 ou même de 1969, si je me souviens bien.

En tout cas, il avait dit: plusieurs véhicules. Je ne sais pas si c'était des milliers ou des centaines.

M. PINARD: Il n'y a pas nécessairement fraude dans ces cas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien...

M. PINARD: Si le vendeur déclare en toute honnêteté que le véhicule...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On disait bien qu'on avait vendu ces véhicules pour des modèles 1972.

M. PINARD: Là, cela peut être le truc employé par le vendeur.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est déjà un véhicule qui a deux ans de dépréciation.

M. PINARD: Si, vraiment, le véhicule a été fabriqué en 1970 plutôt qu'en 1972, même si l'apparence physique n'a pas changé, il y a fraude, évidemment.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si ça m'arrive, qu'est-ce que je fais? Je fais appel...

M. LE PRÉSIDENT: Vous viendrez me voir à mon bureau.

M. PAUL: Vous viendrez me voir et je vais "manger" votre véhicule au complet.

#### Inspection obligatoire

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'aurais une autre question à poser au ministre. Vous avez fait dernièrement une déclaration à l'effet que vous vouliez rendre obligatoire l'inspection des automobiles d'ici 1974. L'inspection obligatoire des véhicules automobiles ne devrait-elle pas être incluse à l'article 6 du code de la route qui est amendé?

M. BERTHIAUME: Les dispositions actuelles du code de la route permettent ce qui a été déclaré par le ministre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Actuellement? Les dispositions du code de la route vous permettent actuellement de rendre obligatoire l'inspection des automobiles? C'est ça que votre adjoint parlementaire me dit? Je ne le crois pas... Je ne dis pas que j'en suis certain.

M. PINARD: C'est l'article 82, sous-paragraphe 1 s) qui pourvoit à l'inspection des freins, des appareils de direction...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est dans le code de la route depuis assez longtemps?

M. PINARD: ... et des autres parties accessoires d'un véhicule automobile qui servent à prévenir les accidents, et réglementer la vente et l'usage de l'huile servant au fonctionnement des freins, l'arrimage des charges et le transport d'explosifs.

M. PAUL: Est-ce que le ministre pourrait nous assurer — pour rejoindre l'idée émise par mon collègue — d'une vigilance, d'une pression soutenue auprès des autorités de la Sûreté du Québec pour que cette vérification se fasse à un rythme beaucoup plus accéléré qu'elle ne se fait actuellement? Puisque le pouvoir existe dans la loi.

M. PINARD: Oui. Mais j'ai déclaré qu'en plus du pouvoir d'inspection qu'avaient les agents de la Sûreté du Québec et les inspecteurs du ministère des Transports, nous mettrons en place un mécanisme d'inspection obligatoire de façon graduelle par l'autorisation que nous allons donner à des mécaniciens dûment accrédités de faire l'inspection et d'émettre un certificat de conformité mécanique au propriétaire du véhicule ou à son utilisateur.

M. PAUL: Mais vous avez dit que cette politique pourrait être appliquée en 1974. Pourquoi pas en 1973?

M. PINARD: C'est parce qu'il y a des contraintes quant aux effectifs, d'abord, et au budget. Cette demande nous a été transmise par plusieurs associations dont l'Association de la protection des automobilistes. Après y avoir mûrement réfléchi et avoir fait analyser la possibilité de mettre en application une pareille disposition d'inspection obligatoire, nous en sommes venus à la conclusion que c'était possible, mais de façon graduelle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais ce que vous prévoyez, pour 1974, est-ce l'inspection de tous les véhicules neufs, d'occasion, l'inspection annuelle, par exemple?

M. PINARD: Le problème entier est à l'étude, mais j'ai déjà déclaré que dans le cas des 600,000 véhicules déclarés accidentés annuellement, d'après les statistiques de 1971, ça deviendrait une inspection obligatoire avant de remettre sur le chemin public ces véhicules.

Il faudra s'assurer de leur conformité mécanique et de leur sécurité en tout point, avant de les laisser reprendre la route. Nous allons commencer par cela, parce que c'est important que les réparations qui ont été faites à ces véhicules corrigent des lacunes qui pourraient dans l'immédiat être la cause de nouveaux accidents graves. Et, par la suite, nous passerons à d'autres catégories de véhicules, pour en arriver finalement à une inspection obligatoire de tout le parc automobile dans la province de Québec.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Même le véhicule neuf?

M. PINARD: Pour le véhicule neuf, évidemment vous avez la garantie au moment de l'achat.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je comprends, mais si je me tue avec, ma garantie...

M. PINARD: Oui, je comprends.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous savez l'autre jour, je m'en venais de Montréal à peu près — il n'y a pas de policier de la route ici — à 90 milles à l'heure environ et...

UNE VOIX: C'est trop.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... j'apprends à la radio qu'on demandait le retrait de tant de Ford parce qu'il y avait un petit défaut dans le volant qu'il fallait réparer. Alors j'ai lâché la pédale, puis j'ai modéré à 50 milles. On prétendait même que les roues arrières pouvaient se détacher, et on rappelait des millions d'automobiles. Je m'en venais à 90 milles à l'heure! Comme j'avais de quoi de bien important à l'Assemblée nationale, j'ai dit: Je veux me rendre. Je dis ça un peu à la blague, mais même aux véhicules neufs, il arrive des accidents épouvantables dus à des défauts.

Il y a des endroits où on exige un examen de toute la mécanique d'une automobile, même quand l'automobile sort du garage. Maintenant, lorsque vous parlez de 1974, est-ce que ces examens ne pourraient pas se faire dans les garages ordinaires? Il y a là des gens qui sont autorisés, qui sont compétents et qui...

M. PINARD: C'est justement ce que j'ai déclaré la semaine dernière. Seulement, là, il faudra quand même recourir aux bons offices du ministère du Travail qui aura la responsabilité de faire l'accréditation et de faire les catégories de ces mécaniciens dont la compétence sera reconnue pour procéder à ces examens mécaniques.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A ce moment-là...

M. PINARD: C'est en marche, c'est déjà une procédure qui est élaborée au ministère du Travail.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... si j'achète une voiture d'occasion ou un véhicule neuf, je peux aller dans un garage reconnu, faire faire un examen qui serait obligatoire, et étant donné que j'ai une pièce justificative comme quoi mon véhicule a subi l'examen, ça passe. Il ne s'agit pas de fonctionnaires du ministère qui seraient préposés spécialement à l'inspection des véhicules. Cela se ferait dans les garages ordinaires.

M. PINARD: C'est-à-dire que si on veut arriver rapidement à répondre à la demande qui est faite par l'APA, je pense bien qu'il faudra recourir à ce mécanisme, parce qu'il n'y aura jamais suffisamment de fonctionnaires au ministère des Transports,...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non.

M. PINARD: ... dans les quelques mois à

venir, pour avoir cette brigade qui pourra faire l'inspection d'un parc automobile de 2,600,000 unités. Je pense que les députés vont comprendre ça. Par contre, indépendamment de cette inspection qui pourrait être faite par votre mécanicien accrédité, il peut y avoir quand même un autre contrôle qui pourrait être fait soit par l'escouade de la Sûreté du Québec, soit par les inspecteurs du ministère des Transports. Cela donnerait une double assurance de sécurité, c'est-à-dire qu'on pourrait déceler si vraiment les examens de conformité mécanique faits par les mécaniciens accrédités sont des examens vraiment sérieux.

Il y a certains équipements en service au ministère des Transports et à la Sûreté du Québec qui nous permettraient ce contrôle plus certain.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et ces examens seraient obligatoires pour toute personne qui possède un véhicule, neuf ou d'occasion. C'est ce que vous prévoyez d'ici 1974, si j'ai compris votre déclaration? Pourquoi ne le faites vous pas avant, en 1973, étant donné que les garagistes sont là, les mécaniciens, même qu'ils manquent de travail? Cela devrait s'appliquer le plus tôt possible, parce que, d'après les statistiques, on prévoit qu'à cause des défauts mécaniques, un an de plus c'est peut-être 150 pertes de vie de plus.

M. PINARD: Le député comprendra que nous travaillons en très étroite coordination avec le ministère du Travail, qui n'a pas encore terminé son travail d'inventaire dans certaines régions du Québec pour en arriver à l'accréditation des mécaniciens. Nous allons le faire étape par étape. Dans les régions où cette accréditation est déjà faite, le travail se fera plus rapidement, dans d'autres, il faudra attendre les résultats de cet inventaire, de cette accréditation. Dès que les listes nous seront parvenues au ministère des Transports, nous travaillerons à couvrir tout le territoire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela voudrait dire que, tous les ans, pour faire immatriculer mon automobile, il faudrait que je passe un examen obligatoire.

M. PINARD: C'est cela.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Que ce soit une automobile neuve ou usagée, il faut que j'aie une pièce justificative comme quoi j'ai subi cet examen.

M. PINARD: Dans le cas de l'automobile neuve, c'est la responsabilité du vendeur d'émettre un certificat de conformité mécanique et de sécurité à l'acheteur et c'est peut-être aussi à l'acheteur d'être prudent. Il sait qu'il achète un véhicule neuf qui doit être en bon état de fonctionnement puisqu'il est tout neuf.

Il peut faire vérifier, avant de prendre la route avec son véhicule, les freins, la conduite, la colonne de direction et tous les instruments dont j'ai parlé tantôt afin de voir s'ils sont en bon état de fonctionnement pour assurer cette sécurité.

S'il y a d'autres défauts qui affectent le véhicule neuf, la responsabilité de la compagnie est fortement engagée. C'est pourquoi chaque année nous assistons à des rappels massifs de véhicules faits aussi bien par la compagnie Ford que par General Motors, Chrysler et d'autres grands fabricants. Ils ont une responsabilité vis-à-vis du public en général et leur clientèle en particulier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parfois, on lit dans un journal que telle compagnie demande le rappel de telles sortes d'automobiles qui sont en circulation depuis un an et un an et demi souvent. On mentionne que c'est une défectuosité dans la conduite ou autres.

M. PINARD: Oui, mais il faut être pratique et ne pas prêcher dans l'absolu non plus. S'il y a des défauts dans le véhicule qui ne sont pas visibles même après examen fait par un mécanicien compétent et dûment accrédité, parce que le défaut est à l'intérieur d'une partie cachée de la mécanique, quelle sorte d'examen faudrait-il faire? Il faudrait défaire le véhicule en morceaux pour déceler ce défaut. Là, ça commence à être compliqué et coûteux aussi. Trouvez-moi donc un acheteur ou un propriétaire d'automobile qui laissera défaire sa voiture pour trouver le défaut, si toutefois il y en avait un. Je ne sais pas si le député de Sainte-Marie serait prêt à aller jusque là.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non!

M. PINARD: Il faut quand même être raisonnable et réaliste.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous pose des questions afin de savoir de quelle façon on procédera à cet examen obligatoire.

M. PINARD: Il faudrait passer toutes les automobiles aux rayons X et, encore, qu'est-ce que cela va donner comme résultat?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il paraît que ce n'est pas bon pour la santé, ce ne sera pas bon pour l'automobile non plus.

M. PINARD: Je parle du véhicule, pas du chauffeur.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce ne sera pas bon pour les automobiles non plus.

M. PAUL: Dans certains cas, pour le chauffeur ce n'est pas les rayons X qu'il faut.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est tout simplement que vous avez fait une déclaration qui m'a plu lorsque vous avez parlé de l'examen...

M. PINARD: Je veux bien vous plaire, mais...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voulais vous permettre de donner des détails là-dessus. Je n'exige pas qu'on commence à défaire un véhicule morceau par morceau; quand on viendrait pour le remonter, il manquerait des morceaux ou il en resterait de trop et on se demanderait où ils vont.

M. PINARD: Est-ce qu'on s'entend là-dessus?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui. Je suis d'accord avec vous, et je l'espère pour le plus tôt possible; je me demandais si c'était pour 1973.

M. PAUL: Le ministre, dès 1973, a l'intention de rendre obligatoire l'examen d'une certaine catégorie de véhicules automobiles.

M. PINARD: Je m'excuse auprès du député de Maskinongé, pourrait-il répéter?

M. PAUL: Il me fait toujours plaisir de répéter pour mon bon ami. Est-ce que le ministre a l'intention, dès 1973, de procéder à l'inspection obligatoire d'un certain nombre de véhicules automobiles?

M. PINARD: On m'a dit que c'était possible, au ministère des Transports, de procéder à l'examen obligatoire d'une certaine catégorie.

M. PAUL: Laquelle?

M. PINARD: J'ai parlé tantôt des automobiles accidentées d'abord, pour être sûr que les réparations qui auront été faites seront vraiment efficaces, et ensuite passer à d'autres catégories de véhicules plus âgés, par exemple.

M. PAUL: Très bien.

M. PINARD: En Angleterre, c'est le système dont j'ai parlé tantôt qui est en vigueur.

Toutefois, le gouvernement a dû mettre en place toute une armée d'inspecteurs dont le travail est de contrôler la qualité de l'inspection faite par les garagistes accrédités. Vous voyez que c'est un mécanisme assez lourd et coûteux, en ce sens qu'il faut considérablement augmenter les effectifs des ministères des Transports qui ont cette responsabilité dans plusieurs pays ou États.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, juste une autre question. Le ministre a reçu un mémoire de l'Association des garagistes, qui demandait à être entendue, soit à la commission ou ailleurs, parce qu'elle possédait des dossiers, des statistiques et des projets de mise en application de ce plan.

M. PINARD: Je vois que le député a recours à un article de journal que j'ai moi-même lu. Après information, on m'a dit que ce n'était pas l'association elle-même qui avait fait cette demande. D'ailleurs, je n'ai pas reçu de mémoire. J'ai vérifié et on m'a dit que c'était un groupe minoritaire au sein de l'association qui a fait cette demande; ce n'est pas l'association officiellement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est parce qu'il est dit: "L'Association des garagistes spécialisés veut se faire entendre."

M. PINARD: Mais on me dit que c'est un groupe très marginal à l'intérieur de l'association.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'association elle-même n'a pas demandé à être entendue?

M. PINARD: Non, j'ai fait des vérifications personnelles auprès de l'exécutif.

M. LE PRESIDENT: Article 84? Adopté. Article 85? Adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous allez trop vite, M. le Président. J'ai bien envie de dire non, mais je vais dire oui.

M. LE PRESIDENT: Article 86?

M. PAUL: A l'article 86, nous retrouvons, une fois de plus, la politique du gouvernement actuel. C'est beau de faire de grandes déclarations de principe: Pas d'augmentation de taxes, mais nous sommes en face d'une taxe indirecte, déguisée ou voilée. Il y a plusieurs domaines qu'on a frappés de la sorte. D'abord, on a imposé un droit de \$0.50 pour le propriétaire d'un véhicule automobile qui s'adressait à un bureau émetteur de plaques d'immatriculation à honoraires. Le ministre des Finances nous a dit que cette politique lui avait rapporté près de \$3 millions. On a adopté une loi pour majorer le taux d'intérêt sur le prêt agricole, taux encore déguisé et inconnu. Voici que, dans le but de créer de nouveaux revenus au Québec, on fait disparaître la moitié du prix d'immatriculation que l'on retrouve dans le texte de la loi actuelle en faveur de celui qui fait immatriculer son véhicule automobile après le 1er septembre. Le ministre est-il en mesure de nous dire l'économie ou les profits que le gouvernement va réaliser par l'amendement proposé à l'article 86 du bill 23?

M. PINARD: Il me fait plaisir de répondre au député de Maskinongé. Les véhicules dont l'immatriculation pourrait être retardée, ce sont surtout les véhicules de plaisance, la motoneige, par exemple.

M. PAUL: Je ne parle pas du retard; je parle du coût.

M. PINARD: Oui, nous avons eu des conservations avec...

M. PAUL: Je parle en créditiste; je parle de piastres et de cents.

M. PINARD: ... les fabricants de motoneiges. C'est pour avoir plus de concordance et un meilleur contrôle. Prenons le cas de la motoneige, par exemple, dont l'immatriculation est obligatoire en septembre, d'après ce que le texte nous dit. A cette période, il n'y a pas nécessairement de neige; les motoneiges ne circulent pas nécessairement. Il y en a qui vont retarder l'immatriculation, et c'est bien difficile d'en faire le contrôle.

Nous préférons avoir une politique mitoyenne. Nous voulons que l'acheteur qui fait l'acquisition d'une motoneige après le 1er avril d'une année d'immatriculation ne paie que \$1 pour la première année d'utilisation du véhicule et que, par la suite, il soit sujet au plein paiement de l'immatriculation.

M. PAUL: Alors, est-ce que le ministre peut répondre à ma question? Qu'est-ce qu'il arrive à Rémi Paul, par exemple, qui, le 2 septembre 1973, achètera un véhicule automobile neuf pour la première fois? Qu'est-ce qu'il arrivera du coût d'immatriculation?

M. PINARD: Je pense bien que, dans le cas du véhicule automobile, c'est assez différent. Vous avez des garagistes accrédités qui ont des pouvoirs d'émettre ...

M. PAUL : Je ne parle pas des \$0.50.

M. PINARD: ... des certificats d'immatriculation.

M. PAUL: Je parle du coût d'immatriculation.

M. PINARD: Le tarif reste tel que fixé.

M. PAUL: Plein tarif?

M. PINARD: Plein tarif.

M. PAUL: Alors, c'est à cela que je m'oppose, parce que le ministre fait disparaître la réduction de l'immatriculation après le 1er septembre. Si le ministre veut lire le texte actuel de la loi: "Après le 1er septembre d'une année d'immatriculation, l'excédent est réduit de moitié." Cela disparaît. Le ministre me

donne l'exemple de la motoneige. Je comprends que c'est assez difficile, au mois de juillet, de s'en servir. Mais le ministre ne fait pas d'exception pour la motoneige; il en fait pour tout véhicule automobile.

M. PINARD : Dans le cas de l'automobile, je pense que cela ne pose pas de difficulté, parce que nous avons aboli tantôt, par l'article 85, les dispositions de l'article 8 du code de la route où il était question du paiement de la moitié de l'honoraire prévu.

M. PAUL: Oui, mais, si vous le faites disparaître, il n'y aura plus de moitié.

M. PINARD: Alors, cela reste au plein tarif. Par contre, si vous changez d'automobile en cours d'année...

M. PAUL: Dans l'exemple que j'ai donné tout à l'heure j'ai bien dit: Ayant un véhicule automobile pour la première fois. Je n'ai pas parlé de changer de véhicule automobile. Supposons que je n'aie pas d'automobile.

M. PINARD: Que vous en achetiez une.

M. PAUL: Le 2 septembre 1973, j'achète un véhicule automobile. Qu'est-ce qui va arriver quant au coût de l'immatriculation?

M. PINARD: Vous voulez savoir si vous payez...

M. PAUL : Le plein prix ou la moitié. Je vais payer le plein prix avec cet amendement. Par conséquent, taxe déguisée encore. C'est ça que je veux signaler au ministre. Je ne le blâme pas lui personnellement.

M. PINARD : Oui, mais est-ce que le député aimerait mieux payer plein tarif?

M. PAUL: Mais c'est ce qui va m'arriver!

M. PINARD: Non. C'est l'excédent. L'article 86 parle d'une modification à l'article 13 du code de la route. Les trois dernières lignes du paragraphe 2 de l'article 13 du code de la route sont remplacées par les suivantes:

Après le 1er septembre d'une année d'immatriculation, l'excédent est réduit de moitié. L'excédent, dans l'exemple apporté par le député de Maskinongé, sera du 2 septembre à la fin de l'année, pour le reste de l'année.

M. PAUL: Qu'est-ce que vous entendez par excédent? C'est quoi?

M. PINARD: Si vous prenez le tarif divisé par douze et que vous faites le calcul pour le nombre de mois qu'il reste à couvrir, l'excédent...

M. PAUL: Vous allez maintenant émettre des plaques d'immatriculation mensuelles. Vous dites: Prenez le tarif, divisé par douze.

M. PINARD: Non, non. Je donne un exemple pour savoir comment on pourrait procéder au calcul.

M. PAUL: Donnez un exemple qui colle à la réalité.

M. PINARD: Je vais demander aux officiers en loi qui ont travaillé avec ceux qui fabriquent les tarifs de venir expliquer la portée exacte de l'amendement qui est apporté à l'article 86 du rapport au contenu de l'article 93 du code de la route.

M. PAUL: Avec plaisir, M. le Président.

M. PINARD: Je pense qu'avec des exemples, les membres de la commission pourront mieux comprendre la portée exacte de cet article. Je pense qu'il faut lire...

M. PAUL: Voulez-vous vous identifier pour le journal des Débats.

M. PINARD: C'est Me Lacroix qui va faire la réponse en mon nom.

Je suis membre du contentieux au ministère des Transports. Je crois qu'il faut lire l'article au complet. L'article 13 dit: "Au cas de cession du droit de propriété d'un véhicule — au premier paragraphe — le propriétaire inscrit doit enlever les plaques, et remettre au bureau le certificat d'immatriculation pour annulation avec une déclaration sous sa signature des nom et adresse de l'acquéreur." Là, je pense qu'il n'y a pas de problème. Tout va.

Deuxième paragraphe: "Ce propriétaire doit alors remettre les plaques au bureau à moins qu'il ne demande en même temps l'immatriculation, en son nom, d'un autre véhicule automobile auquel il peut apposer ses plaques".

Alors, supposons que j'avais un véhicule, et je veux garder ces plaques pour les apposer sur un autre véhicule. Cette immatriculation est en ce cas accordée sur paiement d'un honoraire de \$1. Je prends les plaques en question et je les appose sur mon nouveau véhicule. J'avais, disons, une Parisienne et là j'ai un nouveau véhicule qui est beaucoup plus lourd, une Cadillac. Je prends ces plaques, je paie \$1 et je les appose sur la voiture Cadillac.

On dit aussi: "Cette immatriculation est accordée sur le paiement de \$1 et du montant par lequel l'honoraire requis excède celui payé pour le véhicule cédé". Pour la Parisienne, j'ai payé \$26 mais, pour la Cadillac, cela en coûte \$36, par exemple. Il y a \$10 de différence. Je paie donc \$1 et je dois aussi payer la différence entre les deux, qui est de \$10. Mais si c'est après le 1er septembre, pour les \$10 en question le montant est réduit de moitié.

M. PAUL: Ce que vous faites disparaître.

M. PINARD: Je paie \$5 parce que c'est le 1er septembre. J'ai immatriculé un véhicule qui est plus lourd. Je dois payer la différence entre les deux, parce que j'appose les plaques sur un nouveau véhicule, plus lourd. La différence entre les deux est de \$10. Si cela m'arrive au mois de mars, je paie \$10 plus \$1 dont on a

parlé mais, si c'est le 1er septembre c'est coupé en deux. Je ne paie que \$5. J'essayais d'expliquer l'excédent. Il est de \$10. Après le 1er septembre, l'excédent est réduit de moitié.

On fait maintenant supprimer cette partie.

M. PAUL: Cela me coûterait \$10 au lieu de \$5.

M. PINARD: Parce que la commission, par l'article 85, a déjà accepté d'abroger l'article 8 du code, qui parlait du 1er septembre: "La personne qui fait l'acquisition d'un véhicule automobile après le 1er septembre d'une année d'immatriculation ne paie qu'une moitié de l'honoraire." Je pense que c'est déjà accepté. On prévoit que le lieutenant-gouverneur en conseil, à l'avenir, déterminera les dates d'immatriculation.

M. PAUL: Et le taux.

M. PINARD: Et le taux.

M. PAUL: Contrairement à ce qui est spécifié actuellement dans la loi.

M. PINARD: Malgré qu'à l'article 82, paragraphe 1 a), dans la loi...

M. PAUL: Qui se réfère à l'article 24.

M. PINARD: ... il est déjà prévu que le lieutenant-gouverneur peut modifier les taux. Je pense qu'on ne change rien puisque c'est déjà prévu à l'article 82, paragraphe 1 a), que le lieutenant-gouverneur en conseil peut modifier les honoraires payables en vertu de la présente loi, au sujet de licences et des permis d'immatriculation. Alors, on n'apporte rien de nouveau, au fond. Il peut adopter un arrêté en conseil.

M. PAUL: Mais vous admettez de nouveau que vous faites disparaître la moitié de l'excédent qui, au moment où je vous parle, est en vigueur. Lorsque nous aurons adopté la loi, qu'elle aura été sanctionnée, cet excédent, qui est actuellement réduit de 50 p.c. si l'immatriculation se fait après le 1er septembre, sera payable en entier parce qu'on a aboli l'article 8, tout à l'heure, à l'article 85.

Mes remarques, au lieu de les faire à l'article 85, je les fais à l'article 86, quand je dis que c'est une nouvelle taxe déguisée. Je comprends que le fonctionnaire du ministre n'est pas en mesure de me répondre parce qu'il est dépolitisé. C'est là que je rejoindrai tout à l'heure mon bon ami le ministre des Transports.

M. PINARD: Si je peux terminer, c'est qu'on a réalisé que cette disposition de l'article 8 et de l'article 13 au sujet du 1er septembre, avec les nouveaux véhicules qui sont immatriculés pour certaines parties de l'année — comme M. le ministre l'a dit tout à l'heure — les motoneiges, était très difficile à appliquer à certains mo-

ments. Quelqu'un, pour une motoneige, pouvait arriver après le 1er septembre et dire: Je veux immatriculer une motoneige, le 1er octobre. J'ai donc droit à la moitié, puisque je suis rendu au 1er octobre. Cette disposition ne peut plus demeurer, nous croyons, parce qu'il n'était pas question de motoneiges, quand cette disposition a été inscrite dans le code.

M. PAUL: C'est une excellente réponse d'un brillant juriste. Mais vous allez reconnaître qu'en vertu de l'article 5 de la loi, le lieutenant-gouverneur en conseil pourrait adopter une réglementation pour corriger cette situation que vous venez de nous décrire. Moi, j'insiste sur ceci, c'est qu'avec cet amendement, nous allons frapper tous les genres ou tous les modèles de véhicules automobiles, même si l'amendement proposé a pour but d'éviter une interprétation comme celle que vous venez de nous décrire.

Mais sur le champ pratico-pratique, ce sont tous les véhicules automobiles qui vont être frappés par cet amendement qu'on nous propose par l'article 86. Vous allez admettre qu'il n'y aura plus d'exception, que ça va être tous les véhicules automobiles.

M. PINARD: Je pourrais vous répondre que, dans la nouvelle réglementation, rien n'empêche de spécifier que les véhicules de promenade...

M. PAUL: L'enfer est rempli de bonnes intentions. Et ce sera le ministre qui voudra bien actualiser l'excellent principe que vous nous proposez là. Vous allez le recommander au ministre. Mais ce que je veux lui dire, c'est là que ça devient une question politique. Je m'excuse. C'est que le ministre des Finances va en profiter pour garder ce revenu, comme il l'a fait dans deux autres domaines que j'ai signalés tout à l'heure.

Je comprends qu'en vertu des pouvoirs qui sont donnés au lieutenant-gouverneur en conseil, il pourra obtenir... D'ailleurs, le ministre — et là je le répète, j'ai eu des petites nouvelles en fin de semaine et j'ai été heureux de savoir la promotion qui l'attend — ne sera plus là à ce moment-là.

M. PINARD: Vous êtes devin.

M. PAUL: Non, je ne suis pas devin, mais je suis bien renseigné. Dans le tuyau de l'oreille, je vous dirai ça tout à l'heure, et vous allez bien rire. Et vous allez dire: N'en parle pas tout de suite.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne me dites pas que les promotions recommencent ce matin.

M. PAUL: Je n'en ai pas pour vous, malheureusement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'en ai pas besoin, je suis capable de faire mon chemin tout seul.

M. PAUL: Dans votre cas, je pourrais vous accorder une rétrogradation, et vous n'aimeriez pas ça. J'ai trop d'estime pour vous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne demande pas de promotion au député de Maskinongé. Je sais que vous n'avez aucun pouvoir de m'en donner, d'abord, et vous n'en aurez plus jamais. Et si vous ne me l'accordez pas...

M. PAUL: Est-ce qu'on pourrait rayer du journal des Débats cet écart de logique et d'intelligence du député de Sainte-Marie?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si je n'ai pas ma promotion avant deux ans, ça va être encore bien pire, vous n'aurez même pas le pouvoir d'un député après. Que voulez-vous que j'y fasse? Nous resterons juste de bons amis.

M. PAUL: Il y en a beaucoup qui ont dit la même chose avant vous. Mais revenons aux choses sérieuses.

Je remercie Me Lacroix des explications qu'il m'a données. Il était mal placé pour répondre à mon objection, parce qu'elle a un caractère politique. C'est sans enthousiasme que je vais adopter cet article. Et, quant à moi, je voudrais que ma dissidence soit inscrite au journal des Débats. Je n'insiste pas davantage.

M. LE PRESIDENT: La vôtre aussi?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'aurais juste une question. Peut-être que le fonctionnaire qui a répondu tantôt pourrait me donner la réponse. Si c'est un véhicule qui a été enregistré au début de l'année et qui cesse d'être en circulation, un véhicule qui est "scrapé", comme on dit, au mois de juillet, est-ce que j'ai une compensation du bureau des enregistrements, étant donné qu'il n'a été en circulation que 4 ou 5 mois?

M. PINARD: Là vous retournez vos plaques au bureau et on vous donne un crédit quelconque, et si au cours de la même année d'immatriculation vous immatriculez un véhicule, ce crédit vous est accordé. Si c'est \$26 et que vous immatriculez un véhicule qui coûte maintenant \$36, vous avez \$26 déjà de crédit, à condition que ce soit au cours de la même année d'immatriculation.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Merci.

M. PAUL: S'il n'immatricule pas un nouveau véhicule, il perd tout.

M. PINARD: Absolument.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si je n'immatricule pas un nouveau véhicule je perds tout, on n'a pas...

M. PINARD: Vous perdez tout.

M. LE PRESIDENT: Article 86, adopté. Article 87.

M. PAUL: A l'article 87, nous avons eu d'excellentes réponses et des renseignements fort précieux vendredi dernier, tout en retenant cependant un point soulevé par le député de Bourget. Quant à moi, je suis disposé à adopter cet article.

M. PINARD: Vendredi, avant la fin des travaux de la commission parlementaire, le député de Bourget m'a demandé si j'avais l'intention de le faire adopter ce même jour ou à la reprise de nos travaux mardi. Je lui ai demandé pourquoi et il a dit qu'il avait quelques questions additionnelles à poser ou des suggestions à faire. Malheureusement, il n'est pas ici. Est-ce que je pourrais savoir du député de Sainte-Marie si des représentations lui ont été faites par le Dr Laurin, député de Bourget, pour qu'il puisse parler en son nom ce matin?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pas sur cet article. Le Dr Laurin est ce matin à la commission parlementaire de l'Assemblée nationale. Il m'a dit que vous aviez discuté de cette affaire. Maintenant, il ne m'a pas...

M. PINARD: Voici ce dont il s'agissait vendredi. C'est qu'il voulait avoir la preuve qu'il y avait eu un accord entre le Collège des médecins et chirurgiens de la province de Québec et le ministère des Transports. Je lui ai donné photocopie de tous les documents dont j'ai donné lecture vendredi matin devant la commission et je pense qu'il s'en est déclaré satisfait.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il ne m'a pas demandé de poser d'autres questions.

M. LE PRESIDENT: Article 87, adopté.

M. PAUL: Il y a un autre point ici, que le député de Bourget avait soulevé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'ailleurs, j'étais absent.

M. PINARD: Si vous vous en souvenez aussi, M. le Président, vendredi, j'avais dit que j'ajouterais un paragraphe à l'article 87 pour affirmer ou garantir la confidentialité du contenu du rapport médical, tout comme c'est le cas dans la province d'Ontario. Il y avait un troisième paragraphe dont j'ai donné lecture et que je voudrais inclure à l'article 87.

M. PAUL: Très bien.

M. PINARD: Je l'avais donné.

M. PAUL: Avez-vous le texte?

M. PINARD: Nous réservons l'adoption de l'article 87 pour avoir le temps d'y inclure l'amendement que je suggère.

M. PAUL: L'article est suspendu, M. le Président. C'est ce point-là justement que je voulais rappeler au ministre et qui avait été soulevé par le député de Bourget.

M. LE PRESIDENT: Article 88. Adopté?

M. PAUL: A l'article 88, je comprends que le même pouvoir résiduaire existe dans la loi à l'article 82, même si ce pouvoir laissé au lieutenant-gouverneur en conseil avait pour effet d'amender l'article 24 actuel de la loi.

M. LE PRESIDENT: Adopté? Adopté. Article 89.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Là on ajoute ou "jaune". Est-ce qu'il y a des lignes jaunes actuellement au lieu de...?

M. PINARD: Oui, nous avons mis des lignes jaunes sur les autoroutes. Sur la route transcanadienne à gauche, et la ligne blanche juste au centre, la ligne pointillée blanche.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est pour ça cet amendement.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BERTHIAUME: Une question de curiosité. Pourquoi place-t-on la ligne jaune à gauche seulement plutôt que des deux côtés? Quelle est la raison?

M. PINARD: C'est pour normaliser le système de lignes de démarcation avec les autres provinces et les états américains. Cette modification a pour but de légaliser au Québec l'emploi d'une couleur, soit la couleur jaune déjà répandue dans le reste du continent nord-américain pour les tracés sur les chaussées. La ligne jaune est à gauche, la ligne pointillée blanche est au centre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est standard dans tous les états américains?

M. PINARD: C'est-à-dire que nous avons intérêt à standardiser et à normaliser pour en arriver à un meilleur contrôle, surtout en cas de procès.

M. PAUL: Dans le cas d'un doublage d'auto c'est là que le danger existe, savoir si on va laisser la chaussée ou non. A droite, il n'y a pas de danger, parce qu'il y a toujours l'accotement tandis qu'à gauche c'est une excellente mesure de sécurité qui nous indique la fin de la partie pavée, là où il n'y a plus d'accotement.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 90.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A l'article

90, est-ce qu'il ne faudrait pas ajouter que le conducteur et son passager doivent porter un casque...

M. PAUL: C'est marqué "dans une caisse adjointe". Caisse, là, il ne faut pas toujours...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous ne trouvez pas que c'est ambigu? On pourrait inscrire "le conducteur et son passager"? Ils sont quelquefois deux sur une bicyclette et il n'y a pas de caisse adjointe.

M. PAUL: Si on faisait disparaître "ou dans une caisse adjointe", est-ce qu'on ne se conformerait pas à l'excellente suggestion du député de Sainte-Marie ou si vous tenez à votre caisse?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La caisse, c'est le panier qui est à côté.

M. PAUL: On éviterait aussi peut-être une défense en droit basé sur l'argument suivant: Ce n'est pas sur le véhicule automobile, c'est dans une caisse. Le législateur n'aura pas été précis et on laissera au juge l'interprétation de l'application de cet article. Par le fait que nous ne mentionnons pas le passager et qu'il se trouve assis sur la motocyclette le passager devient obligé de porter lui aussi le casque protecteur.

M. PINARD: Il y aurait peut-être lieu d'amender pour viser les deux cas, le cas du passager qui est assis dans la caisse, qui devra lui aussi porter un casque protecteur tout comme le conducteur de la motocyclette, et le passager qui est assis sur la motocyclette plutôt que dans la caisse. C'est courant, on en voit tous les jours. Si le conducteur de la motocyclette doit obligatoirement porter un casque protecteur, son passager, dans un cas ou dans l'autre, devrait y être obligé également.

M. PAUL: Ce n'est pas cela qu'on dit.

M. PINARD: C'est ce que je propose.

M. PAUL: On ne dit pas "qui conduit", on dit "toute personne qui circule sur une motocyclette".

M. PINARD: "Qui circule" couvre les deux.

M. PAUL: Cela couvre les deux.

M. PINARD: C'est au cas où il y aurait une mauvaise interprétation.

M. PAUL: C'est pour éviter l'obligation.

M. PINARD: Le texte anglais dit: "Every person who drives in a motorcycle or a sidecar".

M. PAUL: D'accord. Le texte anglais restreint l'obligation au conducteur.

M. PINARD: "Drives in".

M. PAUL: Pour ce qui a trait à la motocyclette, il ne couvre pas le cas du passager tandis que le texte français pourrait le couvrir.

M. BERTHIAUME: Je crois que le texte anglais couvre le passager aussi par "drives in".

M. PAUL: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 90, adopté?

M. PINARD: En cas de doute, je préférerais peut-être être plus spécifique. "Toute personne, y compris tout passager, qui circule sur une motocyclette ou dans une caisse adjointe — je pense qu'il serait bon de le mentionner — doit porter un casque protecteur".

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela pourrait éviter des complications.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Toute personne...

M. PINARD: "Toute personne, y compris tout passager, qui circule sur une motocyclette ou dans une caisse adjointe doit porter un casque protecteur conforme aux normes édictées par règlement du lieutenant-gouverneur en conseil".

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Là, cela couvre entièrement.

M. LE PRESIDENT: Article 91.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PAUL: A l'article 91, je n'ai pas pris le temps de vérifier. Est-ce la reproduction ou la réimpression du texte que l'on retrouve actuellement dans la Loi des véhicules automobiles? Est-ce qu'il y a des modifications ou des amendements?

M. PINARD: C'est l'article 49 du code de la route qui est modifié en y ajoutant un paragraphe. L'article 49 permet au lieutenant-gouverneur en conseil de déterminer les limites de poids et de dimensions des véhicules, mais ne permet pas des dispositions spécifiques de contrôle. Ces pouvoirs étaient donc très incomplets. L'addition de pouvoirs vient corriger cette anomalie.

Le code de la route est modifié en ajoutant, après l'article 49, deux articles, soit 49 a) et 49 b). L'article 49 a) compte trois définitions; nous avons cru bon définir ces trois termes pour les fins d'interprétation de l'article 49 b), qui comporte un sens très précis. Autrement, il

pourrait être interprété de façon différente de celle que l'on a voulu lui donner.

A l'article 49 a), paragraphe 1, l'explication est la suivante. Cet article fait une infraction de conduire contrairement à la réglementation annexée à l'arrêté en conseil 3142 du 14 septembre 1971 et à toute autre réglementation qui pourrait être adoptée dans ce domaine par le lieutenant-gouverneur en conseil. La peine prévue pour cette infraction est décrite à l'article 49 b). La réglementation concernant l'émission des permis spéciaux est incluse dans la réglementation annexée à l'arrêté en conseil 3142 du 14 septembre 1971.

Je pense que l'explication que je viens de donner reprend sensiblement l'explication plus détaillée donnée, vendredi matin, par MM. Jean Normand et Jean Laporte, respectivement du ministère de la Voirie et des Transports, sur ce problème des charges, des poids et du contrôle qui en est fait.

M. LE PRESIDENT: Article 92?

M. BELAND: Un instant, à l'article 91, modifiant l'article 49 a) paragraphe 3, on voit que "les mots "ensemble de véhicules" signifient tous les véhicules tirés par un véhicule tracteur y compris ce dernier." Dans ce cas, classez-vous dans la catégorie des véhicules tracteurs tous les camions qui, aujourd'hui, tirent peut-être deux remorques ou même trois, parce que j'en ai vu? Classez-vous comme des véhicules tracteurs tous les camions qui sont équipés de cette façon?

M. PINARD: Ce fut expliqué vendredi matin, avec des graphiques qui ont été déposés.

M. LE PRESIDENT: Article 92?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 92, adopté. A l'article 93, il y a un amendement.

M. PAUL: Quand vous parlez d'amendement, c'est qu'on amende l'article 93 et qu'on nous demande d'adopter un amendement à l'article 82?

M. PINARD: L'article 93 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: "L'article 82 dudit code est modifié a) en retranchant, aux 3e, 4e et 5e lignes du sous-paragraphe 1 du paragraphe 1, les mots "appartenant à une personne qui n'a pas sa résidence ou sa place d'affaires dans cette province". Cet amendement a pour but de permettre de conclure plus facilement des ententes de réciprocité. En effet, il peut arriver que le Québec ait à conclure une entente de réciprocité avec une province ou un Etat étranger qui n'exige pas que des privilèges soient accordés exclusivement à des personnes qui n'y ont ni résidence ni place d'affaires. Pour

que le Québec soit capable d'offrir l'équivalent de ce que les Québécois reçoivent à l'étranger, il était essentiel de laisser au lieutenant-gouverneur en conseil la plus grande discrétion possible, la plus grande marge de manoeuvre. Ainsi, on s'assurera que les Québécois pourront consentir les mêmes droits qu'on leur consent à l'étranger.

Je pense que c'est expliqué aussi dans la déclaration que j'ai faite en Chambre, la semaine dernière, à la suite d'une question posée par le député d'Iberville. Il y a aussi les explications que j'ai données à l'effet que des rencontres sont prévues, cette semaine ou la semaine prochaine, entre des représentants des autres provinces canadiennes, des représentants du Québec et des représentants d'états américains, en particulier du Vermont, pour en arriver à un accord qui fera disparaître la discrimination ou les vexations qui se produisent à ce moment.

M. LE PRESIDENT: Article 93, tel qu'amendé, adopté?

M. BERTHIAUME: Un instant, s'il vous plaît. Dans l'amendement qui est proposé au sous-paragraphe a), j'ai consulté les conseillers juridiques et le point qui est indiqué avant la fermeture des guillemets devrait aller après la fermeture des guillemets, à la fin du sous-paragraphe a).

M. PINARD: Après le mot "province".

M. BERTHIAUME: Après le mot "province". Je suis en train de vérifier si la même chose s'applique au sous-paragraphe c). Cela a l'air d'un détail, mais un point en plein milieu d'un paragraphe, cela peut avoir l'air drôle.

M. LE PRESIDENT: La même chose au sous-paragraphe c). Ce n'est pas la même chose.

M. PINARD: A l'amendement aussi, au paragraphe b), on remplace la première ligne du paragraphe 3 par ce qui suit: "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut en outre, par règlement:"; Auparavant, dans le code de la route, à l'article 82, il s'agissait de la Régie des transports. Alors, en vertu du présent bill, ladite régie disparaîtra et, par conséquent, il est nécessaire que ces pouvoirs soient donnés non pas à la nouvelle commission des transports du Québec, mais plutôt au lieutenant-gouverneur en conseil, étant donné que la commission des transports n'aura pas de pouvoir de régler, pouvoirs qui sont donnés, dans l'ensemble de ce projet de loi, au lieutenant-gouverneur en conseil.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 94?

#### **Suspension des permis**

M. PINARD: L'article 90 du code de la route prévoit que le greffier de certaines cours

doit donner un avis au bureau des véhicules automobiles, lorsqu'il s'agit d'une infraction à certains articles du code criminel. Or, avec l'adoption du bill omnibus, introduisant l'ivresse et la révision, en 1970, des statuts fédéraux, la numérotation de ces articles du code criminel a été changée. Le présent amendement prévoit une concordance avec les nouveaux articles dudit code et ajoute l'article 236 se rapportant à l'ivresse. De plus, le défaut de donner un tel avis qui était, auparavant, sujet à une amende d'au moins de \$10, en vertu de l'article 103 du code de la route, est maintenant susceptible d'une amende d'au moins \$100, avec maximum de \$200.

M. LE PRESIDENT: Adopté? Article 95?

M. PAUL: Un instant, M. le Président. Je voudrais revenir à nouveau sur le problème que j'ai soulevé à cinq ou six reprises en Chambre, au sujet de l'article 91 qui se trouve entre l'article 94 et l'article 95 que je voudrais voir amender. Nous n'avons pas d'article, mais je voudrais qu'on en insère un et inviter le ministre à apporter une petite correction.

Le ministre connaît — d'ailleurs j'en avais parlé au ministre de la Justice — la situation qui existe dans de nombreux palais de justice, alors que des juges devant qui paraissent les justiciables pour avoir conduit un véhicule automobile en état d'ivresse, en vertu du pouvoir discrétionnaire que leur accorde le code criminel, ne suspendent pas le permis de conduire du prévenu et qui se retournent et sont pris dans l'interprétation littérale de l'article 91 où il est dit:

"Tout tribunal, juge ou magistrat doit, en rendant jugement..." J'ai signalé au ministre ce qui existe, par exemple, dans le district judiciaire de Trois-Rivières, dans le district judiciaire de Joliette et dans plusieurs autres districts judiciaires. Dans ces districts, il y a des juges — je respecte leur interprétation de la loi — qui créent des anomalies et des situations incompréhensibles chez les justiciables. Il y a, par exemple, le juge A; vous m'éviterez, M. le Président, de le nommer. Je sais que cela existe également à Montréal.

M. LE PRESIDENT: A la cour Municipale de Montréal.

M. PAUL: C'est le même problème à Montréal. Je sais qu'un jeune juge, c'est-à-dire nommé il y a peut-être trois ans, vient de rendre un jugement. Il soutient la thèse suivante: "J'ai discrétion absolue, en tant que juge, de ne pas suspendre le permis de conduire d'un chauffeur de taxi, d'un chauffeur de camion, de tout justiciable qui doit faire face à une accusation de conduite d'un véhicule automobile avec des facultés diminuées par la boisson. L'article 236 me donne la discrétion parce que le législateur dit: "Le juge peut suspendre le permis de conduire."

Le même juge, qui devient un mandataire du gouvernement, en regard des dispositions de l'article 91, se dit, et à bon droit — je respecte autant ceux qui opinent en ce sens — que le code criminel l'emporte sur le code civil. Je respecte l'opinion de ces juges qui sont pris, en quelque sorte, avec une interprétation littérale de la loi qui les "enfarge" et qui se disent: Je n'ai pas la discrétion en vertu de l'article 91 du code de la route, parce qu'il se lit comme suit: "Tout tribunal, juge ou magistrat, doit."

Alors, en matière criminelle, la liberté est laissée au juge et, en vertu du droit statutaire, nous avons cette obligation. Il arrive qu'un justiciable va comparaître devant un juge. Sachant que, dans tel district, tel juge ne suspendra pas son permis de conduire, il va plaider non coupable devant un juge qui suspend habituellement le permis de conduire en interprétant littéralement l'article 91. Il va attendre la semaine suivante, ou un autre juge, pour aller plaider coupable à l'infraction qu'on lui reproche, sachant que tel juge, dans une interprétation de la loi que je respecte, ne suspendra pas son permis de conduire. Il est venu à ma connaissance personnelle qu'un juge, actuellement, se sentant lié par ce texte de l'article 91, retarde des sentences depuis plusieurs mois dans l'espoir que le législateur le libérera de ce qu'il croit être, lui, une obligation impérative de l'article 91. Je crois que la situation deviendrait normalisée et qu'on n'assisterait pas à des situations un peu baroques dans l'application de nos lois si, par l'occasion qui nous est donnée ce matin, le ministre des Transports, après consultation avec ses conseillers, consentait à modifier l'article 91, en changeant le mot "doit", à la deuxième ligne, par le mot "peut". Vous ne sauriez croire comme vous allez humaniser la justice, non pas que je veuille porter un jugement de blâme à l'endroit de ces juges.

Le ministre de la Justice a déjà été saisi du problème. La conférence des juges a déjà reçu des mémoires de certains juges qui souhaitent que les pressions nécessaires soient faites auprès du ministre de la Justice afin qu'on apporte l'amendement que je voudrais tant voir accepté par le législateur pour éviter ce conflit d'interprétation juridique de deux textes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quel est votre amendement?

M. PAUL: Je regrette, je ne sais pas si vous avez le texte.

M. LE PRESIDENT: Ce n'est pas dans la loi. C'est dans le code.

M. PAUL: Dans le code de la route, à l'article 91, on lit ceci: "Tout tribunal, juge ou magistrat doit, en rendant jugement au mérite..." Il faudrait remplacer le mot "doit" par le mot "peut". Je ne sais pas qu'aujourd'hui, en vertu du recours que peut avoir un justiciable

heureux devant les tribunaux dans une réclamation résultant, par exemple, d'un accident d'automobile, nos juges suspendent, à toutes fins pratiques, le permis de conduire du défendeur qui se voit condamné à payer tel ou tel montant en dommages et intérêts.

M. LE PRESIDENT: En 22 ans, j'ai vu cela une fois.

M. PAUL: Vous avez vu cela une fois. Probablement que vous avez vu cela lorsque la loi a été amendée dans ce sens, au tout début. Nos juges se sont ravisés par la suite. En aucune façon nous n'aurions pour effet de diminuer ou d'annuler l'amendement qu'on vient d'adopter à l'article 94.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En somme, vous adoucissez la loi.

M. PAUL: Oui.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il n'est pas obligé de le faire, mais il peut le faire.

M. PAUL: Comme le code criminel lui permet de le faire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne suis pas un juriste, mais...

M. PINARD: En pratique, il faut savoir que la plupart des juges n'appliquent pas à la lettre cette disposition de l'article 91, à cause du débat qui...

M. PAUL: Je regrette. En pratique — j'en appelle à l'expérience de l'honorable président que nous avons ce matin — il arrive à Montréal, également, que des juges sont pris. Ces juges, je ne les blâme pas. Ils ont peut-être une interprétation de la loi qui prête à contestation chez les justiciables mais qui, au point de vue de droit strict, est défendable et acceptable. Mais cela crée, cependant, des injustices apparentes. Je fais appel à l'expérience de mon collègue, le président, pour soutenir l'argumentation que je présente, qui ne cause aucunement préjudice mais qui va établir une similitude de textes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A écouter parler le député de Maskinongé, on jurerait qu'il est avocat.

M. LE PRESIDENT: Un avocat pratiquant, non pratiquant.

M. PINARD: Je pense bien que le député de Maskinongé admettra avec moi que c'est un problème débattu depuis plusieurs années, aussi bien par les avocats qui plaident devant les juges que par les juges eux-mêmes, lorsqu'ils se voient privés ou lorsqu'ils viennent en conférence, comme ce fut le cas à la conférence des juges

qui a eu lieu il y a quinze jours, je pense, au manoir Richelieu. Le ministre de la Justice est allé les rencontrer pour expliquer certaines réformes qu'il avait apportées ou qu'il entendait apporter. Je sais que ce problème a été abordé par la conférence des juges et par le ministre de la Justice.

Il me paraît bien difficile, ce matin, de modifier quoi que ce soit à ce sujet mais, personnellement, je serais bien enclin, comme l'est également le député de Maskinongé, à recommander au ministre de la Justice de mettre le mot "peut" plutôt que le mot "doit".

M. PAUL: Pourquoi le ministre de la Justice? Ce n'est pas la loi du ministre de la Justice que nous amendons ce matin, c'est la loi du ministre des Transports.

M. PINARD: Je comprends, mais je ne peux pas procéder par amendement dans le bill 23 sans avoir procédé par amendement au code de la route. Nous avons déclaré qu'il y aurait une refonte du code de la route. Un projet de loi serait présenté à la prochaine session. Je me demande si ce ne serait pas l'occasion de faire l'amendement en question.

M. PAUL: Quand vous amendez l'article 90 et l'article 94, que nous venons d'adopter, vous n'amendez pas le code de la route.

M. PINARD: Oui, mais nous avons eu une discussion spécifique avec le ministre de la Justice, qui est président du comité de législation et qui était en mesure de donner son avis là-dessus et de défendre l'amendement, aussi, le cas échéant. Mais dans le cas qui est soulevé ce matin...

M. PAUL: Ce n'est pas la première fois que nous soulevons ce point.

M. PINARD: Non. Mais comme la discussion se fait depuis longtemps...

M. PAUL: Remarquez bien que ce n'est pas en faveur de clients, parce que je suis plus ou moins en divorce avec la pratique. Je me fais l'interprète de juges. Et j'ai reçu des représentations qui me furent faites alors que j'étais bâtonnier pour le district de Trois-Rivières. D'autres juges, également, d'autres districts m'ont fait les mêmes représentations.

M. PINARD: Si les membres de la commission parlementaire y consentent, nous pourrions peut-être réserver cet article.

M. PAUL: Ce serait un nouvel article, mais on ne peut pas...

M. PINARD: Je comprends, nous ne pouvons pas le faire tout de suite au moment où nous discutons de l'article 94.

M. PAUL: Si ça peut aider le ministre...

M. PINARD: Ce que je veux dire, c'est que je vais demander à mes conseillers juridiques, à mon sous-ministre, M. Roy, de rencontrer les conseillers juridiques du ministère de la Justice. S'il n'y a pas d'objection du côté du ministère de la Justice, nous pourrions peut-être intercaler un article qui nous permettrait de faire l'amendement suggéré par le député de Maskinongé.

M. PAUL: Je pourrai peut-être, sous le sceau de la confiance, donner certaines lettres au ministre des Transports, qui comprendra en détail la situation que je viens de décrire très brièvement.

M. PINARD: Le député de Maskinongé admettra avec moi que, dans le code criminel dont il a parlé tantôt, il s'agit d'une interdiction de conduire et non pas d'une suspension de permis. Tandis que, dans nos lois provinciales, dont on parle en ce moment, il s'agit de suspension de permis de conduire. Ce n'est pas tout à fait la même définition, ça n'a pas nécessairement la même portée. C'est pourquoi je voudrais avoir le privilège de consulter le ministère de la Justice avant d'en arriver avec la proposition d'amendement.

M. PAUL: Dans un cas on les endort au chloroforme et dans l'autre c'est avec l'éther.

M. PINARD: Je pense bien qu'à toutes fins pratiques celui qui reçoit une interdiction de conduire dans un jugement ou un avis de suspension de permis ne conduit pas sa voiture.

M. PAUL: A toutes fins pratiques, le type est obligé de passer de nouveaux examens. Je n'en ai pas contre ça.

M. PINARD: Dans le résultat, je pense qu'il y a similitude des effets.

M. PAUL: Il y a des juges qui disent: Moi, je ne m'occupe pas de l'article 91. C'est ça le problème. Et d'autres disent: Moi, je suis obligé de m'en occuper. C'est tout. C'est pour aider peut-être à une interprétation uniforme.

M. PINARD: Habituellement, le juge est maître de la décision à prendre de suspendre ou de ne pas suspendre. Si l'avocat fait la preuve que son client...

M. PAUL: Je regrette, M. le juge.

M. PINARD: ... gagne sa vie avec le véhicule, il a tendance à ne pas suspendre.

M. PAUL: Quand je vous ai appelé M. le juge, j'ai devancé les événements. Je regrette, M. le ministre, il y a des juges qui n'acceptent pas

cette preuve. Nous avons beau amener le client, qui va déclarer qu'il est chauffeur de camion ou de taxi. Ce sont des cas comme ceux-là qui font que certains juges retiennent leurs sentences dans l'espoir que les législateurs vont établir une équivalence de texte. Et je ne blâme pas les juges qui interprètent ainsi la loi, parce qu'en vertu de l'article 91 ils n'auraient pas la liberté. Comme je ne peux pas blâmer les juges qui mettent de côté cette disposition.

M. PINARD: Je pose le problème au ministre de la Justice et je reviendrai avec un résultat, quel qu'il soit. Et, si possible, avec une proposition d'amendement.

M. BELAND: En ce qui concerne les observations apportées par l'honorable député de Maskinongé sur l'article 91, c'est entendu que c'est une preuve flagrante que les mots embêtent parfois les hommes. Mais il a probablement raison. Je n'ai pas regardé la chose de près, je ne suis pas moi-même avocat. Il y a également le fait que parfois on indique dans certains textes de loi le mot "peut" — je l'ai déjà constaté dans, la Loi des marchés agricoles — et ce mot est pris dans des faits comme si c'était "doit". Cela devient drôlement embêtant, selon le texte de loi que nous avons devant nous. C'était ma seule observation.

M. PAUL: M. le Président, je suis maintenant d'autant plus rassuré sur les opinions que j'ai émises que mon collègue est venu à mon secours pour m'appuyer. Je l'en remercie.

M. PINARD: C'est-à-dire que ça devient un problème humain dans l'application d'une disposition juridique. Je sais que tous les députés ont eu connaissance de ce problème.

M. PAUL: J'ai été témoin, M. le juge... Excusez-moi, c'est par déformation professionnelle. Je suis toujours hanté par la bonne nouvelle qui m'a été communiquée en fin de semaine, mais je n'en parle pas.

J'ai déjà vu, M. le ministre, un juge, recommander ceci à quelqu'un qui comparassait devant lui: Pourriez-vous changer votre plaidoyer, plaider non coupable et aller voir un autre juge: J'ai vu ça, moi.

M. PINARD: Changement de venue.

M. PAUL: Non, pas changement de venue; changement de juge.

M. PINARD: Changement de juge, oui.

M. PAUL: Pour un changement de venue, il aurait fallu qu'il change de district, mais c'était dans le même district. J'ai vu un juge dire à un chauffeur de taxi: Dans les circonstances, mon cher monsieur, je vous demanderais de changer votre plaidoyer en un plaidoyer de non culpabi-

lité, puis d'aller voir un autre juge. Pour les spectateurs, ça commence à être inquiétant. D'un autre côté, je ne peux pas blâmer le juge. J'ai apprécié, cette fois, le geste humanitaire qu'il a posé.

M. LE PRESIDENT: Article 94. Adopté. Article 95?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'article 95 amende l'article 93 du code de la route. L'article 93 dit: "Aucun permis pour conduire un véhicule automobile ne peut être accordé, pendant douze mois, à une personne qui a conduit un véhicule automobile sans être titulaire d'un permis et qui a été coupable d'un accident en ce faisant, ou alors que son permis était sous le coup d'une suspension." Cela veut dire qu'on adoucit la loi. Au lieu de suspendre son permis pour douze mois, à l'avenir, on ne pourra pas le suspendre pour plus de six mois. C'est ça que veut dire l'amendement? Pourquoi cet adoucissement de sentence lorsque quelqu'un a perdu son permis de conduire? Ordinairement, quand on lui enlève son permis de conduire, c'est pour des raisons graves, des raisons importantes. Est-ce que ce n'est pas une incitation pour que les gens continuent à conduire des automobiles, même s'ils ont perdu leur permis temporairement? Pourquoi ne pas laisser ça à douze mois? Quel est le but du ministre?

M. PINARD: La suspension s'avère trop sévère dans la majorité des cas, surtout lorsqu'il s'agit de conducteurs qui ont besoin, comme on l'a souligné tantôt, de leur permis pour gagner leur vie. Alors, cet amendement prévoit, dans le cas de conduite pendant la suspension, une période additionnelle de suspension d'au plus six mois, décrétée par le directeur du Bureau des véhicules automobiles, ce qui donne à ce dernier beaucoup plus de latitude, car il n'est pas tenu d'imposer chaque fois une suspension de six mois et peut, après étude approfondie du dossier, en imposer une moindre, selon le cas.

Alors, c'est pour essayer d'humaniser l'application des mesures de justice.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je comprends, mais on voit souvent des gens qui sont impliqués dans des accidents et on découvre que leur permis de conduire était déjà suspendu, même si c'était pour douze mois. Aujourd'hui, vu que leur permis de conduire ne peut pas être suspendu pour plus de six mois, je ne sais pas si ça ne peut pas encourager certaines personnes qui ont perdu leur permis à continuer à conduire des véhicules automobiles, en supposant que ceux qui perdent leur permis le perdent toujours pour des raisons valables, des raisons graves, soit qu'ils ont commis des infractions au code de la route ou causé des accidents mortels, souvent. Je ne le sais pas; je le demandais tout simplement au ministre. Il me dit que c'est pour humaniser la loi.

M. PINARD: Je laisse la responsabilité aux membres du tribunal de sécurité routière de nous faire les recommandations qui s'imposent, eux qui sont des spécialistes en la matière et qui, chaque année, ont à juger ou à analyser une foule de situations qui, tout en étant disparates, peuvent avoir quand même certains caractères de similitude au plan humain.

Je pense que ce sont ces membres du tribunal de sécurité routière qui étaient les mieux placés pour faire des recommandations en pareille circonstance. C'est l'aboutissement de ces consultations avec eux qui fait que j'apporte l'amendement suggéré ce matin.

M. PAUL: Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi il ne retient pas le deuxième paragraphe de l'article 93 où il est dit que "tout chef de police, constable, agent de la paix ou agent de la route qui a lieu de croire qu'une personne en charge d'un véhicule automobile n'est pas munie d'un permis ou que son permis est suspendu doit en faire rapport dans le même délai et au même bureau?" C'est encore bien plus grave que le problème que je vous ai signalé tout à l'heure au sujet de l'équivalence ou de la similitude de textes.

C'est un élément de sécurité ou une clause de prudence.

M. PINARD: C'est parce qu'il y a eu des abus.

M. PAUL : De la part des agents de la Sûreté du Québec?

M. PINARD: Et des agents municipaux. Il y avait ce qu'on appelle les "attrape-automobilistes" dans certaines municipalités et il y a eu énormément de plaintes. Il a même fallu que le ministère de la Justice, à une époque ou à une autre, intervienne pour empêcher qu'il y ait une exploitation des automobilistes.

M. PAUL: Spécialement à l'endroit de trois villes.

M. PINARD: Comme cela peut encore donner lieu à de la discrimination ou à des abus, nous avons préféré retirer le texte de ce paragraphe et étudier une réglementation qui serait plus réaliste et plus conforme aux exigences de la sécurité routière, tout en préservant les droits des individus mais en permettant aussi au ministère d'appliquer la loi d'une façon sévère, selon le cas, lorsqu'il s'agit de personnes qui ne doivent pas bénéficier d'un traitement humanitaire.

M. PAUL: Dans bien des cas, si je comprends le ministre, il y avait une présomption que le permis pouvait être suspendu et on le dénonçait au bureau des véhicules automobiles. C'est cela que le ministre voudrait faire disparaître? Une certaine fausse dénonciation ou un faux rapport.

M. PINARD: Il y a toute une catégorie de situations qui se sont produites et qu'il est assez difficile de mettre sur la table ce matin, vous le comprendrez.

M. PAUL: Difficiles à préciser, oui.

M. LE PRESIDENT: Article 95, adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 96.

M. BERTHIAUME: De concordance.

M. PAUL: De concordance.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 97.

M. PINARD: Article 97. L'article a pour but de rendre passibles des mêmes peines celui qui avait un permis de conduire et celui qui n'en avait pas lorsqu'ils sont trouvés coupables d'avoir conduit après qu'un avis de suspension ou d'interdiction de conduire leur a été communiqué.

M. BELAND: Cela comprend, je présume, également les personnes qui ont déjà eu des troubles cardiaques ou autres et qui conduisent certains véhicules, y compris les véhicules lourds, par exemple un camion, alors qu'il y a une restriction sur le tonnage, etc. Est-ce que cet article comprend également ces personnes?

M. PINARD: Je donne un exemple. Il arrive qu'une personne conduise un véhicule sans avoir de permis de conduire. Elle commet, de ce fait, une infraction au code de la route.

Il peut arriver aussi le cas d'une personne dont le permis de conduire est expiré et qui commet également une infraction. Alors, dans le cas de la personne qui n'a pas le droit de conduire parce qu'elle ne détient pas un permis comme dans le cas de celle qui ne peut pas conduire parce que le permis est expiré, il y a infraction et nous voulons normaliser les peines prévues. C'est-à-dire qu'elles sont sujettes aux mêmes peines.

M. BELAND: Alors que nous sommes à cet article, avez-vous apporté des corrections à la loi au sujet des personnes qui ont déjà été affligées de troubles cardiaques et qui sont reconnues par le médecin comme étant parfaitement guéries? Au bureau des véhicules automobiles, on est même allé pas mal loin en disant: Tu es à la veille d'en faire une autre. Franchement, ce n'est pas une réponse, ça ne résout pas le problème; dans certains cas il y en a qui sont parfaitement guéries, et dans bien des cas n'ont jamais eu d'autre attaque. Avez-vous corrigé cela?

M. PINARD: Nous en avons discuté largement la semaine dernière et nous avons apporté

une disposition qui permet la révision du dossier médical de la personne dont parle le député de Lotbinière. La personne qui s'est vue interdire de conduire son véhicule parce qu'elle souffrait d'une affection cardiaque, par exemple, mais qui est en voie de guérison ou qui a même obtenu une guérison complète, peut demander la révision de son dossier et le permis lui est remis moyennant certaines conditions si elle n'est pas guérie de façon complète, et de façon globale si sa guérison est jugée complète par le médecin traitant. Après étude du dossier par le bureau médical du ministère des Transports.

M. BELAND: Très bien.

Nous avons changé de chapitre, M. le Président, nous sommes rendus à l'étude du transport par les commissions scolaires.

M. PAUL: M. le Président, sur ce point, j'ai une demande à l'honorable ministre, que je fais bien respectueusement, aux fins de reporter à cet après-midi toute l'étude de ce chapitre parce que nous avons quelques vérifications à faire, mon collègue, M. Tremblay et moi. M. Tremblay est à la commission parlementaire ce matin. Remarquez bien que ce n'est pas dans un but d'obstruction, parce que nous avons longuement étudié tout ce problème, mais ce serait peut-être par acquit de conscience à l'effet que tous les renseignements que nous voulions obtenir du ministre, nous les avons obtenus. Alors, je demanderais que la commission consente à suspendre momentanément l'étude des articles 98 à 103 inclusivement.

M. PINARD: Vu cette demande du député de Maskinongé, M. le Président, je pense bien que...

M. PAUL: C'est parce que mon collègue est à la commission parlementaire...

M. PINARD: Il m'est difficile de refuser cette demande. Nous pourrions peut-être revenir à l'amendement que j'ai suggéré tantôt à l'article 87 relativement au caractère confidentiel du rapport médical.

Nous ajouterions à l'article 87 un troisième paragraphe qui se lirait comme suit: "Le rapport visé au premier alinéa est réservé à l'information du directeur et ne doit pas être rendu public.

"Ce rapport ne peut être admis en preuve dans un procès ou procédure judiciaire, si ce n'est dans le cours de l'application du présent article".

Vous avez compris que lorsque je mentionne le mot "directeur", il s'agit du directeur médical du bureau à Québec, dont il est fait mention à l'article 87, sous-paragraphe 3.

M. BELAND: Le directeur médical au service de la commission.

M. PINARD: C'est ça.

M. BERTHIAUME: Non, au service du ministère.

M. PINARD: Au service du ministère ou du bureau des véhicules automobiles.

M. BELAND: D'accord.

M. PAUL: Cet amendement répond aux remarques qui ont été faites vendredi dernier et nous sommes heureux de cette correction qui est apportée aux lacunes que nous avons mentionnées.

M. PINARD: Est-ce que je pourrais également présenter l'amendement que j'avais suggéré à l'article 55, dont l'étude avait été suspendue? L'article 55 du projet de loi no 23 réimprimé est amendé en ajoutant, après le deuxième alinéa, l'alinéa suivant: "Lorsqu'un juge du tribunal des transports est absent ou incapable pour toute autre cause de remplir ses fonctions, le président du tribunal des transports peut, avec l'assentiment du procureur général, lui désigner un suppléant. Celui-ci exerce la juridiction du juge qu'il remplace pendant l'absence de ce dernier. Il reçoit le traitement que fixe le procureur général".

M. LE PRÉSIDENT: Cela s'ajoute après les deux paragraphes.

M. PINARD: C'est-à-dire que l'article 55 du projet de loi no 23 réimprimé est amendé en ajoutant, après le deuxième alinéa, l'alinéa suivant... C'est-à-dire qu'on fait un troisième alinéa.

M. BELAND: Nous venons de recevoir un papillon. Est-ce que vous en avez un également concernant l'article 87?

M. PINARD: A l'article 87, nous l'avons rédigé à la main.

M. BELAND: D'accord.

M. PINARD: Je l'ai remis au président.

M. PAUL: M. Drolet était présent lors de la discussion du vendredi dernier.

M. BELAND: D'accord.

M. PINARD: J'avais également suspendu l'étude de l'article 76. Nous pourrions la débloquent ce matin en apportant l'amendement que je vais vous lire et dont je vais faire distribuer copie.

M. PAUL: Nous avons les articles 76, 77, 78. Trois articles étaient suspendus.

M. PINARD: Nous allons commencer par l'article 76, puisque j'ai le texte et que vous en avez également une copie. L'article 76 du projet de loi no 23 réimprimé est amendé:

a) En ajoutant à la dixième ligne, après les mots "pour, chaque jour", les mots suivants: "ou partie de jour".

b) En ajoutant, après le dernier alinéa, l'alinéa suivant: "Toute personne est partie à une infraction visée au présent article lorsqu'elle fait ou s'abstient de faire quelque chose dans le but d'aider ou d'inciter quelqu'un à commettre cette infraction ou lorsqu'elle aura induit ou cherché à induire quelqu'un d'une manière quelconque à commettre cette infraction".

D'accord? Adopté?

M. PAUL: L'article 76 est adopté.

M. PINARD: Nous avons également réservé l'article 77...

M. BERTHIAUME: A cause de la réserve de l'article 76.

M. PINARD: Oui. Je pourrais lire le texte de l'amendement. Malheureusement, je n'en ai pas de photocopies, mais je pourrai en faire faire immédiatement pour remise aux membres de la commission.

L'article 77 du projet de loi réimprimé est remplacé par le suivant: Les infractions visées à l'article 76 doivent être identiques; pour prouver que des infractions sont identiques, il n'est pas nécessaire de prouver que les véhicules ou leurs conducteurs impliqués dans la contravention faisant l'objet d'une poursuite sont les mêmes. Dans toute poursuite pour infraction à l'article 32, tout transport est réputé rémunéré, sauf preuve contraire.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a fini?

M. PINARD: Oui, c'est fini.

M. PAUL: Théoriquement, je n'ai pas d'objection. Mais je fais appel à la vigilance des légistes pour que nous ayons concordance dans nos articles. Je ne blâme pas le ministre de se référer, dans son amendement, à l'article 76 et à l'article 32. Je me demande s'il ne devrait pas, dès maintenant, changer l'article 76 pour l'article 75 et l'article 32 par l'article 31, vu que nous avons convenu du renumérotage.

UNE VOIX: D'accord.

M. PINARD: On a retiré l'article 6.

M. PAUL: Oui. Cela pourrait peut-être, à ce moment-là, prêter à confusion pour les légistes si nous n'apportons pas cet amendement immédiatement.

M. BERTHIAUME: L'article 32 est devenu l'article 31.

M. PAUL: Oui. Au lieu d'être les articles 32 et 76, ce seront les articles 31 et 75.

M. BERTHIAUME: C'est ça.

M. PAUL: C'est pour que cela n'échappe pas à l'attention lors de l'adoption finale du texte.

M. PINARD: Je pense que la façon de régler le problème, ce serait de mettre les articles entre parenthèses.

M. PAUL: D'accord.

M. PINARD: Les légistes pourront faire la correspondance, vérifier le contenu du rapport qui sera fait au président de l'Assemblée nationale et suivre le processus de numérotation.

M. LE PRESIDENT: Je dois rencontrer l'autre président qui était ici avant moi, parce que je n'ai pas son bill.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Je comprends.

M. LE PRESIDENT: Il faut qu'il y ait une concordance entre lui et moi aussi.

M. PAUL: Est-ce que M. Pouliot ne l'aurait pas?

M. LE PRESIDENT: Non. Il paraît que le président est sorti avec.

M. PAUL: J'espère qu'il n'est pas parti aux sports et aux loisirs avec...

M. PINARD: Je vais demander quand même à Me Legendre de prendre note de tous les amendements et de tous les changements dans la numérotation des articles, de façon à ce que cela n'échappe à personne.

M. PAUL: De toutes les références dans le corps des articles.

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: Il faudra que ce soit bien vérifié. C'est un travail de bénédictin, presquément.

M. PINARD: Alors, je ferai distribuer l'amendement de l'article 77 dès qu'il me sera parvenu.

M. PAUL: D'accord.

UNE VOIX: Est-ce que cela va être long?

M. PINARD: Non, ce ne sera pas long. Nous avons laissé en suspens, également, l'article 78.

M. BELAND: De la concordance, probablement.

M. PINARD: Vous vous souviendrez que nous avons suspendu l'article 78 parce que nous avons fait également la suspension de l'étude des articles de 76 et 77.

M. PAUL: Entre parenthèses, 75 et 76.

M. PINARD: Oui.

UNE VOIX: Adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 79...

M. PAUL: D'accord.

M. LE PRESIDENT: D'accord.

M. PAUL: L'article 87, je comprends qu'il a été adopté avec l'amendement que nous a proposé le ministre, ce matin.

M. LE PRESIDENT: Les articles 98 à 103 sont en suspens.

M. PAUL: Un instant, M. le Président. Puis-je demander au ministre s'il couvre, avec les derniers amendements qu'il vient de nous apporter, tous les articles qui avaient été suspendus?

M. PINARD: Il restait l'article 1 et l'article 30 c). L'article 30 c) devrait être amendé en concordance avec la discussion que nous ferons de tout le problème du transport scolaire.

M. PAUL: A l'article 100. C'est très bien.

M. PINARD: A la page 31, au chapitre intitulé Transport par chemins de fer, article 104.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 104, adopté. Article 105.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Un instant. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 105.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 106.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 107.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 108.

M. PAUL: Le ministre m'excusera de ne pas avoir transporté tous mes statuts ce matin. Le ministre pourrait-il nous dire de quoi parle l'article 138 de la Loi des chemins de fer?

M. PINARD: C'est pour permettre au ministre d'exercer son pouvoir de contrôle dans le cadre d'une politique globale. Il est normal que le tracé des chemins de fer prévu par cette loi soit autorisé par le ministre.

M. LE PRESIDENT: Article 108, adopté. Article 109.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 110.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 110, adopté. Article 111.

M. PAUL: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 111, adopté. Article 112.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 113.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 114.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 115.

M. PAUL: Un instant.

M. PINARD: Cet article a pour but de mettre sous le contrôle direct du ministre des Transports, dans une politique globale des transports, les questions de transport par chemin de fer relevant du Québec et auquel s'applique la Loi des chemins de fer.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 116?

M. PINARD: Cet article ne fait que changer le titre de la section, en concordance avec la présente loi.

M. PAUL: Au lieu de la Régie des services publics, c'est "Pouvoirs de la Commission des transports". Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 117?

M. PAUL: A l'article 117, le texte de loi actuel dit que "la Régie des services publics a les pouvoirs et remplit les devoirs qui lui sont

assignés par la présente loi." Alors, ce ne sera plus la commission; ce sera le ministre.

M. PINARD: Comme cette loi n'est plus soumise à la Régie des services publics, l'article 205 n'a plus sa raison d'être.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 118?

M. PINARD: Comme la loi n'est plus soumise à la Régie des services publics, les mots "Régie des services publics" doivent donc disparaître.

M. PAUL: Vous avez travaillé pas mal, M. le ministre.

M. PINARD: Une bonne équipe.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous allez être obligé de laisser le ministère.

M. PAUL: Il va en laisser plusieurs.

M. PINARD: La division des tâches.

M. PAUL: Si le député de Maskinongé vous nomme juge en plus, vous ne suffirez pas.

M. PINARD: Je me demande si ça va m'aider.

M. LE PRESIDENT: Article 119?

M. PINARD: On n'a pas besoin d'explications.

M. PAUL: Adopté. Article 120. Adopté. Article 121. Adopté. Article 122. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 123?

M. PAUL: La vente des billets de chemin de fer. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 124?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: A l'article 125, on tombe dans l'éducation encore.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que nous pourrions convenir qu'il est midi, parce que l'article 125 est lié à tout le problème du transport d'écoliers qu'on retrouve à l'article 98? La transition serait fort heureuse si, après avoir adopté l'article 98, nous tombions dans l'article 125.

M. PINARD: Le député de Maskinongé accepterait-il de faire l'étude de l'article 126, au chapitre du transport des produits laitiers?

M. PAUL: Je regrette, et voici pourquoi.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a une raison particulière?

M. PAUL: Oui. C'est parce que la Régie des marchés agricoles, dans sa politique actuelle, est exposée, en vertu de l'adoption de l'article tel que présenté, à voir son prestige diminuer et la nécessité de surveillance qui lui incombe pour la qualité des produits. Il y a un aspect, dans ce problème de transport, qui sera surveillé par mon collègue, député de Nicolet, ancien ministre de l'Agriculture, parce qu'il a vécu une expérience déjà, alors qu'il était ministre, sur certaines modifications de pouvoirs.

Je ne mettrais pas d'objection, pour être agréable au ministre, à entreprendre l'article 127.

M. BERTHIAUME: Pour être juste vis-à-vis le député de Lafontaine qu'on a interrompu si souvent, je voudrais...

M. PAUL: Je m'excuse.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je serai ici cet après-midi pour le problème des communautés urbaines.

Mais, comme l'horloge a huit minutes de retard, il est midi, M. le Président.

M. PINARD: Alors, avec la permission du président et des membres de la commission je voudrais donner l'explication sur la portée de l'article 126, quitte à décider après si nous allons poursuivre la discussion ou la suspendre.

La Régie des transports a présentement la responsabilité de l'émission des permis dans le cas du transport du lait et de la crème entre usine ou fabrique, alors que la Régie des marchés agricoles du Québec est habilitée à émettre des permis dans le cas du transport de ces produits à partir de la ferme d'un producteur jusqu'à une fabrique. Le nombre de permis émis par la Régie des marchés agricoles est d'environ 500.

Par la modification apportée à l'article 12 de la Loi des produits laitiers, la Régie des marchés agricoles du Québec est tenue, avant de décider d'accorder un permis de transport de lait ou de crème, d'aviser la Commission des transports du Québec. Cette dernière pourra, à son tour, porter le tout à la connaissance du ministre des Transports qui verra à recommander au lieutenant-gouverneur en conseil des normes s'appliquant aux camions destinés au transport desdits produits laitiers, sauf celle visant à protéger la qualité et sa saveur. Le poids total en charge ainsi que la charge par essieux sont, entre autres choses, des facteurs très importants à considérer lorsqu'il s'agit de faire le choix d'un camion citerne. Ces deux facteurs ont été négligés à un tel point qu'aujourd'hui la plupart de ces citernes remplies à capacité sont illégales du point de vue de la pesanteur.

M. PAUL: Même si les explications que nous donne le ministre sont vachement bonnes, pour me référer à une certaine publicité que l'on voit, je demanderais également...

M. PINARD: C'est un calembour. Nous l'acceptons comme tel.

M. PAUL: Oui, c'est un calembour. Je recommanderais qu'on suspende cet article-là.

M. PINARD: Très bien.

M. LE PRÉSIDENT: Je suspends la séance...

M. BERTHIAUME: On pourrait peut-être aller à la section X, en suspendant le transport scolaire et le transport dans les cités et villes et le transport dans les communautés urbaines. On pourrait prendre de l'avance.

M. PAUL: Je voudrais permettre à MM. Roy et Lacroix de consulter les autorités de la justice avant qu'ils partent.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On vous promet qu'on va s'arranger pour reprendre...

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que la séance est suspendue?

M. PINARD: M. le Président, dois-je comprendre qu'à la reprise de nos travaux cet après-midi nous entreprendrons l'étude de l'article 126?

M. PAUL: De l'article 98.

M. PINARD: De l'article 98 et par la suite les autres.

M. PAUL: Ce seront 126 et les autres.

M. PINARD: Nous les discuterons en enfilade. Est-ce que le député de Lafontaine sera présent cet après-midi?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, oui.

M. PINARD: Parce qu'il nous avait demandé de suspendre la discussion de cet article. On lui a donné le privilège mais...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, oui...

M. PINARD:...il ne faudrait pas que cela retarde indûment les travaux de la commission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... il sera ici cet après-midi.

M. PINARD: Très bien.

M. LE PRÉSIDENT: La séance est suspendue à quatre heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 11 h 52)

Reprise de la séance à 16 h 5

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

### Camionneurs-artisans

M. PINARD: Au tout début de mes remarques, en ce qui concerne les dispositions des articles 91 et suivants, la discussion qui a eu lieu entre les officiers en loi du ministère des Transports...

M. PAUL: Voici, M. le Président, ce serait l'article 94, entre 94 et 95 mais par référence à l'article 91 du code de la route.

M. PINARD: Oui, vous avez raison. C'est ça.

En prenant le bill 23, tel que réimprimé, les articles 95 et suivants qui réfèrent aux dispositions des articles 90 et 93 du code de la route, des discussions ont été faites après le lunch, entre les officiers en loi du ministère des Transports et ceux du ministère de la Justice. Il semblerait qu'il n'y aurait pas d'objection à ce qu'on mette le mot "peut" plutôt que le mot "doit", sauf que, personnellement, je n'ai pas eu le temps de rencontrer le ministre de la Justice pour savoir si cet amendement est accrédité par lui ou non.

Est-ce que je peux faire une réserve, à ce moment de nos travaux? Si le ministre de la Justice me dit qu'il a pris connaissance des travaux et des recommandations des officiers en loi et qu'il n'a pas d'objection à ce qu'on mette le mot "peut" plutôt que le mot "doit", j'apporterai un amendement en ce sens et nous l'insérerons dans les dispositions du bill 23.

M. PAUL: Je suis heureux de l'information que nous transmet le ministre. Comme le problème est à moitié réglé, je vais dire un demi-merci aux fonctionnaires qui ont été extrêmement expéditifs pour analyser le problème. Ce n'est pas la marque de commerce générale des fonctionnaires mais quand on arrive aux technocrates, aux hauts fonctionnaires, à ce moment, on peut comprendre le souci, le soin particulier qu'ils apportent dans l'accomplissement des tâches qu'on leur confie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ajoute qu'un bon ministre fait de bons fonctionnaires.

M. PAUL: Cela va de soi.

M. PINARD: Est-ce que les remarques du député de Chicoutimi vont au-delà de celles qu'on vient d'entendre?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, c'est une autre...

M. PAUL: C'est complémentaire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais poser une question au ministre. Je me réfère à des choses qu'on a déjà étudiées, au sujet desquelles le ministre nous a donné des assurances. Est-ce que le ministre a reçu cet après-midi, ou hier, ou tantôt, un télégramme de l'Association des camionneurs artisans demandant que la réglementation, afférente à l'article 30 en particulier, soit rendue publique le plus tôt possible afin qu'on puisse l'examiner en commission.

Il semblerait que les camionneurs artisans se sont rendus compte, comme nous, que ce qu'on leur avait promis, on semble devoir le leur enlever en cherchant à promouvoir la création d'un autre organisme dit coopérative de camionneurs artisans pour faire échec au mouvement d'associations généralisées qui s'était créé dans le Québec par le travail de l'Association nationale des camionneurs artisans Inc.

M. PINARD: Sans avoir reçu le télégramme... Il est peut-être arrivé à mon bureau. Vous comprendrez que, n'étant pas retourné à mon bureau depuis ce matin, 9 h 30, il est possible qu'il soit à mon bureau, mais je n'en ai pas pris connaissance. Sauf que j'ai rencontré hier M. Dufour, le président de l'Association nationale des camionneurs artisans Inc. ainsi que le conseiller juridique de l'association, Me Béliveau, et nous avons eu ensemble une conversation assez longue à ce sujet.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Amicale?

M. PINARD: Amicale au début, moins amicale à la fin parce que je pense que, la fatigue aidant de part et d'autre, cela a pu peut-être...

M. PAUL: Est-ce que vous appelé le ministre des Affaires sociales pour vous défendre quand cela s'est aguerri?

M. PINARD: Non. A ce moment-là, nous cessons la discussion et nous la reportons à plus tard. Seulement, je pense que nous nous sommes finalement bien entendus, sauf qu'on voudrait que je fasse l'interprétation du contenu du texte du 14 avril 1972. Alors, j'avais bien fait des réserves et je continue à les faire: je ne peux pas faire d'interprétation de ce texte signé par l'exécutif de l'association, parce que je ne veux pas préjuger de la sentence qui peut être rendue par la future Commission des transports au cas où une requête serait faite devant cette commission pour l'accréditation des camionneurs artisans au sein de l'ANCAI ou d'un autre groupement. Mais j'ai toujours dit que les faits révélaient que le plus grand nombre d'artisans était regroupé effectivement au sein de l'ANCAI, qu'il y en avait d'autres moins nombreux qui étaient déjà regroupés au sein d'associations à formule coopérative, mais qu'ils rencontraient eux aussi, de façon complète, la définition du mot artisan telle que connue et publiée dans l'ordonnance no 13. J'ai posé la question à M.

Dufour à l'époque et au conseiller juridique, Jean-Marc Béliveau: Qu'est-ce que vous allez faire avec eux? Ils ont dit: Cela est notre problème, M. le ministre, laissez-nous faire. Nous allons les convaincre qu'ils ont intérêt à entrer dans nos rangs. Ils ont des intérêts à caractère économique, à caractère social ou de toute autre catégorie.

J'ai dit: Au cas où vous ne réussiriez pas à les embrigader parce qu'ils prétendent avoir une structure plus vieille que la vôtre, c'est ce que les artisans coopérateurs du Saguenay sont venus me dire. On m'a dit: On verra. Je ne peux pas discriminer ces artisans qui en sont de véritables mais qui se sont regroupés à l'intérieur d'une formule coopérative et qui sont peut-être moins nombreux que les artisans regroupés au sein de l'ANCAI. Mais comment voulez-vous que d'autorité le ministre des Transports, outrepassant en cela ses pouvoirs face aux pouvoirs qui sont demandés dans le bill 23 en faveur de la future commission des transports, rende un jugement qui lierait automatiquement la commission des transports? C'est le point de vue que j'ai toujours expliqué. C'est le point de vue que j'essaie de faire prévaloir ici, devant la commission, et je pense que vous m'avez compris; je l'ai répété hier devant M. Dufour et devant le conseiller juridique. Là, il semble qu'ils n'admettent pas mon point de vue. Ils veulent prétendre que je rappelle ma promesse de leur avoir donné un statut d'exclusivité sur le plan de la représentation ou de la représentativité.

Vous comprendrez que j'ai quand même une certaine expérience en politique et en loi et je leur avais bien dit que je ne voulais pas aller jusque-là, sauf que dans les faits, on les avait reconnus comme tels et que cette reconnaissance de faits, si elle se continuait jusqu'au moment où la commission des transports sera formée, fatalement, à mon point de vue, elle sera alors reconnue par la commission. Mais je ne voulais pas préjuger du jugement qui serait rendu par la commission. Nous en sommes restés là.

Il semble qu'on voudrait que le ministre, d'autorité, décrète qu'il y ait une seule association professionnelle regroupant les artisans et que ce soit celle de l'ANCAI au détriment de toutes les autres ou de quelques autres qui existent parce qu'il n'y en a pas tellement. Alors je vous dis honnêtement que je ne peux pas faire ça. Je ne sais pas si les membres de la commission sont de mon avis, mais je prétends que je ne peux pas aller plus loin. J'ai donc exercé mon pouvoir dans les limites de ceux qui me sont dévolus en vertu de ma fonction.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, si j'ai insisté là-dessus c'est parce que l'autre jour, le ministre s'en souviendra — je ne veux pas m'étendre et élargir le débat, puis reprendre des choses que nous avons déjà dites — je lui ai demandé si vraiment il y avait

eu une entente entre les camionneurs artisans et le ministre et si le ministre leur avait donné certaines assurances. J'ai insisté aussi sur ceci: Est-ce que l'assurance qui a été donnée par le ministre dans sa déclaration du 14 avril 1972 avait été bien comprise, bien entendue et que c'était là l'expression de la volonté des camionneurs artisans? A ce moment-là le ministre nous a fourni des explications.

Je tiens à déclarer ceci, pour clore ce chapitre: Il va nous falloir — je le répète, je reviens toujours à ça, c'est un dada peut-être — voir la réglementation. Je répète que, lorsque nous avons approuvé l'article 30 l'autre jour, nous l'avons approuvé sous la réserve que cet article répondait au vœu exprimé par les camionneurs artisans, que la rédaction en avait été préparée non pas conjointement mais à la suite de consultations entre le ministre et les camionneurs artisans. A ces seules conditions, nous acceptons d'approuver cet article parce que nous ne voulons pas encourir le reproche d'avoir négligé de défendre les intérêts des camionneurs artisans, tel que ces intérêts ont été exprimés à maintes reprises devant cette commission ou en dehors de la commission.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. PINARD: Pour continuer l'argumentation que j'ai faite hier et que j'avais faite auparavant au motif que je viens de donner tantôt pour appuyer mon point de vue et mon attitude, j'ai ajouté d'autres considérations à caractère juridique. J'avais dit à l'époque et je l'ai dit ici devant la commission parlementaire, je l'ai redit hier à M. Dufour et au conseiller juridique, Me Jean-Marc Béliveau, que je ne pouvais pas entrer en relations contractuelles directes avec les artisans, ou leur association professionnelle, parce que je ne leur donne pas, en tant que ministre de la Voirie ou responsable du ministère, des contrats de transport, sauf si nous faisons des travaux en régie. Mais les travaux qu'ils obtenaient comme artisans, ils les obtenaient à cause de la relation contractuelle qu'ils avaient avec l'entrepreneur, évidemment en sous-traitance. C'est pourquoi je n'ai pas signé le document du 14 avril 1972. C'était un autre motif d'ordre juridique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous n'avez pas signé le document. Vous avez signé votre déclaration.

M. PINARD: J'ai signé la déclaration qui reproduisait sensiblement le contenu du protocole d'entente signé par les membres de l'ANCAI, les membres du protocole du l'ANCAI.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il ne s'agissait pas d'un protocole d'entente. Nous avons réglé ce problème l'autre jour.

M. PINARD: C'est ça. Je l'ai établi très clairement. D'ailleurs j'ai disposé les deux textes pour bien montrer que dans ma déclaration, il n'y avait pas de disparité ou de contradiction avec le contenu de l'entente, elle-même, signée par les membres exécutifs de l'ANCAI.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous vous avons montré qu'il y avait contradiction.

M. PINARD: Il y a peut-être eu un débat là-dessus mais je pense qu'avec les explications données mutuellement, il y a eu un éclairage nouveau.

J'ai compris que mon attitude et ma position avaient bien été celles que j'avais toujours fait valoir devant les artisans eux-mêmes et publiquement aussi.

Il y a une question de faits là-dedans. On a toujours donné un traitement préférentiel aux artisans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais poser une question au ministre.

M. PINARD: A partir d'une certaine époque, cela a constitué un privilège. Or, dans les faits, cela ne peut pas continuer à être un privilège reconnu par la loi, il n'y avait pas de loi, il n'y avait pas de réglementation. Il faut que tout cela soit coiffé par une ordonnance qui sera rendue éventuellement par la Commission des transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il serait exact, selon le ministre, que l'attitude que le ministre a prise la semaine passée et l'adoption de l'article 30 auraient provoqué chez les camionneurs artisans un remous tel que cela empêcherait l'unification de ces camionneurs sous la gouverne — si je peux appeler cela comme cela — de l'Association nationale des camionneurs artisans Inc? On m'a dit qu'il y a eu un remous.

M. PINARD: Dans mon secteur, chez moi, cela ne m'apparaît pas être un phénomène grave, si cela se produisait seulement à quelques endroits, mais M. Mailloux est beaucoup plus au courant que moi parce que c'est lui qui continue les discussions avec eux ainsi qu'avec M. Normand.

M. PAUL: Est-ce que M. Dufour vous l'aurait mentionné hier?

M. PINARD: Oui, il me l'a mentionné. Parce qu'il y avait un procès, une injonction qui a été émise à la demande d'un groupe d'artisans indépendants contre l'ANCAI au sujet de l'adjudication de certains travaux de transport à être donnés par un entrepreneur. Je laisse à M. Mailloux le soin de l'expliquer davantage parce que c'est lui qui est allé plus profondément dans ce sujet.

M. MAILLOUX: M. le Président, si les membres de la commission le permettent, je prendrai peut-être quelques minutes pour dire où nous en sommes rendus, les remous dont parlent les membres de la commission. Cela fait bientôt sept ans que l'on discute d'un problème auquel tous les gouvernements ont fait face et je comprends le ministre des Transports de ne pas vouloir préjuger des reconnaissances qu'aura à apporter la future Commission des transports. C'est d'ailleurs dans ce climat que M. Normand, du ministère de la Voirie, et moi-même, ainsi que d'autres officiers du ministère des Transports, avons eu à discuter avec l'association de l'ANCAI ainsi qu'avec d'autres associations qui ont apporté des observations.

Nous avons rencontré récemment les gens qui viennent du milieu coopératif; nous avons rencontré des directeurs de la coopération dans le Québec au sujet de plaintes qui venaient forcément de l'entente qui a été paraphée par les représentants de l'ANCAI où le ministère reconnaissait une association qui semblait avoir fait ses preuves.

Il faudrait quand même que les membres de la commission comprennent — c'est ce que nous avons dit aux gens du secteur coopératif — que le gouvernement avait invité les camionneurs de tout le Québec à se regrouper dans l'association de leur choix. Cela fait déjà plusieurs années. Nous disions aux membres de la coopérative que nous n'avions pas à faire d'action syndicale nous-mêmes. C'était aux camionneurs à décider quel type d'association ou de coopérative ils désiraient pour unifier les camionneurs du Québec.

Si l'on regarde dans les faits ce qui s'est produit, l'on constate qu'il y avait une association dans la Mauricie, dont le président était, je pense, M. Cournoyer. Cette association a décidé, il y a deux ou trois ans, de se regrouper dans l'ANCAI. Ceux qui faisaient partie de l'association des camionneurs du Québec et qui, de fait, étaient des artisans sont venus se regrouper également dans l'ANCAI. Une coopérative a été formée en 1962 qui dépendait des travaux de la Manicouagan. Je comprends que cette coopérative avait un motif spécial d'inviter des camionneurs à faire partie de cette coopérative, parce qu'elle avait des raisons toutes particulières de donner plus d'ouvrage que les autres associations où les travaux manquaient dans le domaine de la voirie, dans des comtés.

Il ressort que si l'on constate ce qui s'est passé depuis cinq ans, il y a une association qui, à l'intérieur de 75 comtés, a regroupé dans une seule unité, qu'on appelait des associations regroupées à l'ANCAI... Elles se sont toutes regroupées à l'intérieur du Québec. Il est resté en dissidence celle que je viens de mentionner, la coopérative de Saguenay et j'apprends, depuis trois ou quatre jours, qu'il y aurait également une coopérative de douze camionneurs qui m'arrive dans le portrait, venant du Québec métropolitain.

Mais si forcément les gestes que nous avons posés en disant que nous espérons que la Commission des transports reconnaîtrait comme unité de négociation l'ANCAI, s'il fallait que la Commission des transports ne la reconnaisse pas et que nous recommencions partout dans les comtés à voir de multiples associations revenir à la surface, ce serait un drame. Pour ma part, je n'en discuterais plus, en aucune façon, du problème des camionneurs artisans, parce que je pense que, non seulement à chaque changement de gouvernement, mais toujours, ce sont des gens qui ont été dans la plus complète insécurité.

Il y a eu un moratoire de proposé pour ceux qui possèdent plus d'un véhicule, jusqu'à trois, en autant qu'ils veulent en conduire un eux-mêmes. Ils ont, pour une période de trois ans, la possibilité de rejoindre les rangs. Je sais qu'aujourd'hui, à l'intérieur de l'ANCAI, il y a dans quelques comtés des plaintes qui nous parviennent, des plaintes assez isolées par contre; des gens disent qu'ils ne peuvent plus pratiquer, évidemment, leur métier.

Des fonctionnaires du ministère des Transports vérifient chacune de ces plaintes.

Sans vouloir moi-même préjuger de la décision qu'aura à rendre la Commission des transports, pour le plus grand bien de tous les camionneurs, il serait nécessaire que tous et chacun, même les quelques cas isolés que nous voyons actuellement, rejoignent une seule unité de pensée et d'action. Et ça, il y a une raison bien particulière. Est-ce que vous voyez, entre autres, le ministère de la Voirie qui, tantôt, construira des chemins pour tous les ministères, se mettre à faire un partage au pourcentage, au prorata sur chacun des contrats donné? Ce pourrait être 5 p.c. en faveur de telle association, 10 p.c. en faveur de telle autre, 40 p.c. en faveur d'une autre. Cela deviendrait un capharnaüm à ne pas se comprendre du tout.

C'est évidemment pour ça qu'on dit aux camionneurs: Vous avez effectivement choisi votre type d'association. C'est l'ANCAI. Je ne peux pas préjuger de la décision de la Commission des transports. Ils ont été parfaitement libres d'adhérer à l'association de leur choix. Ils ont fait leurs preuves depuis sept ans mais surtout depuis trois ou quatre ans. Ces preuves ont été faites de manière formidable dans 75 comtés.

Je comprends qu'au lendemain du protocole d'entente, ils aient signé. Qu'à ce moment on dise: On leur donne le transport du sel en surplus, on les privilégie sur les contrats de voirie. Tout le monde veut créer une unité de négociation. Les centrales syndicales peuvent aussi embarquer dans le paquet mais ce ne sera pas pour le plus grand bien des camionneurs artisans.

On a voulu sortir le problème de la politique. Je pense qu'il est sorti. Et ça, c'est pour le bien des camionneurs artisans. Quelle que soit la décision que rendra la Commission des trans-

ports et quel que soit le remous qui peut apporter la déclaration qui a été faite en Chambre, jeudi passé, par le ministre, je comprends évidemment qu'il ne peut pas préjuger de la reconnaissance que pourra donner la Commission des transports. Mais ce sera sûrement une forte invitation à reconnaître celle qui, pendant trois ans, a fait un travail de regroupement à l'intérieur de toutes les limites du Québec.

Il reste peut-être un point que le ministère voudrait voir réglé. C'est le problème de la garantie contractuelle bilatérale. Forcément, ils ont affaires à des gens qui sont partie contractante du ministère de la Voirie, les entrepreneurs. Et il y a de nombreuses plaintes dans l'exécution de chacun des contrats. Le ministère a exigé que l'ANCAI, qui avait été privilégiée sur les contrats, fasse la preuve qu'elle répond aux exigences des contracteurs qui doivent donner des bons de garantie et des bons d'exécution.

Alors, nous avons demandé à cette association de faire la preuve de sa solvabilité, qu'elle pouvait rendre, dans les délais raisonnables, tout le nombre de camions voulus sur un contrat, pour éviter qu'un entrepreneur soit pénalisé. D'un autre côté, il sera également nécessaire que l'entrepreneur soit pénalisé. D'un autre côté, il sera également nécessaire que l'entrepreneur fasse le nécessaire dans le but de ne pas handicaper le travail des artisans qui, souvent ont été mal placés sur un chantier donné.

J'ai voulu apporter ces quelques observations, M. le Président, mais non dans le but de contredire ou d'infirmer des paroles que j'ai lues sur les journaux de la part du titulaire du ministère des Transports.

Je ne veux pas non plus préjuger de la décision de la future commission mais j'invite tous les politiciens, peu importe le parti auquel ils appartiennent, à tâcher de demander aux camionneurs artisans de les laisser se regrouper dans une seule unité d'action. C'est important pour tout le monde.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, c'est justement ce à quoi nous nous sommes employés depuis longtemps et dans ma région, justement, je n'ai pas eu de problème à cause de ça parce qu'ils se sont regroupés à l'intérieur de l'ANCAI. Aujourd'hui, ces gens nous disent: Il semble bien que par la loi nous n'aurons pas toute la protection que nous pensions avoir. C'est pour ça que j'ai interrogé le ministre tout à l'heure, même si nous avions déjà approuvé cet article afin, dans la mesure du possible, de rassurer les représentants de l'ANCAI et de faire en sorte que l'appel que vous venez de faire en faveur de l'ANCAI soit entendu puisque, M. le député de Charlevoix, vous venez en somme de plaider de façon fort éloquente la cause de l'ANCAI.

M. MAILLOUX: M. le Président, je pourrais

dire à l'honorable député de Chicoutimi que je n'ai fait aucune action syndicale dans quelque comté que ce soit de la province. Ils ont été parfaitement libres...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas ça que je vous dis...

M. MAILLOUX: ... j'affirme que la preuve...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... j'ai dit que vous avez bien plaidé la cause...

M. MAILLOUX: ... a été faite par un type d'association qu'ont choisi les camionneurs, que c'était évidemment celle qui rejoignait le plus grand nombre d'adhérents. Actuellement, je constate qu'il y en a environ 4,000 dans un comté et 45 dans l'autre. Même si je voulais recommencer et je demandais au ministère de recommencer le travail qui a été fait par ces gens-là, je pense qu'il a été bien fait.

Il y a une autre observation que je voudrais faire, suite à des réflexions qui ont été faites en fin de semaine au congrès du camionnage du Québec. Quand on dit que le ministère des Transports a privilégié les artisans en leur confiant le transport du sel dans le Québec, nous avons la preuve depuis au moins une année que si la Régie des transports concédait cette partie de transport à des gens qui étaient dans le camionnage au Québec, l'on constatait que, malheureusement, à l'instant où les compagnies détenaient le contrat, elles en faisaient faire l'exécution en très forte partie par les artisans.

Le ministère a décidé que, quant à avoir à exécuter un travail par un secteur déterminé du camionnage, c'était lui qui devait avoir évidemment la responsabilité de faire le transport au complet. C'est peut-être une décision qu'on préjuge, que doit rendre la Commission des transports mais je pense que c'est un droit de justice et il faudrait quand même avouer que dans la Régie des transports, ceux qui bénéficient du transport aux longues distances, c'était quand même un régime de privilège également.

M. PINARD: On ne peut pas plaire à tout le monde en même temps. D'un côté, on m'accuse d'avoir agi arbitrairement en faveur des camionneurs artisans, ce qui m'a été reproché au congrès canadien du camionnage où j'étais conférencier samedi, à Montréal et hier, je n'avais pas encore satisfait aux exigences totales des artisans regroupés dans l'ANCAI. Je leur ai dit que j'avais quand même des limites que je ne pouvais pas franchir, compte tenu des pouvoirs qui sont donnés à une commission qui a des devoirs administratifs à remplir et aussi des devoirs judiciaires ou quasi judiciaires.

M. BELAND: Est-ce que vous auriez par exemple certains reproches à faire aux camionneurs artisans dans un domaine ou l'autre puisque, justement, dans les faits, étant donné le contenu de l'article 30, ça les place dans une

situation assez difficile? Est-ce que vous avez un reproche quelconque sur des activités passées ou je ne sais quoi?

M. PINARD: Je ne veux pas reprendre toute la discussion qui a été faite de façon très libérale sur ce problème.

C'est bien sûr qu'il y a eu des exactions ou des abus faits de part et d'autre du côté des entrepreneurs qui voulaient faire travailler leur flotte de camions sur leurs contrats et aussi par des camionneurs artisans qui faisaient pour leur part le choix des meilleurs contrats sur lesquels ils étaient invités à travailler. Une journée, si cela leur plaisait de faire de l'asphalte, ils faisaient de l'asphalte. L'autre journée, si cela leur plaisait d'aller faire plutôt de la pierre concassée. Une autre journée, si cela leur plaisait d'aller faire le transport d'autres marchandises en vrac, ils étaient plus disponibles pour l'entrepreneur qui requérait leurs services.

Il faut donc mettre des mesures de contrôle là-dedans. C'est là que nous avons dit: Ecoutez, vous demandez un statut en quelque sorte privilégié, presque exclusif dans certains cas; faites la preuve de votre responsabilité sur le plan contractuel et donnez des garanties et au ministère de la Voirie — au gouvernement, en somme — et aux entrepreneurs, que vous êtes sérieux et que vous serez en mesure de remplir les conditions des contrats qui vous seront offerts avec la surveillance et le contrôle du ministère de la Voirie pour surveiller les faits et gestes de chacun d'entre vous.

Nous avons dit: Il faudrait aussi que vous déposiez un cautionnement de garantie, c'est-à-dire un cautionnement d'exécution pour assurer la qualité de vos travaux, la disponibilité et les frais de camions pour l'exécution des contrats. On me l'a répété encore hier, mais je n'ai pas eu, malgré qu'on m'en avait fait la promesse, la preuve qu'on avait réussi à donner cette garantie, ces cautionnements de garantie. M. Dufour me l'a dit hier. Me Béliveau, le conseiller juridique, m'a dit personnellement qu'il avait fait effectuer un dépôt en argent au montant de \$50,000 dans une société de fiducie pour pourvoir à cette garantie. Je me demande si c'est suffisant. J'aurais préféré que cela soit sous forme de police d'assurance, un cautionnement de garantie émis par une compagnie d'assurance, ce qu'on m'avait dit à l'époque. Je n'ai pas encore entre les mains ces documents ou la preuve de l'existence de pareils documents.

Toutes les étapes n'ont donc pas été franchies par les artisans et c'est pourquoi j'ai dit: Ecoutez, c'est un processus qui sera un peu douloureux. Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas fait adopter le bill 23, tant et aussi longtemps que les structures administratives et judiciaires ne seront pas mises en place, vous aurez à vivre, comme nous, une situation qui sera assez tendue à certains moments, moins à

d'autres. Mais n'en demandez pas plus. Je pense qu'ils ont franchi beaucoup de terrain en très peu de temps, si l'on compare la situation qui avait été faite traditionnellement, comme le soulignait tantôt le député de Charlevoix.

### Transport scolaire

M. LE PRESIDENT: J'appelle l'article 98, qui touche le transport par les commissions scolaires.

Le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre a des observations générales à faire sur cet article?

M. PINARD: Je m'étais entendu ce matin avec les membres de la commission pour faire des remarques générales au chapitre du transport par les commissions scolaires, c'est-à-dire à partir de l'article 98 et suivants. J'ai à mes côtés un spécialiste de tout ce problème du transport scolaire; il a été en charge de ce secteur au ministère de l'Education, M. Lois Lachapelle. Nous ferons une synthèse du problème, comment fonctionnait le système et comment il fonctionne à l'intérieur des structures actuelles, en vertu des lois actuelles, par rapport aux mécanismes de fonctionnement qui prévaudront lorsque le bill 23 aura été adopté et sanctionné ou proclamé selon le cas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous sommes désireux d'entendre cette synthèse.

M. PINARD: M. le Président, le transport scolaire, en vertu du bill 23, sera réorganisé d'une autre façon. Une des premières étapes qui sera franchie sera celle de la régionalisation du transport. Le transport scolaire qui est aujourd'hui organisé par les commissions scolaires locales et par les commissions scolaires régionales sera maintenant sous une seule autorité, soit celle des commissions scolaires régionales.

Les commissions scolaires régionales devront, en vertu de l'article 475, deuxième paragraphe, préparer des devis de transport. Elles le faisaient auparavant, évidemment, pour demander des soumissions publiques.

Il intervient une procédure nouvelle qui fait qu'elles devront présenter au ministre des Transports pour approbation ces devis. Cette procédure se fera en vertu de l'article 475-6. Actuellement, ces devis sont présentés par les commissions scolaires dans des demandes de soumissions publiques et le ministère de l'Education ne contrôle aucun de ces devis. Les commissions scolaires peuvent les organiser comme elles le veulent. Aussitôt que les devis sont approuvés par le ministre, les commissions scolaires procèdent à des demandes de soumissions publiques, comme elles le font actuellement. Ces demandes de soumissions sont faites en publiant dans les journaux et en donnant un

avis de sept jours, selon l'article 475, troisième paragraphe, de la Loi de l'instruction publique.

Par la suite, la commission scolaire régionale procède à l'ouverture des soumissions et elle fait son choix sur les soumissions qui lui sont présentées. Ce choix fait en vertu de l'article 475-3, elle demande à la Commission des transports du Québec qui sera formée de bien vouloir statuer sur l'adjudication du contrat qui vient d'être accordé par la commission scolaire régionale. Cette adjudication se fait en vertu de l'article 475, sixième paragraphe, deuxième alinéa et aussi en vertu de l'article 30 c) qu'on a laissé en suspens lors de l'étude du bill 23. Par la suite, la Commission des transports statue sur l'adjudication et, à ce moment-là, elle a le droit de discuter du coût de la soumission déposée par l'entrepreneur, de modifier le coût, de le baisser ou de demander à la commission scolaire régionale de procéder à une nouvelle demande de soumissions, advenant le cas où il y aurait impossibilité d'entente, dans le cas où la soumission présentée par l'entrepreneur serait plus élevée que les tarifs que doit faire mettre en application la Commission des transports du Québec.

Ensuite, lorsque la Commission des transports a statué sur l'adjudication, la commission scolaire, à son tour, signe le contrat avec l'entrepreneur et le contrat est mis en vigueur. C'est la commission scolaire régionale qui, évidemment, paiera pour le transport des élèves.

Dans certaines régions du Québec, il n'y a pas de commission scolaire régionale. Exemple, le cas de la Commission des écoles catholiques de Québec, le cas de la Commission des écoles catholiques de Montréal, le cas de toutes les 29 commissions scolaires sur le territoire de Montréal où il n'y a pas de commission scolaire régionale; ce sont des commissions scolaires locales qui donnent les cours élémentaire et secondaire. Dans ces cas, en vertu du nouvel article 206 de la Loi de l'instruction publique, le lieutenant-gouverneur pourra fournir à ces commissions scolaires locales le pouvoir d'organiser le transport; sinon le transport ne serait pas organisé.

Alors, ça c'est la procédure régulière qui sera mise en vigueur aussitôt que le bill 23 sera adopté et peut-être en 1974-1975. Pourquoi en 1974-1975? Parce qu'en 1972-1973, pour la prochaine année, le mois de septembre qui s'en vient, les commissions scolaires, en vertu de l'article 166 du bill 23, prolongent les contrats de transport actuellement en vigueur; elles prolongent les contrats actuellement en vigueur. Ces contrats contiennent des dispositions advenant le cas où le nombre d'élèves augmente, le nombre d'élèves diminue, le nombre de voyage augmente ou les horaires de classe changent.

S'il y a des changements au mois de septembre, on ajustera les contrats des entrepreneurs en conséquence et on augmentera ou diminuera le contrat. Si le nombre d'élèves augmente, le contrat prévoit qu'on peut augmenter le nom-

bre de véhicules ou si le nombre d'élèves diminue, le contrat prévoit qu'on peut enlever des véhicules.

Dans le cas de nouveaux besoins de transport, de nouveaux territoires, de nouveaux centres domiciliaires où on doit organiser un transport, à ce moment-là, les commissions scolaires pourront procéder par appels d'offres. C'est pour 1972-1973. Voilà le système qui serait mis en application.

Un amendement qui va être suggéré, c'est qu'on répète la même procédure pour 1973-1974. Pourquoi? Pour donner le temps, d'abord, à la Commission des transports de s'organiser. Le transport scolaire est un nouveau problème pour elle, la Régie des transports actuelle ne s'est jamais occupée du transport scolaire. C'était un système décentralisé qui était remis entre les mains de chacune des commissions scolaires: \$70 millions. Le temps de s'organiser et de connaître un peu quels sont les contrats de transport. Deuxièmement, pour donner aussi le temps aux commissions scolaires régionales qui n'effectuent pas présentement en grande partie le transport des commissions scolaires locales; donc en principe, elles ne connaissent pas la clientèle des commissions scolaires locales, elles ne connaissent pas le lieu de résidence de cette clientèle non plus que les élèves. Elles doivent donc faire une étude du territoire. Il faut aussi que le ministère des Transports s'organise un système, en vertu duquel il va accepter les devis de transport parce qu'actuellement, les devis de transport ne sont pas acceptés par le ministère de l'Éducation, ni par le ministère des Transports. Les commissions scolaires les préparent. C'est un tout nouveau système.

Pour donner le temps au ministère des Transports de monter ce système et d'engager les fonctionnaires, il faut prendre une autre année pour avoir le temps de procéder. Si on maintenait le programme tel qu'il est, l'amendement va être présenté seulement dans le sens, s'il y a lieu, de reconduire les nouveaux contrats, de prolonger pour 1973-1974, on le fera. La liberté sera laissée au lieutenant-gouverneur de juger à ce moment-là, il sera peut-être prêt.

Parce que pour 1973-1974, il faut commencer à se préparer en 1972 ou au début de 1973. Cela veut dire que les mécanismes du ministère des Transports seraient en marche pour acheter les devis; et 1973 est dans six mois. À la Commission des transports, on devrait commencer à accorder des contrats; aux commissions scolaires régionales qui ont commencé depuis la fin de 1972 à préparer la clientèle, s'enquérir de la clientèle scolaire, de voir les endroits où ces élèves sont transportés. C'est pratiquement impossible d'organiser ce transport pour septembre 1973. C'est pour ça qu'on demandera dans un amendement de prolonger, s'il y a lieu, les contrats en 1973-1974. En prolongeant les contrats, le lieutenant-gouverneur pourrait suggérer

une augmentation des contrats actuels, étant donné que ces contrats ont été présentés en appels d'offres l'an passé, il pourra augmenter les contrats de transport.

Pour les nouveaux contrats de l'an prochain, 1973-1974, à cause des nouveaux besoins, la procédure régulière que j'ai donnée tout à l'heure sera mise en marche, c'est-à-dire que la commission scolaire présente des devis. Pour les nouveaux besoins pour les prochaines années, c'est un petit nombre de véhicules impliqués. Le ministère acceptera les devis, la Commission des transports adjugera les contrats et tout le système sera en marche, c'est-à-dire qu'on pourra roder la Commission des transports, la commission scolaire et le ministère des Transports. Ce serait pour l'année 1973-1974.

Pour l'année 1974-1975, tous les contrats seront annoncés en appels d'offres, comme le veut le bill 23.

Alors, ce serait dans ses grandes lignes, l'organisation du transport pour les prochaines années.

Pour quelle raison normalise-t-on la question des devis? C'est qu'actuellement les commissions scolaires locales chevauchent sur le territoire des commissions scolaires régionales. Chaque commission scolaire étant indépendante l'une de l'autre, on demande des soumissions qui souvent emploient les mêmes véhicules. Ceux-ci parcourent, en d'autres occasions, les mêmes rangs en même temps. Alors cela fait dire aux gens: Pourquoi n'emploie-t-on pas seulement un véhicule? Ils en voient passer deux à moitié vides. En demandant à une autorité étendue à la grandeur d'un territoire, soit la régionale, d'organiser le transport des élèves, elle pourra, avec des officiers compétents et le nombre d'unités administratives étant réduit à 55 catholiques plus neuf protestantes, planifier plus facilement le transport. Il faut dire aussi que dans les cas où ce sera possible de le faire, la commission scolaire régionale pourra, après entente avec le CEGEP du territoire, transporter certains élèves des CEGEP. Les élèves des CEGEP venant de toute l'étendue du territoire, les commissions scolaires locales ne pourraient pas transporter ces élèves dans leurs véhicules, parce que souvent ils ne se rendent pas à l'endroit où le CEGEP est situé.

Les élèves, actuellement transportés par les commissions scolaires, c'est-à-dire les élèves des commissions scolaires locales, seront évidemment transportés de la même façon qu'ils le sont actuellement. Les élèves des institutions privées seront transportés de la même façon qu'ils l'étaient auparavant. Actuellement, le ministère de l'Education subventionne pour les élèves fréquentant des institutions privées reconnues d'intérêt public et les autres types d'institutions. On sait que le bill 56 déclare trois types d'institutions privées, celui reconnu d'intérêt public, celui reconnu pour fins de subventions et celui avec permis. Alors, le

ministère de l'Education subventionne en entier le transport des élèves qui fréquentent des institutions privées reconnues d'intérêt public. On entend maintenir ce système. C'est inscrit en toute lettre dans la loi. Et il n'y aurait aucun changement à ce sujet.

M. PAUL: La loi est muette au sujet des institutions privées.

M. PINARD: Oui. Quoiqu'en vertu de 206 ou 207, on peut transporter avec nos élèves, des élèves fréquentant des institutions privées.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si vous avez de la place.

M. PINARD: Si on a de la place. En principe, on les transporte.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas toujours.

M. PINARD: Je ne connais pas de cas où l'on n'a pas donné satisfaction pour les institutions privées reconnues d'intérêt public, en autant que le transport était organisé vers ces endroits. Il est évident que pour un élève qui demeure à Rouyn et qui fréquenterait une institution à Montréal, reconnue d'intérêt public, il n'est pas question d'organiser le transport. La distance est trop grande. Mais un élève, qui demeure à Rouyn, qui fréquente le collège Saint-Michel à Rouyn, qui ne fréquente pas une école de la commission scolaire, est transporté actuellement. On maintient ce système. Quant à l'institution reconnue pour fins de subvention, le transport n'est pas organisé et le ministère ne l'a jamais subventionné. Il est arrivé un imbroglio que je pourrais expliquer, le pourquoi d'une accumulation de demandes dans les ministères impliqués. C'est que le ministère ne subventionne pas ces institutions, première chose. Maintenant, on demande aux commissions scolaires de nous donner, lorsqu'on contrôle nos subventions, la liste des institutions où ils transportent des élèves. Alors, il y avait, dans un territoire, 244 élèves transportés à trois institutions reconnues pour fins de subvention. La commission scolaire ne les a pas déclarés. Alors nous les avons subventionnées comme les autres.

Ces mêmes institutions ont déclaré dans la correspondance échangée avec les ministères des Transports et de l'Education qu'en vertu de la nouvelle loi, elles perdaient des droits qu'elles avaient. Après enquête, on s'est aperçu que la commission scolaire n'avait pas déclaré ces élèves et que si on les avait subventionnés, c'est bien involontairement, à cause du peu d'information que la commission scolaire nous avait fourni. Si la commission scolaire a pris sur elle de transporter ces élèves qu'on ne subventionne pas, on dit à la commission scolaire: Maintenant, payez les pots cassés, ce transport ne sera pas subventionné, on ne le subventionne pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Permettez-moi de vous interrompre ici. Comment se fait-il que le ministère de l'Éducation ne se soit pas rendu compte que la commission scolaire transportait des élèves qui appartenaient à des institutions reconnues mais non subventionnées? Est-ce que cela veut dire que les commissions scolaires vous avaient fourni des renseignements qui étaient inexacts?

M. PINARD: Ils étaient incomplets.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Incomplets, mais vous n'avez pas eu de doute, parce qu'il me semble que les commissions scolaires — je ne crois pas me tromper — au moment où elles vous font des demandes pour fins de subventions etc., indiquent le nombre d'étudiants qu'elles doivent avoir et les écoles qu'ils fréquentent et elles doivent vous faire des rapports sur l'utilisation des subventions. Ces commissions scolaires ne vous avaient pas fourni ces renseignements?

M. PINARD: Exactement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ni avant ni après?

M. PINARD: Evidemment, après enquête, on s'est demandé si on pouvait facilement identifier les institutions qui disaient perdre ces droits-là. On est allé voir comment était classée l'institution; or, elle était reconnue pour fins de subventions. On disait: Il n'y a pas de transport pour vous autres. En examinant les listes fournies par la commission scolaire — j'ai d'ailleurs les listes ici — on a vu que les institutions en question n'étaient pas déclarées. On a dit: Vous n'êtes pas transportés. Mais oui, on est transporté. On a demandé à la commission scolaire si c'était vrai que ces élèves étaient transportés et on a dit oui. Il y en avait 244. Alors, c'est tout ça qui a provoqué la réaction en chaîne des autres institutions scolaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Y avait-il eu entente entre les commissions scolaires et ces maisons d'enseignement reconnues pour qu'on décide de les transporter comme cela?

M. PINARD: Cela se fait au niveau de la direction; à ce moment-là, les élèves se présentent au bord de la route et montent dans le véhicule.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je vous demande de répondre. Est-ce qu'il y avait eu des ententes à votre connaissance, entre les commissions scolaires et ces maisons d'enseignement reconnues mais non subventionnées?

M. PINARD: Je ne le sais pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais vous

n'aviez pas de moyens de vous renseigner là-dessus?

M. PINARD: Les moyens que j'avais, c'était ma liste des institutions où les élèves sont transportés. Je me suis aperçu que les élèves n'étaient pas inscrits. J'ai demandé des précisions à la commission scolaire. Après enquête, nous constatons qu'il y aurait apparemment certains élèves transportés à ces institutions. Sur votre rapport, je m'aperçois qu'ils ne sont pas inscrits. Alors, est-ce que c'est vrai que vous les transportez? On m'a répondu: Oui.

Evidemment, si cela avait été inscrit, qu'est-ce qui serait arrivé? On n'aurait tout simplement pas subventionné leur transport et la commission scolaire était quitte pour enregistrer \$20,000 non subventionnés. Qu'est-ce qui est arrivé? La commission scolaire a préféré ne pas les inscrire pour ne pas avoir de montant non subventionné. Evidemment, lorsqu'il y a 10,000 élèves de transportés dans un territoire, c'est assez facile d'intégrer 244 élèves à différents circuits. A moins d'aller compter les élèves sur le territoire, nos moyens de contrôle sont difficiles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, vous parlez de 244 élèves. En termes de coût, qu'est-ce que ça pouvait représenter de plus pour la commission scolaire?

M. PINARD: Faisons un coût moyen d'environ \$90 par élève à Québec ou \$100 ou \$80 dans une régionale, 90 fois 244, une vingtaine de mille dollars.

Le nombre d'institutions ainsi privées du transport à cause de cette règle est de 41. Maintenant, toutes ces institutions ne réclament pas le droit au transport, parce que quand une institution recrute sa clientèle scolaire par exemple à Nicolet, Montréal ou les alentours, les parents sont prêts à placer les élèves en pension et il n'est pas question de donner du transport à cette institution. Ce sont quelques cas isolés.

Pour les autres cas — il y en a peut-être 140 qui sont reconnues d'intérêt public — on organise le transport pour ces élèves à la satisfaction des institutions en question.

Evidemment, l'institution doit suivre le calendrier scolaire de la commission scolaire régionale, quant aux heures et aux jours de classe et, à ce moment-là, nous sommes prêts à les subventionner; il n'y a aucun problème. Maintenant, les institutions en question, reconnues d'intérêt public, ont communiqué avec moi pour dire: Est-ce qu'il y a quelque chose de changé dans le bill 23? Est-ce qu'on a encore les privilèges qu'on avait? Oui, vous les avez. Je leur ai expliqué ça, elles l'acceptent.

Maintenant, les quelques institutions... Il y a trois, quatre ou cinq commissions scolaires qui ont pu transporter ces élèves parce que, en principe, il n'y a pas de transport, même s'il

n'est pas subventionné. Il n'y a pas de commissions scolaires qui font du transport qui n'est pas subventionné pour ces types d'élève, les inscriptions privées reconnues pour fins de subventions. Il n'y en a pas, il est éliminé. Ce sont quelques cas dans la province de Québec, quatre ou cinq, où il y aurait un transport semblable.

Ces institutions reviennent à la charge. On leur a dit: C'est la commission scolaire qui a pris la responsabilité de vous dire que vous seriez transportés. Alors, rencontrez vos commissaires et entendez-vous avec eux; Si la commission scolaire veut faire une dépense non subventionnée, elle peut le faire; c'est son droit.

M. PAUL: Cela devient une dépense non admissible.

M. PINARD: Non admissible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous avez fini votre exposé?

M. PINARD: Cela semble couvrir...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai bien entendu l'exposé. Il y a d'abord la question de la régionalisation. Nous en avons discuté l'autre jour et nous avons convenu du bien-fondé d'une politique de régionalisation. Cela va de soi et nous paraît cohérent et s'articuler à la politique générale des transports que nous propose le ministre des Transports.

Il y a la question des devis normalisés, ce qui, également, va de soi; l'approbation par le ministre, ça va de soi; appels d'offres, ça, j'aimerais y revenir de façon un peu plus explicite. Mais il y a une question qui me paraît d'importance capitale et que je replaçe dans la conception que se fait le ministre des Transports. Il y a la fameuse question de l'intégration du transport scolaire dans le système de transport en commun.

Je voudrais savoir de vous, premièrement, quel inventaire vous avez fait ou plutôt où en est rendu l'inventaire de l'ensemble des moyens de transport, c'est-à-dire toutes les entreprises de transport, soit publiques ou privées, disons plutôt transport en commun et transport par le moyen d'entreprises privées, actuellement, dans le Québec.

Deuxièmement, quels sont les coûts comparatifs vérifiés et dont vous pouvez faire la preuve au moyen de documents officiels du gouvernement? Et j'aimerais finalement savoir à la lumière des renseignements que vous me donnerez auparavant, comment va s'effectuer ce processus d'intégration du transport scolaire dans le transport en commun.

Quels seront les tarifs, enfin les barèmes, les normes d'indemnisation que vous prévoyez pour que ceux, qui depuis des années ont organisé le transport des élèves et ont consenti des investissements énormes, ne se trouvent pas victimes d'un préjudice qui naîtrait de l'initiati-

ve de l'Etat? C'est, au fond, poser tout le problème que nous avons déjà évoqué l'autre jour, lorsque nous avons parlé de cette question de l'intégration en termes très généraux. Puisque nous sommes ici au chapitre où nous devons en parler de façon précise, j'aimerais avoir ces renseignements.

M. PINARD: Le principe d'intégration du transport écolier au transport en commun est déjà acquis par les bills de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, la Commission de transport de la communauté urbaine de Hull, celle de Québec, celle de Laval et celle de la rive sud. Ces commissions de transport ont des droits prioritaires en matière de transport scolaire.

Les études se poursuivent, s'entreprennent à chaque année par ces commissions de transport lorsque les commissions scolaires doivent déposer leur devis de transport. Il faut supposer que dans d'autres endroits, d'autres régions, d'autres villes où l'intégration pourrait se faire, le système sera peut-être le même. Ce qui se produit, c'est que les commissions scolaires montent leur devis de transport en fonction du transport des écoliers, c'est-à-dire d'un service spécialisé propre aux écoliers. Elles déposent ces devis la Commission de transport des communautés urbaines. Les commissions de transport analysent ces devis. Et après entente, négociation, dialogue avec la commission scolaire, elles demandent, par exemple, à la commission scolaire de leur donner tous les élèves situés sur des parcours avantageux pour la commission de transport.

Comme exemple précis, la Commission scolaire régionale Le Royer, située à l'est de l'île de Montréal, qui couvre Anjou, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, a déposé les devis pour, disons, les 10,000 ou 12,000 élèves transportés par cette commission scolaire. La commission de transport a examiné ces devis. Elle a trouvé, par exemple, que, sur la rue Notre-Dame, au moment où les élèves partaient du point A au point B, les adultes partaient du point B et s'en venaient au point A. Le transport se faisait en sens inverse. Les autobus de la commission de transport étaient vides à ce moment; alors ils ont dit: Si vous pouvez nous fournir la clientèle scolaire demeurant sur la rue Notre-Dame et près des rues adjacentes, c'est un profit inespéré pour nous. Cela a donné, dans ce secteur, une clientèle de 3,000 écoliers. La commission de transport n'ajoute pas de véhicules. Les véhicules sont déjà là, mais c'est le transport, lorsque les voyages sont vides.

Dans l'autre territoire de la commission scolaire, Anjou par exemple, la commission de transport a pu dire: Nous n'allons pas à Anjou; nous ne sommes pas intéressés; on ne veut pas organiser un transport pour les écoliers. Sur la rue Sherbrooke, on n'est pas intéressé parce que nos heures de pointe sont les mêmes et ça ne nous intéresse pas; alors on ne les prend pas.

Il est arrivé ceci. L'expérience a été faite et elle est en marche. Le tarif de la Commission de transport de Montréal est de \$30 par élève, par année...

M. PAUL: A la charge de...?

M. PINARD: A la charge de la commission scolaire. Le tarif pour un écolier qui voyage en autobus, à la fin de l'année, ça lui coûte \$30 alors que le tarif écolier peut être de \$100. Nous avons économisé \$550,000 par année sur un contrat de trois ans. Il y a eu une économie de \$1,650,000 pour ce transport effectué par la Commission de transport de la ville de Montréal.

Maintenant, entendons-nous. La concurrence de la Commission de transport avec celle des entrepreneurs a fait jouer tout le système de concurrence et les coûts ont baissé à ce moment. Alors, cela a été une expérience intéressante.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au sujet de cette question de coût et de l'économie que vous auriez réalisée, est-ce que vous avez tenu compte, dans les calculs, des déficits de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal? La même question vaudrait pour Hull, Québec, là où il y a des Commissions de transport de communautés urbaines.

M. PINARD: Là, évidemment...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un système de contribution pour financer le transport des écoliers par les commissions scolaires, régionales ou autres, et il y a aussi un système de contributions du gouvernement pour financer les déficits d'exploitation des communautés urbaines, que ce soit directement par le gouvernement ou par les contribuables de la ville de Montréal ou de Québec. Alors, c'est payant, payant. De toute façon, c'est un contribuable qui paie, c'est toujours le même. Quand vous parlez d'une économie que vous auriez réalisée, est-ce que vous avez tenu compte, dans votre calcul, de ces subventions qui sont fatalement octroyées aux fins de combler des déficits d'exploitation des entreprises de transport en commun?

M. PINARD: C'est le problème de la Commission de transport. Elle fait adopter des tarifs par la Régie des transports selon les mécanismes prévus dans ses bills. C'est elle qui dépose les tarifs. Nous n'étions pas là à ce moment-là pour les contester parce que les tarifs sont adoptés avant que nous puissions dialoguer avec la Commission de transport. Alors, nous avons accepté les tarifs à \$30 par élève, ce qui était absolument avantageux pour nous alors que c'est \$90 par élève pour le transport écolier.

Dans une prochaine démarche, la Commission de transport étudie la possibilité d'augmen-

ter ses tarifs. Alors, elle nous demande ce que le ministère en pense. Est-ce que nous sommes prêts à subventionner selon les nouveaux tarifs? Elle nous a offert aussi des avantages en vertu de ces nouveaux tarifs. Alors, notre marge, c'est le tarif que la Commission de transport nous propose et le tarif qui est fixé par les appels d'offres. Alors, \$90 à \$30. A Québec, le transport des écoliers coûte \$45. On est encore à \$50 du coût moyen du transport des écoliers dans la province de Québec. A ces conditions-là, c'est toujours très intéressant pour nous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais vous n'avez pas répondu à ma question, ici. Je pense que c'est là le jeu de chiffres qui est assez astucieux. Vous parlez de taux comparatifs ou de coûts comparatifs. Lorsque vous dites: Si l'on utilise les services de transport en commun — remarquez que je ne fais pas de plaidoyer pour le transport en commun ou le transport par entreprise privée — il faut examiner la question de façon très froide. Vous parlez d'économies réalisées et vous instituez votre plaidoyer à partir de coûts comparatifs. Vous dites: Voici, cela coûte \$30 par enfant, par comparaison avec \$90. Bon. Maintenant, vous ne tenez pas compte, et c'est pour cela que je vous ai posé la question tout à l'heure, de ce que coûte d'abord, en immobilisation, capitalisation, etc., le transport en commun des commissions de transport des communautés urbaines. Vous ne tenez pas compte, d'autre part, du nombre de véhicules qu'il faudra probablement ajouter si ce système s'étend et vous ne tenez pas compte non plus des déficits des commissions de transport des communautés urbaines qui sont payés, de toute façon, par des contribuables. Que les contribuables paient l'entreprise privée sous forme de subventions, ou qu'on paie une commission de transport de communauté urbaine sous forme de subvention ou qu'on utilise, soit les municipalités, soit le gouvernement pour payer, de toute façon, c'est vous et c'est moi qui payons. Alors, je me demande si votre base de comparaison nous donne une idée exacte de la réalité en ce qui concerne les coûts et si cette base nous permet de voir exactement s'il y a économie réelle lorsqu'on fait un examen général de la situation et qu'à la fin, on établit l'actif et le passif d'un bilan.

C'est ce que j'aimerais savoir. Quelles sont les bases de calcul? Là, vous nous donnez des chiffres. Moi, je vais vous en apporter d'autres tantôt, ceux, justement, du transport d'écoliers fait par l'entreprise privée. Eux prétendent que vous ne tenez pas compte de ces faits que je viens d'indiquer, des déficits en particulier et tout ce qu'il faut pour les combler. J'aimerais savoir — vous êtes au ministère de l'Éducation depuis longtemps, vous vous occupez du transport écolier — comment vous êtes arrivés à ces chiffres.

M. PINARD: Dans le cas de l'expérience

LeRoyer, il faut remarquer qu'aucun véhicule et aucun chauffeur n'ont été ajoutés. Aucun temps supplémentaire ne fut payé en plus. Les véhicules sont employés au moment où ils sont vides. Dans ces conditions, les expériences sont absolument rentables et c'est un bénéfice net et intéressant pour la commission de transport.

Je signalais, tout à l'heure, que la commission de transport n'était pas intéressée à ouvrir de nouveaux territoires, par exemple, à Anjou, parce qu'il n'y a peut-être pas de service. Il est évident que la commission de transport n'est pas en mesure, dans des endroits semblables, de concurrencer, à mon avis, avec le transporteur d'écoliers si on considère la qualité des véhicules employés par la Commission de transport, \$50,000 pour un véhicule de la Commission de transport et \$10,000 ou \$12,000 pour un véhicule d'un entrepreneur. Maintenant, elle n'y va pas et elle ne veut pas s'emparer du transport à ce moment. Dès qu'elle est obligée de sortir un véhicule, d'immobiliser un véhicule et d'avoir un chauffeur, elle n'est plus dans les prix. Elle l'admet et elle ne veut pas y toucher non plus. Maintenant, dès qu'on est capable de compléter sa charge lorsque le transport en commun circule et qu'il n'y a que la moitié de la charge, c'est absolument payant pour la commission de transport. C'est là que le transport est intéressant à intégrer. On peut le faire avec la Commission de transport de Montréal parce qu'ils ont 1,600 véhicules sur les routes. On peut le faire, aussi, à la condition qu'il y ait un certain décalage d'horaires. Exemple: Les horaires actuels de la Commission de transport de Montréal, l'heure de pointe est de 8 h 20, 8 h 30 et notre transport écolier, 8 h 20, 8 h 30, le matin. A ce moment, tout est gelé. Ce n'est pas possible, et personne n'a intérêt à intégrer le transport des écoliers au transport en commun. Par contre, on discute la possibilité de décaler les horaires de classe avec la pédagogie. Est-ce qu'il y a moyen de faire commencer les écoles à neuf heures plutôt que 8 h 30? Là, ce sera possible d'intégrer, d'utiliser davantage les autobus de la Commission de transport. Dans ces conditions, l'expérience est vraiment valable. A mon avis, dès qu'on multiplie les autobus d'une commission de transport, lorsqu'on paie des chauffeurs en incluant les bénéfices marginaux à \$6.50 l'heure, ce n'est plus intéressant.

M. PAUL: Pour les fins particulières du transport écolier.

M. PINARD: Oui. C'est l'expérience. Et là, ils vont exiger des tarifs exorbitants, j'imagine, et on ne sera pas intéressé de prendre ces transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous venez d'apporter des éléments intéressants, mais inquiétants en même temps. Vous parlez d'intégration. Bon. Dans certains cas, c'est possible. Vous venez de nous donner des exemples. Il

reste quand même à vérifier. Vous nous dites, d'autre part, que, dans bien des cas, ce ne sera pas possible parce que ça coûterait beaucoup plus cher, il faudrait acheter de nouveaux véhicules, les horaires ne coïncident pas, etc. Alors, je vous demande ceci: Sortant de la région de Montréal, des villes, des régions où il y a des commissions de transport de communauté dites urbaines qu'est-ce que vous entendez faire pour l'intégration du transport écolier avec le transport en commun dans les régions où n'existent pas telle commission de transport en commun? D'abord, au préalable, j'aimerais savoir, de vous — parce que vous devez avoir tous les renseignements, puisque vous êtes maintenant commis à une fonction très importante, une fonction d'intégration et de coordination — où en est l'inventaire. Combien y a-t-il de véhicules en service, pour les commissions de transports et combien y a-t-il, actuellement, de véhicules qui servent au transport d'écoliers dans l'entreprise privée?

Il est important de le savoir pour établir les barèmes ou la base de l'indemnisation que vous devrez payer, parce que cela aura un effet sur les coûts à court terme et à long terme.

M. PINARD: On a évidemment des chiffres sur le nombre des véhicules scolaires, il y a 10,000 autobus scolaires qui servent uniquement au transport des écoliers. Je risqué le chiffre de 5,000 à 7,000 véhicules immatriculés A qui servent au transport en commun et souvent pour des voyages à charte-partie. De ce nombre, la Commission de transport de Montréal en a 1,600, la Commission de transport de Québec en a un nombre aussi assez imposant; les autres commissions de transport possèdent les autres.

Peu nombreux sont les autres endroits du Québec où il y a un transport en commun valable, avec qui on pourra dialoguer. Le ministre des Transports a dit à une réunion de la commission parlementaire qu'il y avait 40 villes au Québec qui avaient un transport scolaire. Parmi ces 40 villes, il y a Thetford-Mines où il y a deux autobus pour transporter les mineurs à la mine; notre négociation avec le transporteur en commun est donc vite réglée. Il n'y a pas moyen de faire quoi que ce soit.

Par contre, si on examine tout le problème de l'agglomération formée par Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières et le Cap-de-la-Madeleine, où il y a un certain nombre de véhicules, cela devient intéressant. On a tenté une expérience, on a fait une étude pour la région de Shawinigan, Shawinigan-Sud, Grand Mère, Saint-Georges et Saint-Boniface. On a tenu pour acquis, dans cette région, que les horaires d'écoles ne changeaient pas, que les horaires de transport ne changeaient pas, que les parcours des autobus ne changeaient pas et que la clientèle intégrée au transport en commun serait seulement une clientèle du secondaire, c'est-à-dire des élèves qui peuvent monter dans un autobus

facilement, oubliant les élèves de l'élémentaire. En ne changeant rien, quelle clientèle pourrait-on intégrer dans les autobus du transport en commun? On a fait des expériences et on a compté sur un certain nombre de jours la clientèle adulte moyenne de ces autobus du transport en commun. On s'apercevait qu'aux heures de pointe où ça satisfait le transport des écoliers, il y avait 50 p.c. de la charge maximale possible d'un autobus en clientèle adulte. Donc, l'autobus était vide. Qu'est-ce que cela ferait si on intégrait la clientèle écolière à l'autobus? On s'est aperçu qu'en intégrant cette clientèle on éliminait dix véhicules du transport écolier, qu'on pouvait payer \$90 par élève pour les placer au tarif de \$35 ou \$40 dans les autobus du transport en commun. Cela devenait une expérience bien intéressante.

Par contre, le système actuel ne nous permet pas de faire ça, parce que les commissions scolaires présentent des soumissions publiques avec des devis en fonction de leurs besoins à elles sans examiner sur place comment fonctionne le transport en commun. Les transporteurs n'étaient jamais capables de soumissionner sur les circuits de la commission scolaire parce que les circuits étaient faits en fonction d'une clientèle écolière, alors que le transport en commun est toujours fait en fonction d'une clientèle adulte. Il n'y avait jamais moyen d'accorder le transport en commun et le transport écolier.

En intégrant ces clientèles, on réalisait une économie certaine sans rien ajouter. A d'autres endroits au Québec, c'est différent. Ici, je suis malheureusement obligé de rapporter une expérience d'une commission de transport, celle de Hull. La Commission de transport de la Communauté régionale de Hull a choisi d'acheter l'entrepreneur du transport écolier. Il y a à Hull un entrepreneur assez influent, il a 200 véhicules qui desservent tout le Hull métropolitain, qui font le transport dans tout le Hull métropolitain. La Commission de transport a acheté les 200 véhicules du transport écolier.

En mélangeant les écoliers aux adultes, en améliorant le transport en commun, la Commission de Transport de Hull prévoit baisser le coût du transport des écoliers. On ne pouvait s'y opposer, la loi lui donne cette autorisation. C'est l'expérience qui a prévalu là-bas.

A Québec, la Commission de transport, au début de sa formation, a pensé acheter les propriétaires du transport des écoliers ou d'acheter des autobus pour effectuer le transport des écoliers.

Par contre il semblerait à ce qu'on voit, que maintenant elle aime mieux organiser un meilleur transport, d'abord en commun et les commissions scolaires tranquillement commentent i dialoguer avec la commission de transport pour intégrer cette clientèle écolière dans les autobus de transport en commun aux endroits où il n'y a pas de clientèle. Cela doit se

faire très délicatement, cette chose. Vous l'avez d'ailleurs signalé tout à l'heure. Il faut étudier cela sur la base de cas particuliers, cette intégration et la raison est simple. Si par exemple des commissions de transport ou les transporteurs en commun dans d'autres endroits où on voudrait organiser cette politique, ce transport, prennent la crème et laissent le petit lait, évidemment le transport payant, le transport sur les longs circuits, le transport sur les belles routes vont être laissés aux commissions de transport qui vont nous l'offrir à un coût de \$30 l'élève ou \$45 par élève. Et les endroits pas intéressants, les chemins de terre ou les routes tortueuses ou vallonneuses, elles vont laisser cela aux transporteurs d'écoliers qui vont être obligés de charger un coût de \$140 ou \$150 par élève. Les commissions scolaires, lorsqu'elles négocient avec les commissions de transport, vont dire: Un instant, vous prenez les meilleurs trajets et vous nous laissez les trajets impossibles pour les propriétaires d'autobus. Alors, l'économie qu'on pense réaliser on la perd ailleurs.

Tout cela doit être considéré. L'étude dans tout le Québec n'a pu être entreprise dans ce système. Pour montrer la complication de l'étude de l'intégration, à des endroits cela se fait. La même chose lorsqu'une commission de transport décide de transporter seulement la clientèle du secondaire. A ce moment-là, il se produit le phénomène suivant: actuellement on peut dire que les autobus du transport écolier transportent dans un premier voyage, des élèves de la maternelle, dans un deuxième voyage, des élèves de l'élémentaire et dans un troisième voyage, des élèves du secondaire. Alors, on transporte 150 élèves dans une matinée, avec un véhicule. A la minute où la Commission de transport ou le transporteur en commun s'empare de la clientèle du secondaire, il enlève la rentabilité qu'on avait sur l'autobus scolaire, ce qui fait qu'en transportant 150 élèves pour \$7,500 c'est un coût assez intéressant, alors qu'eux viennent nous enlever 50 élèves pour les intégrer dans leurs transports. A ce moment-là, on a besoin d'une compensation. La compensation c'est de faire faire un autre voyage à l'autobus scolaire en autant que nous avons une école proche, que nous avons un groupe d'élèves proche et que l'horaire nous favorise. C'est une jolie étude du territoire. On poursuit des expériences au sujet de la planification du transport dans le domaine de l'informatique avec l'Université de Sherbrooke en collaboration avec la commission scolaire de l'Estrie. Ce n'est pas à point, mais cela va l'être d'ici deux ans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Toutes ces considérations, cela me laisse perplexe; remarquez que je ne mets pas en doute vos propos et vos affirmations, mais il y a toujours cette question. La question que je me pose est

toujours la même. Dès lors que vous faites une intégration, cela va exiger, premièrement, un réaménagement des horaires scolaires.

M. PINARD: Quoique dans les exemples que je viens de vous donner, on n'a pas réaménagé les horaires, il y avait concordance.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais dans bien des cas cela va s'imposer.

M. PINARD: C'est possible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Prenez par exemple le cas de la région chez moi. Vous ne pourrez quand même pas, alors que cela se situe aux mêmes heures, organiser par le moyen d'un transport en commun.

Quand il y en aura un qui sera convenable, vous ne pourrez pas aménager en même temps le transport des ouvriers qui entrent à l'usine d'Arvida, le matin, pour ce qu'ils appellent le quart de huit heures, et la sortie des mêmes ouvriers qui sortent à quatre heures alors que les enfants entrent ou sortent aux mêmes heures exactement. Comment allez-vous aménager ça en termes d'horaire et d'exigences pédagogiques?

M. PINARD: C'est l'heure de pointe dont je vous parlais tout à l'heure pour Montréal. L'heure de pointe à Montréal est 8 h 20, 8 h 30, l'heure de pointe des écoliers est 8 h 20, 8 h 30. En décalant les horaires, le règlement no 7 du ministre de l'Éducation nous autorise à commencer la classe à huit heures le matin et à terminer entre huit heures et neuf heures et même dans certain cas, neuf heures quinze. En jouant avec les horaires de classe, après acceptation par la direction pédagogique de la commission scolaire, c'est possible d'organiser le transport par le transport en commun.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais ce réaménagement des horaires comment allez-vous le concevoir à l'autre bout, à la fin du fuseau de la journée? Si on commence en retard.

M. PINARD: Pour éviter les heures de pointe.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pour éviter les heures de pointe est-ce que vous allez aménager ça de façon que les élèves sortent plus tard le soir de l'école? En ville, on peut penser que c'est souhaitable, que ce soit acceptable, mais lorsqu'il s'agit de transport d'écoliers sur un long parcours, parce que les circuits sont longs, vous ne pourrez jamais organiser un système comme celui-là. C'est impossible. Maintenant, est-ce que vous avez fait faire un calcul par des spécialistes de ce que coûte ce que les spécialistes du transport appellent le mouvement d'un véhicule? Il y a un mouvement aller, retour, de A à B, de B à A. On m'indiquait

encore en fin de semaine dernière, des organismes de Québec et de Montréal qui sont venus me voir à mon cabinet de Chicoutimi me disaient que ces mouvements représentaient des coûts additionnels assez importants. Est-ce que vous avez fait faire des calculs qui vous permettraient d'affirmer que même en réaménageant les horaires académiques, les commissions de transports des communautés urbaines ne se trouveraient pas dans l'obligation d'augmenter le nombre des véhicules?

M. PINARD: Evidemment, il y a des études qui se sont faites sur le coût d'opération des véhicules. Elles sont faites par le ministère de l'Éducation.

M. PAUL: Des véhicules écoliers?

M. PINARD: Des véhicules écoliers. Ces études sont effectuées parce qu'on doit verser des subventions aux commissions scolaires. Nous avons les coûts d'opération de chaque capacité de véhicules considérant le nombre de voyages effectués par chacun des véhicules, considérant la distance parcourue avec les élèves dans l'autobus ou sans élève pour déterminer nos coûts de transport, nos coûts normalisés.

(Note de l'Éditeur: A ce moment on entend les cloches de l'Assemblée nationale appelant les députés pour le vote d'une motion)

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela doit être le vote.

M. PAUL: C'est le vote.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En tout cas, on peut envoyer une estafette.

M. PINARD: Nous possédons ces chiffres et tâchons chaque année de réaménager nos coûts, de présenter de nouvelles échelles de coûts pour rendre ces coûts assez comparables à la réalité.

Maintenant, vis-à-vis du transport des écoliers effectué par les communautés urbaines, le seul coût qui nous guidait était le coût de transport qu'exigeaient de nous les commissions de transport intéressées ou le coût du transport fixé par la Régie des transports.

Dans le cas des transports en commun, les coûts sont analysés par la Régie des transports parce que ces coûts doivent être acceptés par elle. C'est en vertu de ces coûts qu'on est en mesure de dire que c'est plus ou moins avantageux.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans une observation qu'on me faisait, qui fait partie d'un document que vous avez sans doute reçu, on dit ceci: Le nombre des véhicules du transport en commun est établi en fonction des heures de pointe, à capacité maximum, avec une variation de plus ou moins 10 p.c. Est-ce que cela vous apparaît être une...?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Nous sommes aussi bien d'ajourner nos travaux sine die.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, je n'ai pas terminé.

M. PINARD: Est-ce que je peux savoir du député de Chicoutimi — je ne veux pas être indiscret — si le document qu'il a dans les mains correspond à celui que j'ai ici, intitulé: Notes d'information sur... reliés au transport en commun?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, ça s'appelle comme ça et...

M. PINARD: Je pense que c'est la synthèse d'un rapport produit devant la commission parlementaire il y a quelques mois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais il y en a un troisième qui est venu s'ajouter à ça depuis.

M. PINARD: C'est parce que ça m'intéresse de le savoir tout de suite...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Parce que si on parle exactement du contenu du même document, ça nous permet de répondre de façon plus spécifique aux observations ou...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça.

M. PINARD: ... aux questions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'en ferai pas un mystère, je vous le dis. C'est un document que vous avez sans doute reçu.

M. PINARD: C'est d'intérêt public que nous en discutons de façon franche.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux pour quelques minutes, le temps de permettre...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On va recommencer avant six heures?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Surtout qu'il n'y avait pas quorum.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est aussi bien d'ajourner les débats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous sommes aussi bien d'ajourner la séance.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Avant qu'on ne revienne ici, ça va traîner jusqu'à six heures moins quart.

M. PAUL: Demain matin, M. le ministre, c'est impossible de siéger, malgré notre bonne volonté, parce qu'il y a la commission des affaires municipales, il y a des projets de loi très importants.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Liberté de la presse.

M. PAUL: Liberté de la presse et les engagements financiers.

M. PINARD: On pourrait siéger demain après-midi, après la période des questions?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Après la période des questions.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On ajourne les débats sine die.

M. PINARD: Et on pourrait siéger jeudi soir aussi.

M. PAUL: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: On peut suspendre les travaux sine die.

M. PAUL: On va suspendre la séance sine die et on attendra les directives du leader.

M. PINARD: Alors, tenons pour acquis que nous allons procéder au vote. Nous verrons ce qui va se passer et nous demanderons au leader de nous dire demain quels seront les travaux.

Nous verrons s'il est possible de siéger en commission parlementaire des transports demain matin.

M. PAUL: Demain matin, c'est impossible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Disons qu'on ajourne sine die.

M. LE PRÉSIDENT: La commission ajourne ses travaux sine die, quitte à attendre l'ordre du jour commandé demain par le leader de la Chambre.

(Fin de la séance à 17 h 32)

**Séance du vendredi 23 juin 1972**

(Onze heures cinq minutes)

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

Il y aurait des changements à faire pour les membres de la commission.

M. LEGER: Si vous voulez changer le nom du député de Sainte-Marie par celui du député de Lafontaine.

M. LE PRESIDENT: Du député de Sainte-Marie par celui du député de Lafontaine.

M. BLANK: Le député de Saint-Louis pour le député de Bourassa.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saint-Louis remplace le député de Bourassa.

A la dernière séance, nous étions rendus à l'article 98, Transport par les commissions scolaires. La parole était, à ce moment, au député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'avais entrepris avec M. Lachapelle une discussion sur le problème du transport écolier et sur l'intégration éventuelle de ce transport écolier dans le transport en commun. J'avais posé au fonctionnaire un certain nombre de questions. Nous en étions à la question des coûts comparatifs. Je demandais, en terminant, à M. Lachapelle, de me dire quelle était la base de calcul qui permettait d'établir que le coût du transport scolaire intégré serait de \$30 par tête, comparativement à des montants variables de \$90 allant jusqu'à \$100 et au-delà, dans le cas du transport écolier. M. Lachapelle m'a fourni certaines explications que je voudrais qu'il reprenne. Je lui avais souligné que, dans l'appréciation de ces coûts, il me paraissait qu'on n'avait pas tenu compte de toutes les subventions qu'exige le transport en commun, là où il existe.

M. PINARD: Est-ce que je peux me permettre de répondre à la question du député de Chicoutimi?

Je pense que, lors de l'établissement des communautés urbaines, par les lois constitutives que l'Assemblée nationale a adoptées l'année dernière, il y avait eu un programme de subvention d'établissement des communautés urbaines, moyennant un calcul actuariel assez compliqué qui faisait qu'il y avait, en quelque sorte, une concession faite par le gouvernement à ces communautés urbaines dans le domaine de la fiscalité municipale.

Et c'était avec ces concessions d'ordre fiscal que les communautés urbaines pouvaient financer leurs activités, leurs frais d'exploitation et,

dans la mesure du possible, aussi, financer, sinon la totalité, au moins une partie du coût des systèmes de transport en commun. Je ne pense pas qu'il y ait eu spécifiquement de subvention accordée pour le domaine de transport en commun comme tel ou pour le domaine du transport scolaire au cas où il aurait été intégré à l'intérieur du système de transport en commun.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je comprends la réponse du ministre des Transports, mais que le gouvernement procède par voie de subventions directes aux commissions de transport des communautés urbaines ou qu'il permette aux municipalités de retirer des avantages fiscaux, cela revient au même puisque, que ce soit par le gouvernement ou par les municipalités que les contribuables paient, ce sont eux qui paient quand même. Et j'aimerais savoir si, la situation étant celle que décrit le ministre, on peut établir des coûts comparatifs avantageux selon les renseignements que nous a fournis M. Lachapelle l'autre jour.

M. PINARD: Je pense que M. Lachapelle va répondre plus spécifiquement dans le domaine où il est spécialiste, c'est-à-dire le transport scolaire comme tel, et s'il faut approfondir davantage la situation soulevée par le député de Chicoutimi, nous...

Il ne semblerait pas que, actuellement, les commissions de transport obtiennent des subventions qui leur aident à financer leur transport.

Il y a même des déficits qui sont enregistrés à la Commission de transport de Montréal pour l'année en cours de l'ordre de \$11 millions, je pense, et la Commission de transport de Québec \$1 million ou \$2 millions. Maintenant, quant aux autres commissions de transport, par exemple la Commission de transport de la ville de Laval fonctionne et, à ma connaissance, il n'y a pas de subvention directement pour le transport qu'elle effectue.

M. PAUL: Et celle de l'Outaouais.

M. PINARD: Peut-être oui, pour celle de l'Outaouais, étant donné qu'elle a été formée avec les deux autres communautés urbaines de Montréal et de Québec. Alors il y a probablement des subventions qui ont été versées, il me semble, basées sur les habitants qu'il y avait dans le territoire, \$3 par personne, \$2 la deuxième année et \$1 l'autre année. Il me semble que c'était le barème. Ces subventions ne sont pas appliquées, à mon avis, aux commissions de transport. Pour nous, du ministère, lorsque nous parlons d'intégration ou de coordination du transport des écoliers avec le transport en commun, nous sommes obligés de l'évaluer avec les critères que nous fournissons les commissions de transport. Et le seul critère qui est fourni actuellement, c'est le critère du

coût au voyage et il s'agit pour nous d'établir le coût à l'élève par année, \$30 dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal et \$45 dans le cas de la Communauté urbaine de Québec. Alors, en faisant une comparaison entre les coûts que nous avons à la communauté urbaine, ceux qui nous sont fournis par les communautés urbaines et les coûts que nous avons pour le transport que nous effectuons, c'est de cette façon que nous pouvons mesurer l'économie que nous sommes en mesure de réaliser.

Evidemment, comme je le soulignais l'autre jour, à partir du moment où une commission de transport doit offrir de nouveaux services aux écoliers, en principe, les commissions de transport ne sont pas intéressées parce qu'alors le transport n'est pas rentable. Le transport est rentable pour une commission au moment où nous sommes capables d'intégrer la clientèle des écoliers avec la clientèle des adultes dans les autobus du transport en commun et c'est ce qu'on appelle le concept de l'intégration des clientèles. Nous sommes en mesure de le faire seulement dans des endroits très restreints parce que ça prend un certain nombre de véhicules, une certaine organisation des circuits pour le transport en commun afin que nous puissions intégrer la clientèle écolière et ensuite les places disponibles dans les véhicules. Maintenant, dans d'autres endroits, nous mettons en pratique un autre concept qui est celui de l'intégration des circuits et nous faisons jouer alors le décalage des horaires de classe. Cela veut dire qu'au moment où les autobus du transport en commun sont libres, parce que la clientèle adulte est transportée vers les bureaux ou les centres commerciaux, si nous sommes en mesure de décaler les horaires de classe, nous pouvons utiliser les autobus d'une commission de transport ou d'un transporteur en commun dans une municipalité.

La dépréciation du véhicule du transporteur en commun a été prise le matin, au moment où il effectuait le transport des adultes. Le chauffeur, le conducteur est payé toute la journée. C'est un profit absolument certain pour la commission de transport.

C'est ce que je soulignais mardi en disant que c'est ce que nous examinons actuellement avec la Commission de transport de Montréal. Les heures de pointe de la Commission de transport de Montréal sont de 8 h 20 à 8 h 30; les heures de pointe du transport écolier sont aussi de 8 h 20 à 8 h 30. En décalant nos horaires, tout en répondant aux exigences pédagogiques, par exemple vers 8 h 45 ou 9 h, nous sommes, à ce moment, en mesure d'utiliser les mêmes véhicules de la commission de transport. Celle-ci utilise tous ses véhicules le matin, soit 1,500 véhicules. A 8 h 30, la grande partie de ces véhicules, peut-être 800, sont remisés. On peut donc les utiliser à ce moment.

M. PAUL: Est-ce que M. Lachapelle a la véritable notion de la longueur de l'heure de

pointe à Montréal, à la fin de la journée? Vous venez de parler de l'heure de pointe, soit de 8 h 20 à 8 h 30. Il s'agit de voyager dans la ville de Montréal vers la fin de la journée et également le midi. Je comprends que cela ne présente peut-être pas de problèmes comme le soir. L'heure de pointe à Montréal commence à 4 h 30 pour se prolonger au moins jusqu'à 5 h 45. Comment pourriez-vous?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En hiver, c'est jusqu'à 7 h 30.

M. BLANK: Les enfants partent de l'école vers 3 h 15 ou 3 h 30.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les autobus ne sont pas revenus.

M. PAUL: On ne répondra pas aux exigences pédagogiques, si on les fait commencer à 9 heures au lieu de 8 h 30. C'est ce que M. Lachapelle...

M. BLANK: Ils commencent à 9 h.

M. PAUL: Ecoutez, si vous voulez poser des questions, écoutez les renseignements qui nous sont donnés. Après vous poserez vos questions.

M. BLANK: Vous demandez un renseignement sur la ville de Montréal. Je reste dans la ville de Montréal. J'ai des enfants qui vont à l'école. Je sais quelles sont leurs heures. Mes enfants commencent à 8 h 50, le matin...

M. PAUL: On n'a pas contesté ça.

M. BLANK: ... et ils finissent à 3 h 08.

M. PAUL: Il vient de parler de changer ça. Il n'a pas parlé de changer de député. Seule la population de Saint-Louis est embarrassée avec le député.

M. BLANK: Elle est très heureuse, peut-être plus que celle du comté de Maskinongé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le problème est qu'il y a des secteurs de la ville de Montréal qui sont depuis longtemps favorisés. En écoutant les explications que M. Lachapelle va nous donner, le député de Saint-Louis se rendra compte qu'il fait partie de cette classe favorisée. Just too bad.

M. BLANK: Mes enfants vont à l'école à pied. C'est même plus facile pour les enfants.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ils sont assez près de l'école.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en a dans

mon comté, M. le Président, qui doivent faire 35 à 40 milles, ils ne peuvent pas...

M. BLANK: On parle de la ville de Montréal en ce moment. On ne parle pas de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous allons parler de Montréal, nous allons parler de Hull, nous allons parler de tous les endroits.

M. BLANK: C'est une question de règlement soulevée par le député de Maskinongé qui a posé une question sur la ville de Montréal.

M. PAUL: Je fais appel au règlement.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je considère comme...

M. PAUL: Je regrette, M. le Président, mais je n'ai pas envie de mettre la clôture tout de suite. J'ai posé une question pertinente à M. Lachapelle. Le député de Saint-Louis intervient comme un chat dans un jeu de quilles et, sous prétexte qu'il vit à Montréal, il a l'impression d'être le nombril du monde. Nous ne vivons pas dans le comté de Saint-Louis, nous y passons et nous passons ailleurs également à Montréal. M. Lachapelle n'est pas ici pour répondre à des questions spécifiques de transport dans le comté de Saint-Louis, il s'agit de tout le territoire de la Communauté urbaine de Montréal avec l'intégration du transport scolaire par la Commission de transport de Montréal. Je demande donc à M. Lachapelle s'il a conscience que l'heure de pointe se prolonge beaucoup plus le soir que le matin à Montréal et comment, à ce moment-là, va-t-il, tout en remplissant les normes ou les exigences pédagogiques, pouvoir établir un calendrier d'étude ou un horaire d'étude en tenant compte de ce prolongement de l'heure de pointe de la circulation à Montréal, le soir.

M. PINARD: Ce qui se produit l'après-midi à la Commission de transport de Montréal, c'est que l'heure de pointe est plus étendue dans l'après-midi que le matin et c'est dû au fait que les bureaux ne finissent pas à la même heure. Il y a même un phénomène qui se produit, c'est que, le matin, la Commission de transport de Montréal, selon les informations qu'on m'a données, a besoin de tous les véhicules disponibles pour transporter presque en même temps tout le monde, les écoliers qui peuvent se présenter et les adultes; elle mobilise les 1,600 ou 1,700 véhicules. L'après-midi, lorsque l'heure de pointe est à son maximum, on a besoin de 150 véhicules de moins, parce que le décalage de fermeture des heures de bureau est échelonné sur une assez longue période soit de 3 h ou 3 h 30 jusqu'à 5 heures.

Maintenant, notre programme d'intégration est assez limité. Tout de même, au moment où les véhicules de la Commission de transport

sont utilisés pour transporter des adultes, il n'est évidemment pas question pour nous d'essayer d'intégrer des élèves si cela n'est pas possible, c'est-à-dire, si avec le jeu des décalages qu'on peut faire on n'est pas en mesure d'intégrer ces élèves. A ce moment-là, nous continuerons à transporter ces élèves, comme on le fait actuellement, avec le transport donné par contrat. A Montréal, il ne faut pas oublier que le ministère de l'Éducation ne verse aucune subvention pour le transport des élèves à la Commission des écoles catholiques de Montréal. Alors, on élimine par le fait même au moins 45,000 élèves qui ne sont pas transportés dans les réseaux de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal.

M. PAUL: Si je vous ai posé la question, M. Lachapelle, c'est parce que vous avez énoncé le fait que l'heure de pointe était la même à Montréal pour les élèves que pour les adultes, alors c'est à ce moment-là que vous avez mentionné une possibilité de décalage des horaires d'enseignement ou de classe.

J'ai posé la question en tenant pour acquis qu'il y avait possibilité de déplacer les heures d'enseignement dans la matinée et j'ai attiré votre attention sur le problème du soir. Vous venez de me répondre que vous devez tenir compte et du matin et du soir, ce qui, à toutes fins pratiques, pourrait présenter une impossibilité d'intégration de transport d'écoliers dans les véhicules de la Commission de transport de Montréal.

M. PINARD: Tout ce phénomène de pouvoir intégrer ces élèves au transport en commun est très marginal. Il faut considérer nombre d'autres facteurs, comme je le soulignais. Par exemple, lorsqu'on intègre le transport des élèves du secondaire — d'abord, il y a seulement certains types d'élèves qu'on peut intégrer — il n'est pas question de transporter les élèves de la maternelle avec des adultes, ni les élèves de l'élémentaire, jusqu'à un certain niveau du moins, ni les handicapés, seulement les élèves du secondaire. En enlevant une clientèle, l'écolier du secondaire, et en l'intégrant au transport en commun, on enlève, comme je l'ai dit, une certaine rentabilité qu'on a dans le transport écolier, parce qu'on peut transporter une masse d'élèves plus imposante et ça nous donne plus de rentabilité dans les autobus du transport écolier. Le profit ou les bénéfices qu'on peut réaliser en intégrant au transport en commun, qui est moins dispendieux, on le perd souvent dans le transport écolier, parce qu'on perd de notre rendement des véhicules. Il faut faire attention, lors des négociations de ce jeu d'équilibre, et se rappeler que ce qu'on gagne ou qu'on pense gagner à une place, on le perd à l'autre. Il faut examiner tout ce système dans le contexte des cas particuliers, cas par cas. C'est le phénomène que je soulignais. Les commissions de transport ou le transporteur en com-

mun ne doivent pas à ce moment-là prendre la crème et laisser le petit lait aux commissions scolaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Lachapelle...

M. LEGER: Sur ce point-là, M. le Président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai pas terminé, M. le Président.

M. LEGER: C'est sur ce point-là précis, juste une minute, M. le Président.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais...

M. LEGER: Il occupe le plancher depuis 11 heures.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est parce que je voudrais...

M. LEGER: D'accord, M. le Président, j'ai demandé la parole après le député de Maskinongé, est-ce que j'ai la parole?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est parce que je n'avais pas terminé.

M. LEGER: M. le Président, c'est sur le même sujet. Je vais vous laisser continuer toute la matinée, si vous voulez, parce que je suis d'accord sur l'aspect du bill, mais j'ai une question juste sur le point. Si vous voulez me permettre et ne pas prendre le plancher toute la matinée, je vais vous le laisser, parce qu'on est d'accord sur cette partie du projet. Quand on est d'accord, dans notre parti, on ne parle pas. Quand on n'est pas d'accord, on parle. Alors je vais juste dire un mot, poser une question sur ce sujet et je vais vous laisser le plancher après. Il ne faut pas que vous l'accapariez toute la journée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, une question...

M. LEGER: Est-ce que le président m'a donné la parole?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'invoque le règlement.

M. LE PRESIDENT: Voici ce qui est arrivé. Le député de Chicoutimi a posé une série de questions à M. Lachapelle, lors de la dernière séance et M. Lachapelle est en train de répondre aux questions du député de Chicoutimi.

M. LEGER: Sur ce point, j'ai une question à poser, parce qu'il va y avoir une série de députés après. Il pourra continuer, mais il ne peut pas accaparer tout l'avant-midi à lui tout seul.

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

M. LEGER: M. le Président, est-ce qu'on va se fier... Je vous demande qui a la parole actuellement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je voudrais...

M. LEGER: ... sur ce point.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... invoquer le règlement.

M. LEGER: M. le Président, qui a la parole?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'invoque le règlement.

M. LE PRESIDENT: C'est le député de Chicoutimi qui a actuellement la parole sur ce point.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, j'invoque le règlement pour vous dire que, en toute amitié, il me fait plaisir de laisser le député de Lafontaine poser sa question.

M. PAUL: C'est un beau geste.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne me dérange pas du tout. C'est parce que j'avais commencé à poser une série de questions à M. Lachapelle et je ne voudrais pas qu'on sorte du sujet. Seulement, je suis très heureux que le député pose une question.

M. PAUL: D'autant plus que si c'est une question qui vient de lui-même, qui n'a pas été préparée, ça va être très intéressant.

M. LEGER: M. le Président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je souligne toutefois qu'il n'y a qu'un journaliste.

M. LEGER: Il ne faudrait pas que vous vous mordiez la langue, vous pourriez vous empoisonner. M. le Président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela vous est arrivé?

M. LEGER: ... ma question est la suivante. Quand nous allons intégrer, dans la Commission de transport de Montréal, le service des transports d'écoliers... La question est double. Premièrement, la période de temps mort n'est pas nécessairement la période où les enfants se servent des autobus pour se rendre à l'école. En réalité, c'est presque en même temps que le temps du point fort; et les commissions de transport de Montréal, qui ont environ 1,500 autobus, ne les mettent qu'aux heures de pointe. Le reste de la journée, elles ont 700 à

800 autobus qu'elles gardent dans leurs garages; ils ne peuvent pas servir pour les écoliers, parce qu'ils sont à l'école durant ce temps.

C'est donc dire que ça va tout simplement remplir davantage les autobus aux heures de pointe.

M. PINARD: C'est possible; ce serait l'intégration des clientèles à ce moment. C'est ce que nous avons exactement réalisé à Le Royer, l'intégration des clientèles. Aucun véhicule n'a été ajouté, aucun circuit n'a été modifié; ni par la commission scolaire ni par la Commission de transport; aucun horaire n'a été changé de la part de la Commission de transport, ni de la commission scolaire, soit des horaires de transport ou des horaires de classe. Nous avons intégré, à ce moment 3,000 à 4,000 élèves.

M. LEGER: Alors, habituellement les transporteurs privés passaient à travers les différentes rues et non pas sur une rue principale, comme la commission de transport; ils recueillaient les élèves à tous les coins de rue et ils allaient les conduire directement à l'école.

Avec le nouveau transport, ils ne vont passer que sur les grandes artères, ils n'iront pas jusqu'à l'école. Alors, est-ce que vous avez prévu des difficultés concernant les jeunes enfants dont l'école ou les maisons sont loin de la rue principale? Est-ce que vous avez prévu quelque chose dans ce sens?

Finalement, à propos des transporteurs privés, est-ce que vous avez prévu quelque chose pour indemniser leurs droits acquis? Ce sont seulement ces questions que je voulais vous poser dans ce domaine.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, ce sont justement les questions que j'avais posées à M. Lachapelle et auxquelles il était en train de répondre.

M. LEGER: Est-ce qu'il y avait déjà répondu?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il était en train de répondre; c'est pour ça que...

M. LEGER: Alors, pour la première et la deuxième, il peut répondre au député de Chicoutimi en même temps.

M. PINARD: M. le Président, sur la question des droits acquis que prétendent avoir les transporteurs scolaires, il faudrait rappeler aux membres de la commission qu'il s'agit de contrats qui sont adjugés à la suite d'appels d'offres; donc, il s'agit d'un domaine où le pouvoir d'exploiter un service d'autobus est concurrentiel. Il est difficile de parler de droits acquis lorsque l'exploitation d'un service de transport d'écoliers est concurrentielle et soumise à la loi de l'offre et de la demande, compte tenu des impératifs pédagogiques et des devis de transport scolaire.

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

M. PINARD: Je n'ai pas fini. Alors, si les membres de la commission veulent bien admettre que les contrats en vigueur ont été admis en vertu de ce principe, de ce système d'appels d'offres dont je viens de parler, à caractère concurrentiel et que, en général, les contrats actuellement en vigueur le sont pour une durée d'une année et qu'ils seront reconduits à cause du phénomène d'adaptation aux nouvelles dispositions de la loi 23, il faudra quand même admettre qu'il faudra retomber dans le même système concurrentiel d'appels d'offres. Et il m'apparaît difficile de parler de droits acquis. Sauf que vous rétorquez: Qu'est-ce que vous allez faire du transporteur scolaire qui a établi son système et qui a acheté des autobus pour garnir son parc d'autobus scolaires?

C'est vrai que c'est un problème. Mais je pense que nous avons donné antérieurement, lors d'autres séances de la commission, des explications qui m'ont paru assez convaincantes pour expliquer qu'il y avait quand même des phénomènes de compensation qui s'exercent ou qui s'exerceraient pour ne pas obliger le transporteur scolaire à assumer des pertes économiques ou financières trop lourdes. Exemple: possibilité d'intégration du système de transport scolaire au système de transport en commun, moyennant accord de gré à gré, signé entre les parties et certaines considérations d'ordre financier acceptées mutuellement par les parties qui contractent entre elles. C'est un cas que je peux avoir à l'esprit parce qu'il y a des pourparlers qui sont entrepris dans une communauté urbaine de la région de Montréal. Il y a eu effectivement un tel accord intervenu dans la Communauté urbaine de l'Outaouais où il y a implantation d'un système de transport public intégré avec celui du transport scolaire, grâce à l'achat de tout l'équipement, de tout le parc d'autobus servant au transport en commun, au transport public et au transport scolaire. Il y a eu intégration par le truchement d'une convention unique de fusion.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, au sujet de cette question des droits acquis, on pourrait dissenter longuement. Disons que nous admettons le principe d'une libre concurrence. Seulement, vous venez au devant des coups en nous disant; On rétorquera que les transporteurs privés ont consenti des efforts considérables, ont fait des investissements très importants et il va falloir prévoir un système de compensation.

J'aimerais savoir du ministre ou de M. Lachapelle, quelle sera la base de compensation, quels seront les barèmes, les critères utilisés. Et il y a également un élément qui entre en cause et au sujet duquel je voudrais être informé. C'est que, si on fait une intégration, transport écolier dans transport commun, les véhicules qui, actuellement, sont utilisés par le transport d'écoliers, dans la formule du système privé, ne

sont pas des véhicules qui servent ordinairement au transport en commun. Ce sont des véhicules conçus pour le transport écolier. Ces véhicules coûtent \$12,000, \$13,000 tandis que les véhicules de transport en commun coûtent en moyenne \$40,000. Alors, j'aimerais savoir du ministre quels sont les bases, les barèmes de compensation que l'on établira. Et lorsqu'on parle de compensation, il y a deux choses. Même si le ministre nous dit qu'ils n'y a pas de droit acquis, il reste qu'il y a des entreprises de transport privées qui exploitent ces entreprises depuis bon nombre d'années, dont les contrats ont été renouvelés à période fixe. Il y a l'équipement. Il y a donc le matériel roulant, avec tout ce que cela comporte, garage, etc., mais il y a également ce qu'on appelle un achalandage. Est-ce qu'on en tiendra compte?

M. Lachapelle comprendra très bien. Si vous avez un immense magasin sur la rue Sainte-Catherine ou sur la rue Sherbrooke, j'achète votre magasin avec le stock, l'inventaire mais votre magasin vaut aussi et souvent beaucoup plus, non pas seulement parce qu'il s'y trouve mais en raison de l'achalandage, ce qu'on appelle le "goodwill" de votre entreprise. Est-ce que vous en tiendrez compte dans les barèmes d'indemnisation que vous établirez lorsqu'une commission de transport d'une communauté urbaine fera l'achat des véhicules, de l'équipement et de tout? Est-ce que vous tiendrez compte de cela? Est-ce que cela entrera en ligne de compte? Est-ce que vous achèterez les véhicules, point final? Mais il y a quand même un achalandage dans le cas d'entreprises qui sont là depuis sept, huit, dix ou douze ans.

M. LEGER: Si le député de Chicoutimi me permet. En ce qui concerne le cas de la Communauté urbaine de Montréal, elle n'aurait réellement pas besoin d'acheter des autobus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Justement, cela pose un problème.

M. LEGER: C'est cela.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si on n'a même pas besoin des dix véhicules et si d'autre part — comme je viens de l'indiquer — les dix véhicules ne peuvent pas servir au transport en commun, comment allez-vous indemniser? Vous allez laisser ces gens dans la rue? Et comment allez-vous intégrer, d'autre part, le personnel qui travaille, les chauffeurs, les mécaniciens, etc?

M. PINARD: Prenons le cas de la Commission de transport de Montréal. Actuellement, elle peut exercer ses pouvoirs à la grandeur du territoire de l'île de Montréal. Elle organise le transport en commun, en partie, sur tout le territoire de la Commission des écoles catholiques de Montréal où il n'y a pas, à toutes fins pratiques, de transport organisé pour les élèves,

étant donné qu'elles ne sont pas subventionnées. Mais il y a tout de même un certain nombre d'élèves qui sont transportés à cause de déficiences physiques et ces élèves, la Commission de transport n'est pas intéressée à les transporter. Elle donne des contrats à l'entreprise privée. Aux endroits où elle n'exerce pas les pouvoirs de transporter les adultes, elle n'est absolument pas intéressée d'exercer le pouvoir de transporter les écoliers. Et, actuellement, ces élèves sont transportés par les entrepreneurs de transport spécialisés dans le transport d'écoliers. Je parle de tout l'ouest de l'île de Montréal, Point-Claire et les autres jusqu'à Baie-d'Urfé et tous ces endroits.

Alors, la Commission de transport n'est pas intéressée. Donc les transporteurs garderont les mêmes pouvoirs. Ils pourront signer des contrats de transport d'écoliers, tel qu'on le fait actuellement parce que la Commission de transport n'exerce pas le transport des adultes. Ailleurs, dans le reste de la province, nous avons fait une enquête rapide. Nous avons pris, comme échantillonnage, l'exemple de seize territoires de commission scolaire régionale où il y avait un transporteur en commun qui avait au moins quinze véhicules, donc une certaine ampleur.

Quinze véhicules, cela commence à être un transport écolier intéressant. A tous ces endroits de la province de Québec, le transporteur en commun possède les contrats de transport d'écoliers de la ville. Au Québec, à la grandeur du territoire, nous avons trouvé seize commissions scolaires régionales où il y avait un propriétaire de transport en commun qui avait au moins quinze véhicules. Nous nous sommes demandé qui possédait les contrats de transport écolier sur ces territoires. Chaque fois, sans exception, c'était toujours le transporteur en commun qui possédait les véhicules, qui possédait les contrats de transport écolier.

Vous demandez quel intérêt, à ce moment-là, il y a à intégrer la clientèle écolière à la clientèle du transport en commun. Je pourrais répondre que, lorsque le transporteur possédait ces contrats du transport des écoliers, il effectuait le transport des écoliers la plupart du temps en vertu de contrats qu'il avait obtenus de la commission scolaire pour répondre à des besoins bien spécifiques, soit celui de transporter les élèves de leur domicile aux écoles. Là, le transporteur en commun détermine le coût selon les dépenses qui lui sont occasionnées pour exercer un transport spécial pour une clientèle définie à des heures définies. Il n'y a sûrement pas de perte à ce moment-là pour ces entrepreneurs, ce sont les mêmes qui sont déjà dans le transport en commun et dans le transport écolier.

M. LEGER: C'est la façon de les rémunérer qui est changée.

M. PINARD: Oui. Ce qui arrive, c'est que les

commissions scolaires — et c'était le vice du système — n'avaient pas d'autre choix que de demander des soumissions publiques, de préparer leurs devis selon leurs besoins à elles. Le transporteur en commun, lui, préparait ses circuits, offrait les services à la clientèle adulte en fonction des besoins de la clientèle adulte. Il s'agit maintenant, dans le système qui est suggéré, de rapprocher les deux parties à une même table, de faire examiner par chacune leurs circuits et d'intégrer, lorsque c'est possible, la clientèle écolière à la clientèle adulte, et, pour les commissions scolaires, de bénéficier du tarif à prix réduit du transport en commun. C'est exactement le phénomène qui devrait prévaloir.

M. LEGER: Est-ce que M. Lachapelle peut répondre à ma deuxième question de tantôt, à laquelle il n'a pas répondu, elle arrive juste à point. Quelle est la différence de tracé entre le transporteur public qui va intégrer les écoliers et le tracé qu'il avait pour les élèves seulement? Il dépassait ses routes normales.

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: Est-ce que les élèves vont être obligés de se rendre directement à la route principale ou à la rue principale ou s'il y aura un circuit un peu plus diversifié pour permettre de recueillir ces enfants?

M. PINARD : C'est évidemment un des problèmes qu'on affronte. L'organisation des circuits du transport des adultes est faite en fonction d'une clientèle qui se déplace de centres domiciliaires vers des bureaux ou des centres commerciaux, alors que la clientèle des écoliers est une clientèle qui se déplace des centres domiciliaires vers les écoles. C'est là qu'il devient difficile et parfois impossible de marier ces deux systèmes pour satisfaire tout le monde. Nous ne sommes pas en mesure, à ce moment-là, d'intégrer. C'est pour ça qu'on semble donner plus d'ampleur, plus d'emphase à cette intégration. Mais elle est tout de même très limitée. On a prouvé que, dans des cas bien précis où c'était possible de rapprocher les deux parties, soit la commission scolaire et le propriétaire de transport en commun, il y avait des résultats intéressants. Je me souviens d'un exemple où le propriétaire du transport en commun disait: Donnez-moi les élèves, je suis prêt à les transporter aux écoles au prix du tarif du transport en commun. On a dit: Cela va. Assoyons-nous à la table, examinons vos circuits, examinons les demandes des commissions scolaires.

Pour la plus grande partie du circuit, le propriétaire de transport en commun répondait aux exigences de la commission scolaire quant aux horaires, quant à une partie des circuits et quant à la destination des élèves, c'est-à-dire qu'ils passaient devant les écoles.

Par contre, la commission scolaire disait: Nos élèves sont dans le centre domiciliaire nouveau qui a été aménagé. L'entrepreneur dit: Moi, je ne suis pas intéressé à aller là, je n'ai pas assez de clients adultes. Donc, je n'y vais pas. C'était impossible à ce moment-là d'intégrer la clientèle des écoliers à la clientèle adulte. On ne l'a pas fait et le transporteur écolier qui avait le contrat l'a fait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. Lachapelle, vous avez donné tout à l'heure l'exemple de quinze ou seize endroits où les entreprises de transport en commun effectuent en même temps le transport d'écoliers. Cela existe à certains endroits. Là où cela n'existe pas et lorsque vous ferez l'intégration, qu'est-ce que vous allez faire, encore une fois, des entreprises de transport privé et quels seront vos barèmes d'indemnisation, compte tenu de ce que je vous ai demandé tout à l'heure? Nous avons discuté l'autre jour du réaménagement des circuits ou des itinéraires, nous en avons parlé longuement. Nous savons les difficultés que cela pose. Mais dans l'éventualité d'une intégration progressive, il y a certainement des entreprises de transport qui ont des investissements énormes et je vous demande encore une fois — ou je le demande au ministre — quelle sera la base d'indemnisation?

M. PINARD: Il me semble que je viens de prouver que, pour la presque totalité du territoire du Québec où il y a des propriétaires de transport en commun, ce sont les mêmes qui possèdent le transport écolier.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pourriez-vous nous donner ces endroits?

M. PINARD: Je l'ai par commission scolaire régionale. J'ai le nom de la commission scolaire régionale, alors il faudra supposer que la Côte-Nord, par exemple, ce sera Baie-Comeau, Haute-riève et pour Saguenay ce sera toute la région de la Commission scolaire régionale du Saguenay: Saguenay, Chicoutimi et la Commission scolaire de Valin, soit Chicoutimi-Nord. Ensuite, la Commission scolaire Youville, Valleyfield; Lignery, Candiac et toute cette région-là; Dollard-des-Ormeaux, Saint-Jérôme; Chambly, tout le territoire de Chambly avec Longueuil, Jacques-Cartier et Saint-Lambert; Yamaska, le territoire de Saint-Hyacinthe; Carignan, le territoire de Sorel; Bas-Saint-Laurent, Rimouski; Saint-François, Drummondville; Vieilles-Forges, Trois-Rivières. A ces endroits-là, il y a au moins quinze véhicules. Aux autres endroits du Québec, si vous me donnez d'autres endroits, comme Plessisville, par exemple, je vous répondrai qu'il n'y a pas quinze véhicules de transport en commun ou il n'y en a pas du tout, je ne le sais pas, ou il y en a cinq ou il y en a deux, qui répondent à des besoins bien spécifiques. Ainsi, à Thetford-Mines, il y a deux autobus de transport en commun mais qui servent, à toutes

fins pratiques, à transporter les mineurs à partir des centres domiciliaires jusqu'aux mines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous parlez de la région du Saguenay. Prenez depuis Jonquière, Kénogami, Arvida, Chicoutimi, Chicoutimi-Nord, Bagotville, Port-Alfred, Grande-Baie, Rivière-du-Moulin, etc., il y a un transport en commun, qui est d'ailleurs en grève depuis le 2 mars. Ce transport en commun est déjà inadéquat pour les fins de transport en commun. Il y a des transporteurs privés. Vous envisagez une intégration progressive de ce transport privé dans le transport en commun. Quelle sera la base de l'indemnisation? Quels seront vos barèmes, compte tenu des investissements qui vont dans les millions de dollars de ces transporteurs?

M. PINARD: Je voudrais répondre à la question du député de Chicoutimi. Il semblerait qu'il tient pour acquis que le bill 23 préconise de façon draconienne l'intégration du transport scolaire au transport en commun.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai dit...

M. PINARD: Je pense que cela va se faire selon les besoins, par étapes, progressivement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... progressive et selon les cas. J'ai bien entendu le ministre, il nous l'a expliqué l'autre jour. Là où ça va se faire et quand cela se fera, quelle sera la base d'indemnisation? Quels seront vos barèmes?

M. PINARD: Le gouvernement, pour les cas où il y aurait spoliation, à toutes fins pratiques, à l'égard du transporteur scolaire qui se verrait "défranchisé", si le mot est français...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non.

M. PINARD: ... ce n'est pas français, qui se verrait démuné...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dépossédé.

M. PINARD: ... dépossédé...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): De son droit.

M. PINARD: ... de son droit acquis à la suite d'un système d'appels d'offres publics et concurrentiels ... Je ne pense pas qu'il y ait dépossession pure et simple.

Je pense que c'est un marché de risque, il l'a obtenu après adjudication, à la suite d'appels d'offres, il savait que c'était pour une durée limitée mais fort probablement, à cause du système d'appels d'offres annuel, qu'il aurait la chance d'offrir son transport à la commission scolaire, dans les circonstances. Tout ce débat que nous faisons, ce matin, a été fait lors de la présentation des lois constitutives des commu-

nautés urbaines. J'ai devant moi un extrait du journal des Débats, alors que M. Bertrand discutait de ce problème avec MM. Parent, Choquette, Beaulieu, ainsi que le ministre des Affaires municipales du temps, M. Lussier et M. Lesage. Il semble que tout le monde était d'accord finalement pour dire qu'il n'y avait pas de dépossession de droits acquis au cas où il y aurait eu intégration du transport scolaire au système du transport en commun.

Alors, on sait fort bien que c'est assez limité. Quels pouvaient être les cas où l'intégration aurait pu se faire? Dans la région de Montréal, dans la région de Québec, dans la région de Hull, dans le cas des trois communautés urbaines dont on voulait obtenir la formation et qui ont été formées effectivement après l'adoption des lois. A Drummondville, par exemple, le système est déjà un système mixte; c'est-à-dire que l'exploitant du système de transport public en commun est également celui qui fait le transport scolaire dans les limites de la ville de Drummondville, alors il n'y a pas de problème. Dans le cas soulevé tantôt par le député de Chicoutimi qui a parlé de Jonquière, Kénogami, Chicoutimi, je crois...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Arvida, Bagotville, Port-Alfred, Grande-Baie, Rivière-du-Moulin, Chicoutimi-Nord, etc.

M. PINARD: Il admet lui-même que le service de transport en commun est inefficace, déficient et...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En grève.

M. PINARD: ... souffre de carence très grave au plan de la qualité du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les plus jeunes véhicules remontent à 1959.

M. PINARD: A ce moment-là, ne pourrait-il pas y avoir — quant à moi je pose l'hypothèse et la question — le même phénomène d'intégration qui vient de survenir à Hull, par exemple, où effectivement le système de transport public a été augmenté grâce à l'achat qui a été fait des transports servant aux véhicules scolaires et il y a eu fusion et intégration? N'est-ce pas un problème qui pourrait survenir dans le comté de Chicoutimi?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que les véhicules scolaires peuvent servir au transport en commun?

M. PINARD: Pour de courtes distances, dans les endroits qui sont moins considérables que la ville de Montréal et la ville de Québec. Je pense que ce ne sont pas des autobus de \$40,000 et plus qui font le service du transport en commun en faveur des passagers adultes, c'est certainement de la même catégorie que les autobus

scolaires qui coûtent environ \$10,000 à \$12,000. Ils ne sont peut-être pas peints en jaune, ils n'ont peut-être pas la même allure physique mais effectivement cela donne à peu près le même genre de véhicule au plan des normes et devis de construction et de la qualité ou du confort que ce véhicule peut apporter aux passagers. Je pense que c'est assez facilement décelable. Dans le cas de Montréal, les distances à parcourir à l'intérieur des limites de cette ville sont plus grandes, les charges sont beaucoup plus lourdes parce que la concentration de population est plus forte, alors cela prend des véhicules mieux structurés qui sont plus coûteux à l'achat et qui sont peut-être un peu plus confortables.

Je me demande si vraiment cela pose un problème grave à ce point qu'on puisse parler ce matin de spoliation de droits acquis, ou de mise à pied, ou dans le chemin de transporteurs scolaires. Il y a un cas à Québec que j'ai à l'esprit, où il n'y a pas eu intégration du système de transport scolaire au système de transport en commun, où le propriétaire du service de transport scolaire a 250, peut-être 300 véhicules.

Mais quand le problème se posera, il sera toujours temps d'aviser sur les moyens à prendre pour qu'il n'y ait pas spoliation pure et simple de ses actifs et de ses équipements. Il y a certainement un moyen d'en venir à la formulation d'un accord qui serait satisfaisant pour toutes les parties en cause, soit sous la forme d'une location de ces autobus, soit sous la forme d'un achat pur et simple du parc d'autobus scolaires en question dont l'évaluation serait faite par des experts, compte tenu de la dévaluation de ces autobus, de l'usure de ces autobus, etc. Je pense qu'il y a quand même des mécanismes auxquels on peut penser facilement.

M. LEGER : Sur ces mécanismes, M. le Président...

M. LE PRÉSIDENT (Giasson): Le député de Lafontaine a demandé la parole.

M. LEGER: Sur ce point, quand vous parlez de mécanismes, je vais vous donner un cas concret du comté de Lafontaine qui, pour un comté de ville, est un immense comté. Il a près de dix milles de long. Le transport en commun ne passe que sur les grandes artères comme Sherbrooke, dix milles de long sur Sherbrooke, dix milles de long sur Notre-Dame; mais entre Sherbrooke et Notre-Dame, il y a peut-être une vingtaine de rues et c'est là que sont les écoles. Le transporteur privé partait des résidences des écoliers et allait aux écoles. Actuellement, la Commission de transport de Montréal qui dessert cette région n'a pas besoin d'autobus de plus; donc il n'est pas question, je pense, qu'elle rachète des autobus des transporteurs privés du comté. Mais, elle n'ira certainement pas reconduire les élèves aux écoles très éloignées.

Est-ce que vous voulez dire par là que l'intégration des tracés futurs, des coûts et tarifs pour les écoliers se fera après que le bill 23 va être adopté, parce qu'il y aura des ententes, à ce moment, à des réunions, ou si avant, vous allez quand même établir des normes de base de discussion pour établir ce qu'on veut faire? Parce qu'il n'est pas question, comme vous disiez tantôt, de déposséder les gens; je sais bien que ces transporteurs ont fait de l'argent pendant ce temps. Cela ne les mettrait pas dans la rue. Mais, il y a le facteur justice quand même si on leur enlève... Il y en a qui peuvent être dans la rue, mais je parle de ceux dont ce n'est pas le cas. Il y a la question de justice: depuis toujours ils ont investi, ils ont des autobus qui ne sont pas rachetés. Quelles sont les normes de base pour établir que la ville de Montréal, la commission de transport, n'ira pas aux écoles? Est-ce qu'on va dire: Vous allez avoir un sous-contrat à partir de la rue principale, la rue Sherbrooke, pour aller aux écoles ou à partir des résidences qui sont éloignées des rues principales, pour aller faire un transfert sur les grandes rues? Comment cela va-t-il fonctionner dans ce cas?

M. PINARD: Dans le cas soulevé par le député de Lafontaine, si le transport en commun n'est pas en mesure de donner le service de transport aux écoliers parce que les tracés ne sont pas faits pour donner ce service, il n'y aura pas d'intégration. Le transporteur privé continuera à faire le transport des écoliers pour être en mesure de respecter les impératifs d'ordre pédagogique déterminés par le ministère de l'Éducation.

M. LEGER: Mais cette décision sera prise après discussion entre les deux pour voir s'il n'y a pas possibilité...

M. PINARD: C'est la responsabilité du ministère des Transports de voir au respect des impératifs pédagogiques en matière de transport scolaire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, à toutes fins utiles, on se rend compte que la politique d'intégration paraît beaucoup plus théorique que pratique. On ne sait pas trop comment ça va se passer. On ne sait pas trop où ça va se passer, quand ça va se passer.

On n'a pas répondu aux questions que j'ai posées, à savoir le problème des coûts comparatifs, compte tenu des déficits des commissions de transport des communautés urbaines. On ne nous a pas répondu non plus lorsque j'ai posé la question à savoir quelle sera la base d'indemnisation, quand il y aura indemnisation.

Nous sommes assez embarrassés de donner notre agrément à un article d'un projet de loi qui est plein de mystères et plein de surprises et qui laisse les choses en état et en même temps fait peser sur la tête des transporteurs privés une épée de Damoclès qui est très légèrement

retenue sur leur tête et qui peut tomber assez vite. Je pose la question au ministre: En ce qui concerne la ville de Québec et la périphérie, toute la région métropolitaine de Québec et la ville, où en sont les négociations en vue de l'intégration? Est-ce qu'il va y avoir intégration? Est-ce que les transporteurs de la Commission scolaire régionale Chauveau, par exemple, ont eu des discussions avec la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec?

Est-ce que les commissions scolaires ont exprimé le désir d'être intégrées dans ce système de transport en commun?

M. PINARD: M. le Président, je voudrais faire remarquer que le bill 23, au chapitre 3, intitulé: Transport par les commissions scolaires, ne stipule aucune mesure d'intégration du transport scolaire au système de transport en commun. Mais, au cours de la discussion, à cause des problèmes soulevés, des questions précises qui ont été posées par certains membres de la commission, nous avons été amenés à parler de ce phénomène d'intégration scolaire qui pourrait survenir un jour ou l'autre, selon les besoins qui seraient exprimés par les citoyens, par les parents, par les commissions scolaires ou par les commissions de transport.

Nous n'avons pas hésité à faire la discussion avec les membres de la commission. Mais je ferais remarquer aux membres de la commission que le bill 23 ne contient pas de disposition relative à l'intégration du transport scolaire comme telle. Et de ce fait, il ne parle pas non plus de mesure d'indemnisation en faveur du transporteur scolaire puisqu'il n'est pas question, dans le bill 23, d'avoir une politique obligatoire d'intégration du système de transport scolaire au système de transport en commun.

Nous avons laissé une porte assez largement ouverte à la discussion parce que ce phénomène du transport, les besoins de transport sont évolutifs par leur nature et peuvent nous placer dans une situation, en fait, plus aiguë et plus rapidement que nous pourrions l'avoir prévu. Alors, est-ce qu'il est nécessaire d'avoir des articles précis à ce sujet?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en a déjà.

M. PINARD: Non, mais je veux dire dans le chapitre du transport par les commissions scolaires.

M. PAUL: Vous avez l'article 475...

M. PINARD: Article 101.

M. PAUL: ... cinquièmement, par exemple, où il est question d'une possibilité d'entente ou de contrat pour le transport en commun, accessible au public, avec une commission scolaire. Je comprends qu'il n'y ait pas une politique définie...

M. PINARD: C'est une exception à la règle générale.

M. PAUL: Oui, mais ça ne fait rien. Il en est question. Le ministre nous a dit qu'il n'en était nullement question.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre doit se rappeler aussi qu'il existe, dans le livre sur la politique des transports, à l'article 28, un paragraphe qui dit: Ces mesures devront tenir compte de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sauf pour certaines catégories d'écopiers. C'est à partir de là que nous avons institué le débat et le ministre nous dit: Il n'en est pas question dans la loi.

Or, la loi prévoit justement, à l'article 475, une série de dispositions visant à mettre en place des mécanismes pour procéder à cette intégration, indemniser les gens qu'on privera de leurs droits à l'exploitation d'une entreprise de transport. Le ministre ne peut pas se récuser et abolir, par une déclaration, le texte de loi qu'il nous demande d'étudier.

M. PINARD: C'est qu'il n'y a pas de règle générale, comme je viens de l'établir. Et l'exemple qu'on vient de me donner tantôt constituée, à n'en pas douter, un cas d'exception. Seulement, l'intention du législateur, c'est de permettre, dans la mesure du nécessaire et de l'expression des besoins, l'intégration du système de transport scolaire au système de transport en commun, moyennant certaines conditions que les parties vont discuter entre elles.

Le ministère, avec le bill 23, ne veut pas bloquer cette intégration possible des deux systèmes si les parties, après négociation, en viennent à un accord. Mais le ministère ne permettra pas la spoliation ou la dépossession de droits acquis qui serait dommageable aux transporteurs scolaires. C'est ce que j'ai voulu dire. C'est, je pense, l'essence même de la discussion que nous avons faite jusqu'ici.

M. PAUL: Alors, le ministre...

M. PINARD: A ce moment, il y aura des normes qui devront être respectées. Il faudra que le ministère ou que la Commission des transports intervienne d'une façon ou d'une autre. Cela va venir. Il va y avoir une demande de la ville de Laval. Est-ce que la demande sera agréée ou non?

La ville de Laval demande, par un bill privé, le pouvoir d'intégrer le transport scolaire au système de transport en commun. Nous avons étudié le bill, et de la façon qu'il était rédigé, nous avons vu qu'il était en contradiction flagrante avec les dispositions du bill 23. Nous avons demandé la suspension de l'étude de ce bill et, au besoin, sa réimpression parce que nous avons jugé qu'il ne tenait pas compte des impératifs pédagogiques et qu'il ne tenait pas compte non plus des dispositions du bill 23.

Depuis ce temps les avocats de la ville de

Laval ont pu approfondir les dispositions et la portée des dispositions du bill 23. Ils se sont aperçus qu'il fallait quand même conclure un accord avec l'autre partie, c'est-à-dire le propriétaire ou les propriétaires des autobus scolaires qu'on voulait intégrer au système du transport en commun et ça conduit, d'après les informations que j'ai reçues hier, à un accord de gré à gré. Les propriétaires d'autobus scolaires ont dit alors qu'ils étaient satisfaits des conditions qui leur étaient offertes par la Commission de transport de la ville de Laval.

C'est une chose qu'il reste à savoir parce que j'ai demandé à examiner ces contrats qui seraient intervenus au cours de la semaine entre les transporteurs scolaires et les dirigeants de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Laval pour voir si ces contrats respectent bien les impératifs pédagogiques édictés par le ministère de l'Éducation et aussi les normes et les dispositions édictées par le bill 23. Si je vois qu'il y a vraiment satisfaction des deux parties, je vois mal pourquoi le ministère des Transports bloquerait l'intégration du système de transport scolaire à l'intérieur de la Communauté urbaine de la ville de Laval.

C'est dans ce sens que nous avons fait la discussion et je pense que, comme l'a souligné tantôt M. Lachapelle, ce sont des cas d'espèce qui se produiront mais sur lesquels nous aurons toujours droit de regard, où nous pourrions toujours faire sentir la présence du ministère des Transports et, au besoin, les exigences du ministère des Transports et celles du ministère de l'Éducation. Il faudrait chercher le plus grand bien c'est-à-dire le bien de la collectivité mais, dans un cas plus spécifique, le bien des élèves surtout au niveau primaire, comme l'a souligné tantôt M. Lachapelle, et des élèves du secondaire de façon qu'ils aient tout le confort, toute la sécurité qui est exigée par les dispositions du bill 23.

Nous ne laisserons pas n'importe qui faire n'importe quoi dans ce domaine du transport scolaire.

M. PAUL: M. le ministre, vous venez, je pense bien, de nous mentionner, de nous indiquer très clairement que la politique d'intégration serait une politique exceptionnelle. Alors comment concilier ces déclarations, ces informations que vous venez de nous donner avec l'article 28 de la politique du transport où il est dit qu'il faut envisager "la nécessité d'intégrer le transport scolaire". Cela semblait être une politique envisagée par le ministre et c'était devenu même une nécessité d'intégrer le transport. Et là, le ministre nous dit que cette intégration deviendra exceptionnelle, parce que la réalisation ou les avantages, ou les conséquences de cette intégration seraient extrêmement difficiles et impossibles dans certains cas.

M. PINARD: Je sais que le député de Maskinongé, qui est habile — je le reconnais — voudrait me mettre en contradiction.

M. PAUL: Non, absolument pas, M. le Président, il n'a pas le droit de me prêter de ces intentions-là, au contraire. J'ai trop d'estime pour le ministre pour lui tendre des pièges comme ça. Ils seront encore bien plus perfides quand je lui en tendrai.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'ailleurs, il n'est pas question d'intentions, M. le ministre, la contradiction est dans ce document-ci...

M. PAUL: Et le texte.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... et le texte. Dans le document et dans le texte.

M. PINARD: Le document vert, à la page 8, paragraphe 28, c'est une déclaration d'intention de politique, dans la mesure du nécessaire, dans la mesure du souhaitable. Tout de suite, vous voyez que ça peut être dans un futur plus ou moins lointain.

M. PAUL: On peut même dire que cela serait "futurible" au sens philosophique.

M. PINARD: Sauf les cas où effectivement ce besoin se fait déjà sentir et où il y a nécessité d'en arriver à une intégration du transport scolaire au système de transport en commun. J'ai donné des exemples. M. Lachapelle l'a fait également, pour dire que dans certains endroits, c'est déjà chose faite, et que, dans d'autres, c'est en voie de se faire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas ce que dit le paragraphe 28. Il dit simplement: ...sauf pour certaines catégories. Élémentaire, secondaire. C'est ce que cela veut dire.

M. PINARD: Tenir compte de la nécessité.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que le ministre nous a dit l'autre jour.

M. PINARD: Le paragraphe 28, du cahier vert — je le répète — dit textuellement ceci: Ces mesures devront tenir compte...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Devront.

M. PINARD: ... de la nécessité d'intégrer le transport scolaire au transport en commun, sauf pour certaines catégories d'écoliers. C'est sûr qu'ils devront tenir compte...

M. PAUL: Alors, c'est une politique en couleur.

M. PINARD: Non, c'est une déclaration d'intention de politique qui, au fur et à mesure que les années passeront, amènera effectivement un chambardement assez global dans le champ du transport en commun et du transport scolaire. C'est pourquoi cette déclaration d'intention de politique est assez souple pour nous permettre

de l'envisager sans avoir, cependant en 1972, au moment où nous nous parlons, des dispositions très spécifiques et très exigeantes en matière d'intégration scolaire.

M. PAUL: Vous n'avez pas de politique arrêtée.

M. PINARD: C'est que nous laissons les parties jouer librement à l'intérieur d'un système, parce que nous sommes encore dans un système de libre entreprise. Nous n'en sommes pas à un régime socialiste où c'est l'Etat qui fait tout. C'est une ligne de démarcation qu'il faut bien noter et sur laquelle il faut peut-être prendre le temps de s'arrêter un instant pour que la population comprenne que le gouvernement du Québec n'est pas là constamment pour brimer les droits de tous et chacun et d'imposer continuellement ses politiques pour en venir à une politique étatique dans tous les domaines et, en particulier, dans ce domaine du transport en commun et du transport scolaire. C'est une ligne de démarcation qu'il faut faire. Je répète que c'est une mesure exceptionnelle, en pratique, parce que c'est nécessaire et souhaitable...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Exceptionnelle?

M. PAUL: Très bien. J'aime les précisions que le ministre nous apporte.

M. BERTHIAUME: M. le Président.

M. PINARD: ... dans certains cas précis, comme ceux que nous avons mentionnés. Je ne peux pas dire, par exemple, qu'en 1975 ou en 1980, il ne faudra pas être plus présent que nous ne le sommes, dans ce domaine.

M. PAUL: Nous serons là et nous aurons le souvenir de votre agréable présence parmi nous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On vous soumettra cela à la Commission des transports.

M. BERTHIAUME: Est-ce que je peux ajouter quelque chose, M. le Président, sur les propos tenus par le ministre? Je pense que le meilleur interprète de la politique contenue dans le cahier vert dont nous parlons depuis tantôt, c'est bien le ministre. Et à l'appui de ce qu'il vient de dire, j'aimerais attirer l'attention de la commission sur un article paru dans le Devoir, le mardi 18 avril 1972, sous la plume de M. Pinard lui-même et qui sur ce sujet disait, pour éclaircir le texte qu'on a cité: "Mais il y a aussi la volonté dans certaines régions de mixer les deux systèmes de transport public en commun et de transport scolaire afin d'éviter les duplications inutiles et coûteuses." Et on se réfère, à ce moment, exactement au paragraphe 28 qu'on a cité plus tôt. Je pense que ceci montre bien qu'on parle de certaines régions. Et

quand on parle de nécessité dans le texte du cahier vert, je pense qu'il s'agit d'une nécessité là où il y a nécessité, non pas une nécessité globale qui couvre toute la province comme on a pu vouloir l'interpréter.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, le député de Napierville-Laprairie fait état d'une déclaration du ministre reproduite dans le Devoir. Il connaît les règles d'interprétation des lois. Il sait très bien qu'une déclaration faite par un ministre, où que ce soit, n'a aucune valeur devant un tribunal. Et lorsqu'on arrivera devant...

M. BERTHIAUME: Ni le cahier vert non plus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah! alors, nous allons mettre de côté le cahier vert.

M. BERTHIAUME: C'est cela.

M. PAUL: Parce qu'on a dit que toute la loi était axée sur la politique...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est le livre blanc.

M. PAUL: ... que l'on retrouvait dans le cahier vert.

M. PINARD: M. le Président, je soulève un point de règlement.

M. BERTHIAUME: Ce n'est pas un texte de loi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, ce n'est pas un texte de loi, c'est ce que je viens de vous faire admettre, que ni une déclaration du ministre, ni ce livre-là n'est un texte de loi. Il nous faut donc demander au ministre ce que le texte de loi signifie puisqu'il nous faut écarter ce livre.

M. PINARD: M. le Président, puisque le problème est posé dans sa véritable perspective, une fois pour toutes, il faudrait quand même que les membres de la commission parlementaire...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On voulait crever un ballon.

M. PINARD: ... que le député de Maskinongé, que le député de Chicoutimi, pour qui j'ai beaucoup d'estime, aillent plus loin que l'article 28 qu'ils ont cité tantôt et lisent aussi les articles 40, 41 et 42. L'article 40 du livre vert, à la page 11, dit ceci textuellement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On a tout lu ça.

M. PINARD: ... "Le principe de l'intégration et des systèmes ne devrait pas prévaloir sur celui de l'accessibilité à l'enseignement, mais le compléter dans sa réalisation courante." L'article 41 dit textuellement: "Dans certaines régions, le transport scolaire pourra être considérablement amélioré par l'apport des services de transport public en commun, dans d'autres les moyens et systèmes servant au transport scolaire pourront articuler et rendre efficace les services de transport en commun nettement désuets." L'article 42, à la page 12 du cahier vert encore, dit textuellement ceci: "La volonté de mixage de ces systèmes s'appuie d'ailleurs sur les expériences pilotes qui ont démontré le bien-fondé et les chances de succès dans le cadre des objectifs déjà énoncés."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait lire le numéro 39 aussi?

M. PINARD: Oui. L'article 39, à la page 11 du cahier vert, dit ceci textuellement: "L'existence de deux systèmes parallèles de transport des personnes, c'est-à-dire le transport public en commun et le transport scolaire, n'aura plus aucune raison d'être encouragé sauf en certains cas."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah bon!

M. PINARD: Alors, même aujourd'hui, sans le bill 23, nous avons donné des exemples où effectivement il y a eu intégration, donc ça répond ou ça répondait à un besoin. Nous ne pouvons pas mettre de côté cette expérience et ce fait accompli. Non, au contraire, ça implique que nous avons raison de penser que, dans l'avenir, que dans l'immédiat mais dans l'avenir, ça pourrait être un phénomène qui s'élargirait, compte tenu de l'expression des besoins de la population, compte tenu aussi des services que pourrait rendre un système de transport en commun plus efficace, mieux aménagé, avec des parcours mieux délimités, avec des autobus capables de donner le confort, la qualité du transport à des catégories de clientèle bien spécifiques comme les élèves à l'élémentaire, comme les élèves à la maternelle, comme les élèves au secondaire. Je pense que c'est là une politique souple, mais qui est travaillable, si on me passe l'expression...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Praticable.

M. PINARD: ... praticable et que ça ne contredit en aucun point les dispositions du bill 23.

M. PAUL: C'est une politique idéaliste qui, à toutes fins pratiques, ne peut être actuellement mise en application — je dis actuellement — parce que chaque région deviendra un cas d'espèce. Nous ne faisons pas de reproches au ministre de nous donner ces réponses, c'est au

contraire dans le but de comprendre parfaitement sa politique des transports qui, tout en étant très idéologique, très louable, ne peut répondre aux exigences en raison des besoins du moment.

M. PINARD: Si on me le permet aussi, puisqu'on a évoqué tantôt l'article 475 du bill 23, paragraphes 4 et 5.

Si cela a été intercalé ou inscrit dans les dispositions du bill 23, c'est que M. Lachapelle nous avait expliqué qu'il en avait besoin pour agir dans le domaine du transport scolaire, pour être capable d'avoir le contrôle et pouvoir réglementer des cas d'exception. Je pense que c'était l'argument fondamental qui a prévalu et qui a fait que le législateur a inscrit à l'article 475 les dispositions que vous pouvez maintenant lire dans le bill 23, à la page 29. Je pense avoir répondu de façon franche et honnête aux questions posées.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui; j'admets que le ministre a répondu dans la mesure où il est possible de répondre à l'heure actuelle. Sauf qu'il reste les inconnues que je signalais tout à l'heure, les coûts. Il ne nous est pas possible de nous fier aux chiffres qu'on nous a fournis au sujet des coûts comparatifs, parce qu'on n'a pas tenu compte du tout des déficits d'exploitation des grandes commissions de transport des communautés urbaines. On n'a pas du tout non plus indiqué quelles pourraient être — quand cela se fera, si ça se fait — les bases qui serviront à l'indemnisation des transports. Alors, c'est un ensemble de problèmes qui font l'objet de négociation; comme l'a dit le ministre, il y aura entente après négociation. Quand il n'y aura pas entente, nous ne savons pas ce qui arrivera et, comme je le disais tantôt, les choses demeurent en état et les transporteurs privés vont continuer d'assiéger le bureau du ministre pour lui demander: Qu'est-ce que vous allez faire? Qu'est-ce qui va nous arriver l'année prochain, l'autre année? Est-ce que nous allons continuer de faire des investissements? Est-ce que nous allons améliorer notre équipement? Est-ce que nous pouvons espérer obtenir des contrats, que nos ententes, nos contrats soient reconduits? Tout le problème demeure. C'est l'entier du problème qui demeure.

M. PINARD: Oui, mais le député de Chicoutimi oublie que les transporteurs scolaires se verront dorénavant adjuger des contrats d'une durée de trois ans avec possibilité de renouvellement pour une autre période de trois ans, ce qui fera six ans et ce qui est à peu près l'équivalent de la durée de la vie utile de l'autobus. A ce moment, je pense qu'il y a quand même des facteurs de rentabilité qui auront été calculés par le transporteur scolaire lorsqu'il produira son offre de service à la commission scolaire et qu'une fois l'expiration de ces six années arrivée, ce qui coïncidera, je vous l'ai dit tantôt,

avec la dépréciation totale ou la durée d'utilisation de l'autobus, il ne pourra pas prétendre faire une perte financière, parce qu'il aura calculé son profit. J'espère qu'il l'aura fait. S'il ne l'a pas fait, cela ne dépendra pas de nous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avec tous les accidents de parcours que cela comporte. Cela restera dans l'opinion publique.

M. PINARD: Oui; mais là, il faut être juste les uns envers les autres et dire les choses telles qu'elles sont. Cela reste concurrentiel; comme je le répète, cela reste un marché qui n'est pas captif et le privilège d'un certain groupe par rapport à d'autres.

C'est un domaine constamment en évolution et nous avons à l'esprit le respect des droits de la collectivité face à des besoins qui nous sont précisés chaque année par la population, par les corps intermédiaires, par les gouvernements au palier scolaire, au palier de la commission scolaire régionale ou locale, et aussi au palier municipal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, la seule chose que je voudrais demander au ministre pour clore ce chapitre, j'aimerais bien que le ministre demande à ses fonctionnaires compétents, au comité ad hoc qu'il a créé, d'examiner le problème des coûts comme j'en ai parlé, afin qu'on n'entretienne pas dans l'opinion publique l'illusion que le nouveau système qui sera mis en application comportera une diminution importante du coût du transport pour les contribuables. J'en avertis le ministre parce que c'est là-dessus qu'on est parti quand on a lancé la grande politique d'intégration en disant: Cela va coûter moins cher; or, la preuve ne nous en a pas été administrée.

M. PINARD: Pour répondre de façon très brève aux remarques du député de Chicoutimi, c'est bien sûr que nous sommes intéressés à faire l'étude des coûts d'exploitation, l'étude comparative de ces coûts d'exploitation, parce que nous sommes appelés à subventionner. Nous voulons donc savoir de quelle façon nous allons subventionner, en vertu de quel critère, et je pense bien que personne ne fera de reproche au gouvernement de chercher à obtenir le régime le plus efficace mais également le plus rentable et le plus économique. C'est clair qu'à ce moment-là il faudra avoir les moyens de connaître les coûts comparatifs d'un système de transport par rapport à un autre. M. Lachapelle a fait des remarques d'ordre général, il a répondu spécifiquement à des questions, mais je voudrais dire, peut-être avant que le député de Maskinongé ne me pose une autre question, que nous avons quand même des amendements à apporter à une série d'articles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avant que le ministre ne change de sujet, est-ce que le

ministre pourrait, par le truchement de ses fonctionnaires, dont M. Lachapelle, donner une idée de ce que pourraient être les itinéraires ou les circuits dans les grandes villes par exemple? Le député de Lafontaine en parlait tout à l'heure, cela va poser un problème, les gens s'inquiètent, se demandent si l'intégration va se faire, comment cela va se faire. Si la Commission urbaine de Montréal assume la responsabilité dans une partie, que d'autre part elle laisse d'autres circuits libres pour le transport privé, il y a tout un réaménagement et des horaires et des itinéraires et pour des fins de service, d'efficacité. Je ne demande pas à M. Lachapelle de nous dire tout de suite ce matin comment cela va se présenter, mais il faudrait que très bientôt les gens sachent exactement ce qui va se passer, comment et si les enfants pourront se prévaloir des services dont ils jouissent actuellement et qui pourraient être éventuellement améliorés.

M. LE PRESIDENT: Le député de Maskinongé.

M. PAUL: M. le Président, je suis certain que le ministre conviendra que mon collègue, le député de Chicoutimi et moi-même avions raison d'épouser les inquiétudes des propriétaires de transport scolaire. Si nous avons posé ces questions au ministre, c'était dans le but d'abord d'être renseignés et pour que ces propriétaires sachent quelle est la politique immédiate du ministère.

En conséquence, ils pourront s'orienter dans la conduite qu'ils tiendront à l'avenir en tenant compte que la politique du ministère, pour le moment, reste la même sauf, qu'elle tendra vers une fusion là où seront démontrés des avantages et une réalisation pratique, tout en tenant compte des exigences pédagogiques.

M. LE PRESIDENT: L'article 98, Adopté. Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Ce n'est pas exactement sur le même sujet. Je ne sais pas si vous discutez à l'article 98 de tout le contenu des articles qui suivent le problème du transport scolaire. Je voulais aborder le problème des juridictions des commissions scolaires régionales, de toutes les commissions scolaires locales et également le transport pour les institutions privées. Je ne sais pas si vous en avez parlé l'autre jour.

M. PINARD: Les questions avaient été posées de façon bien précise sur ce sujet et des réponses également bien précises ont été données par celui qui vous parle et par M. Lachapelle. Je crois qu'il y a danger de répétition de la discussion que nous avons faite de ce problème.

M. LATULIPPE: Est-ce que le ministre pourrait me dire s'il a l'intention de soumettre des amendements aux articles 101 et suivants?

M. PINARD: Oui; aux articles 30 c), 34, 98 et suivants, 101, 165 et 166.

M. LE PRESIDENT: On peut tenir pour acquis que l'article 98 serait adopté, quitte à poursuivre avec les autres articles.

M. LATULIPPE: Adopté.

M. PAUL: Le ministre nous informera au fur et à mesure de ces amendements. A-t-il l'intention de nous les communiquer immédiatement?

M. PINARD: Nous avons des textes que nous pouvons distribuer.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 98. Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant.

M. PINARD: Nous...

M. PAUL: Parce que ça peut peut-être nous éviter des discussions Mutes.

M. PINARD: Si nous avons suffisamment d'exemplaires, nous allons les distribuer immédiatement pour que nous puissions en faire la discussion et procéder à l'adoption de ces amendements dès ce matin, si possible.

M. LATULIPPE: Est-ce que vous avez retenu le principe des subventions des entreprises privées dans le domaine de l'enseignement?

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Cela a été étudié mardi soir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Même M. La-chapelle nous a signalé des irrégularités.

M. PINARD: Nous allons discuter, par ordre, les amendements aux articles 34, 98 et suivants, 101, 165 et 166.

M. PAUL: ... le transport scolaire.

M. PINARD: J'ai oublié l'article 30. Alors, à l'article 30 c)...

M. PAUL: Article 30 c).

M. PINARD: Nous n'avons pas procédé à l'adoption de l'article 30, sous-paragraphe c). Nous n'avons pas d'amendement à apporter. Le texte reste exactement tel qu'il est écrit, tel qu'il se lit: Statuer sur l'adjudication ou le prix des contrats de transport d'écoliers.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Après examen, vous avez décidé de ne pas apporter d'amendement?

M. PINARD: C'est parce que l'amendement que nous apporterons à l'article 101...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: ... nous permet de régler le problème que nous avons soulevé à l'article 30 c).

M. PAUL: Vous gardez l'article 30 c), pour que le problème soit réglé par l'amendement de 101.

M. PINARD: C'est ça. L'article 34 avait déjà été adopté, je pense.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, on adopte l'article 30?

M. PINARD: Oui. Article 30. Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Adopté intégralement. L'article 34, dans le code, avait été adopté comme tel?

M. PAUL: Sauf qu'il y avait une correction française.

M. PINARD: Oui, alors l'article 34 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant, après la première ligne du second alinéa, les mots: Et ceux visés au paragraphe c) de l'article 30.

UNE VOIX: Adopté.

M. PINARD: Adopté. Article 98.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre va vite. Un instant. Le temps de feuilleter son gros projet de loi.

M. PINARD: A l'article 98, il n'y a pas d'amendement.

M. PAUL: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Nous continuons avec l'article 99.

M. PINARD: A l'article 99, il n'y a pas d'amendement. Est-ce qu'il est adopté?

M. PAUL: Adopté.

MM. PINARD: A l'article 100, il n'y a pas d'amendement. Est-ce qu'il est adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. PINARD: A l'article 101, il y a un amendement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est midi et demi, M. le Président, est-ce que nous suspendons la séance? Parce que c'est un très gros article et puis il faut l'examiner.

M. PINARD : Est-ce que vous avez le texte de l'amendement à 101?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais il faut l'examiner.

M. PAUL: Il y a trois pages, c'est l'article le plus long.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mon collègue et moi voulons examiner ce...

M. PAUL: Vous allez y regagner.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à 2 h 30 cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

Reprise de la séance à 14 h 37

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

A la suite d'une entente intervenue entre les membres de cette commission, il a été entendu que nous verrions immédiatement, suite à l'article 94 qui apparaît dans le projet de loi, la possibilité d'ajouter un article 94 a) de manière à amender l'article 91 du code de la route. C'est l'article 94 du projet de loi 23.

#### **Suspension des permis (suite)**

M. PINARD: En effet, M. le Président, il s'agirait de modifier l'article 91 du code de la route de la façon suivante:

a) En remplaçant à la deuxième ligne de l'article 91 du code de la route, le mot "doit" par le mot "peut".

b) En ajoutant après le premier alinéa, l'alinéa suivant:

"Nonobstant ce qui précède, lorsque la preuve est faite à la satisfaction du tribunal, juge ou magistrat que la personne condamnée doit conduire un véhicule déterminé ou un type déterminé de véhicule pour l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance, le jugement peut permettre à cette personne de conduire ce véhicule ou ce type de véhicule uniquement pour les fins de l'exécution du travail principal dont elle tire sa subsistance. Dans ces cas, le tribunal, juge ou magistrat doit immédiatement transmettre le permis suspendu au directeur et lui donner avis qu'il peut émettre un permis spécial conformément au jugement en autant que les conditions ordinaires d'obtention d'un permis de conducteur ou de chauffeur sont remplies".

Alors, c'est pour faire suite aux remarques qui ont été faites par les membres de la commission parlementaire et, notamment, par le député de Maskinongé sur le cas de conscience qui se pose pour les juges lorsqu'ils ont à suspendre ou à enlever le permis de conduire à des prévenus qui sont traduits devant eux et qui, dans plusieurs cas, font la preuve que le véhicule dont ils n'auront plus le permis de conduire, leur servait de gagne-pain principal.

Dans certains cas, comme l'a souligné avec justesse le député de Maskinongé, certains juges suivaient strictement la loi et déclaraient que, malgré la preuve qui était faite devant eux des besoins de se servir du véhicule, ils suspendaient quand même ou révoquaient le permis. Dans d'autres cas, les juges qui avaient peut-être une conscience sociale plus aiguisée ou un sens humain plus aiguisé décidaient de ne pas suspendre le permis.

M. LEGER: Ce serait un permis spécial, je suppose, un permis qui serait facilement reconnaissable pour quelqu'un qui s'en servirait dans

les périodes autres que celle de son travail et où il pourrait être arrêté.

M. PINARD: Cependant, même si le ministre de la Justice et moi-même avons donné notre accord de principe à cet amendement, pour remplacer le mot "doit" de l'article 91 du code de la route par le mot "peut", nous posons quand même des conditions qui permettront au juge, selon la preuve qui sera faite devant lui, de suspendre le permis mais à des conditions bien précises. S'il est vrai que le prévenu fait la preuve que le véhicule qui lui est enlevé au plan de la conduite lui sert de gagne-pain principal, le juge décide de lui donner la chance de continuer à faire son travail avec le véhicule. Mais ce n'est que durant les jours ouvrables ou les heures ouvrables, de telle sorte qu'il ne puisse s'en servir pendant les fins de semaine. Selon la preuve qui est faite ou selon le dossier accumulé dans le cas du prévenu, qui a peut-être commis des récidives dans le domaine de la conduite en état d'ébriété ou dans celui de conduite dangereuse, à tout le moins, c'est surtout en fin de semaine, précisément, que la tentation est la plus grande d'utiliser son véhicule et d'être peut-être la cause d'accidents graves.

M. LEGER: Dans le cas d'un chauffeur de taxi, que faites-vous? Il peut se servir de son automobile sept jours par semaine puisqu'il travaille sept jours.

M. PINARD: Dans le cas du chauffeur de taxi, évidemment, il y a quand même un système de rotation. C'est vrai qu'un chauffeur de taxi doit travailler à toute heure du jour et de la nuit sept jours par semaine, mais il n'est pas 24 heures au volant de sa voiture.

M. LEGER: Mais c'est pour fins de vérification pour le policier qui saurait qu'il n'a pas le droit de conduire à tel moment précis.

M. PINARD: A ce moment-là, celui qui serait passible d'une sentence du tribunal, mais qui ferait la preuve qu'il gagne sa vie avec son véhicule, serait obligé, pour justifier les exigences de l'amendement que je viens d'apporter, de travailler pendant les heures ouvrables le jour et de voir à ce qu'un remplaçant soit à la conduite du véhicule à d'autres moments de la journée.

M. PAUL: Je voudrais poser quelques questions au ministre des Transports ainsi qu'au ministre de la Justice. Ma première question est la suivante: le paragraphe a) de l'amendement proposé est modifié en remplaçant le mot "doit" par le mot "peut". C'est donc dire qu'un juge aura entière discrétion de suspendre ou non le permis de conduire. C'est bien ça?

M. PINARD: Oui, sauf les réserves que j'ai faites.

M. PAUL: Un instant. Cependant, si le juge décide de ne pas suspendre le permis de conduire, ce sera à la suite d'une preuve qui lui sera faite de la nécessité pour l'individu, trouvé coupable de conduite, par exemple, de facultés diminuées par la boisson — ça peut être conduite dangereuse, autre infraction ou crime de la même espèce et de la même catégorie — le juge pourra laisser à l'individu son permis sous condition. Je sais que cet amendement, en fait, reconnaît ce que beaucoup de juges, jusqu'ici, ont imposé comme sentence. Ce qui m'inquiète dans la phraséologie de l'amendement, c'est le transit du permis qui va nécessairement se faire. Du moment qu'un permis est conditionnellement suspendu, pour des heures données, l'individu doit remettre son permis de conduire au greffier du tribunal qui l'enverra au BVA.

Durant ce temps — et quand on sait la lourdeur de la machine administrative, que ce soit au BVA ou ailleurs — l'individu ne pourra conduire son véhicule automobile pour aucune considération, parce qu'il n'aura pas son permis de conduire. Si, par exemple, un individu — en supposant que la loi est amendée dans le sens que nous soumet le ministre — a son permis de conduire suspendu cette après-midi à Shawinigan alors qu'il y a une séance de la cour des sessions de la paix, l'individu doit remettre son permis de conduire. Supposons qu'il est chauffeur de taxi. Demain, il ne pourrait pas conduire parce que, nécessairement, il devra faire remise de son permis de conduire au greffier du tribunal.

Dimanche, son problème ne pourra pas être réglé. Lundi, étant jour juridique, l'individu demeure toujours sans permis.

Comme les rapports, et c'est normal dans les greffes, ne partent pas le jour même, c'est donc dire que le rapport de la suspension ou la correspondance nécessaire à ce dossier ne partirait de Shawinigan que mardi pour n'arriver à Québec que mercredi, pour être considéré par l'officier assigné à la vérification ou au remplacement ou à l'émission d'un permis spécial avant jeudi. S'il le met à la poste le jeudi soir, il ne sera pas livré le samedi parce qu'il n'y a pas de livraison de courrier le samedi et le dimanche n'étant pas jour où les facteurs travaillent cela n'ira qu'au lundi suivant avant que cet individu ait son permis de conduire.

A toutes fins pratiques, malgré tout l'aspect humain que l'on retrouve dans l'amendement, il y a des conditions qui vont empêcher un individu de conduire pendant huit ou dix jours malgré que ce ne soit pas l'intention du législateur. Je me demande si l'individu ne pourrait pas garder temporairement son permis de conduire et que le BVA en soit informé immédiatement pour que le BVA fasse parvenir un nouveau permis de conduire à l'individu qui se sera vu imposer des conditions par le tribunal et si, durant ce délai d'échange de correspondance, l'individu ne remplit pas les conditions qui lui ont été imposées par le tribunal, il en

subira les conséquences s'il se fait prendre mais, à toutes fins pratiques, il ne s'exposerait pas à être empêché de conduire totalement son véhicule automobile.

M. BLANK: Est-ce que je peux faire une suggestion?

M. PAUL: Oui, avec plaisir.

M. BLANK: Je suis d'accord sur ce que vous venez de dire mais pourquoi émettre un nouveau permis? Pourquoi le greffier ne marquerait-il pas les restrictions au verso du permis? Si une personne commet une infraction, le policier peut toujours regarder au verso du permis pour voir s'il y a des restrictions, le marquer sous le sceau de la cour.

M. PAUL: Remarquez bien, M. le ministre de la Justice, j'ai peut-être exemplifié le cas, mais à toutes fins pratiques, cet après-midi...

M. CHOQUETTE: Vous cherchez à illustrer un cas?

M. PAUL: J'ai peur d'être arrêté en rentrant chez moi. Disons que cela ne coïncide pas peut-être toujours avec deux jours de congé comme nous allons les avoir en fin de semaine, samedi et lundi.

Ce que je crains dans cet amendement qui est excellent... J'en profite pour féliciter le ministre des Transports, le ministre de la Justice et les hauts fonctionnaires qui ont compris la situation. Je crois que nous ne favorisons personne. Nous mettons fin tout simplement à des interrogations bien justifiées chez beaucoup de justiciables du Québec. Nous voulons par cet amendement, vivre un fédéralisme rentable dans le domaine de l'application de deux lois similaires. Si cela n'avait que ça pour effet, ça confirmerait ma conviction absolue de ne jamais être péquiste. Mais, je ferme la parenthèse et je continue.

Je dis donc, M. le Président, que la suggestion du député de Saint-Louis est excellente. Je me demande si le ministre de la Justice et le ministre des Transports ne pourraient pas convenir d'une identification officielle à l'endos du permis plutôt que de voir l'individu exposé à conduire sans permis dans certains cas, au moins pour trois jours. Parce que la loi dit bien: Dans ces cas, le tribunal, juge ou magistrat doit immédiatement transmettre le permis suspendu... Si un individu n'a pas de permis, il n'a pas le droit de conduire. Je fais appel aux lumières du ministre de la Justice pour trouver un moyen pratique d'être conforme à l'esprit du législateur et aux conditions qui sont excellentes et qui, comme je le disais tout à l'heure, viennent sanctionner un état de fait ou une pratique courante chez beaucoup de juges.

M. LEGER: Au dernier paragraphe, M. le

ministre, est-ce que vous êtes d'accord sur la proposition du député de Saint-Louis?

Quant à nous, nous trouvons qu'un amendement comme tel est une amélioration. Il faut toujours tenir compte de l'aspect humain derrière une pénalité. Je pense qu'en ce qui concerne la façon de remettre un permis temporaire ou un permis limité, il y a peut-être le dernier paragraphe où le ministre de la Justice pourrait trouver une formulation juridique pour le déterminer. Je pense que, s'il y a une façon de montrer sur un permis qu'il y a une note spéciale et que cette personne n'a droit de conduire qu'à des heures précises etc, il faudrait que ce soit bien évident sur le permis de conduire. Malgré tout ça, je sais qu'il y a beaucoup de gens qui n'obéiront pas, mais je pense que c'est préférable — comment est-ce qu'on dit — qu'un innocent soit sauvé et que quelques coupables s'en tirent.

M. PAUL: Aux innocents les mains pleines.

M. LEGER: Comment dites-vous ça?

M. PAUL: Aux innocents les mains pleines.

M. LEGER: Aux innocents les mains pleines, oui. S'il y avait un amendement au dernier paragraphe, selon la proposition du député de Saint-Louis, ça nous conviendrait.

M. CHOQUETTE: C'est parce qu'il s'agit de concilier des mesures judiciaires et des mesures administratives. Je ne sais pas quelles sont les exigences exactes du ministère des Transports sur l'avis des suspensions de permis ou de l'octroi de permis avec conditions, ou, sous conditions. Je m'en rapporte plutôt au ministre des Transports qui pourrait nous dire si c'est nécessaire que le permis suspendu soit retourné au ministère. Est-ce que, d'un autre côté, il n'y aurait pas moyen d'émettre un duplicata?

M. PAUL: Que le BVA soit informé.

M. CHOQUETTE: Je me permets de poser une question au ministre des Transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous avez le droit.

M. CHOQUETTE: Oui, je sais que j'ai le droit; merci. Je vois que le député de Chicoutimi a des taches rouges sur le front.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député de Chicoutimi a fait la sieste.

M. CHOQUETTE: Ah bon! Il a bien fait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour avoir plus de force devant ce projet de loi.

M. CHOQUETTE: Est-ce qu'il ne craint pas que ce rouge s'empare de toute sa personne?

M. PAUL: Ah! si le ministre se renseigne sur le député de Chicoutimi, ce n'est pas une couleur qui s'imprègne chez lui.

M. LEGER: Le bleu, c'est un troisième parti.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis de sang bleu mais je ne veux pas être marqué de la croix gammée.

M. CHOQUETTE: Bon. M. le ministre des Transports, est-ce qu'il est nécessaire que les permis, lorsque le tribunal peut décider de poser certaines conditions, soient retournés au ministère des Transports?

M. PINARD: Ce que nous avons vu, c'est que le juge, qui préside au procès, fait son enquête. La preuve révèle que le prévenu est coupable mais on fait quand même la preuve du besoin de son véhicule pour les fins de son travail. Alors, le juge décide de suspendre, de façon conditionnelle, le permis; c'est-à-dire qu'il lui permet de s'en servir pendant les heures ou les jours ouvrables mais non durant les fins de semaine.

M. PAUL: Le gars le garde pour lui.

M. PINARD: C'est ça. Le juge aura toute discrétion pour établir ces conditions. Mais pour économiser du temps — comme le soulignait tantôt le député de Maskinongé — pour éviter les retards d'ordre administratif, dès que le juge prononce son jugement, il en fait tenir copie au directeur du bureau des véhicules automobiles en même temps qu'il envoie le permis pour que le juge le fasse de façon expéditive et ne soit pas pris dans des tracasseries d'ordre administratif.

A ce moment-là, nous allons certainement éviter plusieurs jours de délai.

M. PAUL: Est-ce que le ministre serait prêt à admettre que le juge pourrait aviser le BVA qui, lui, devrait s'empresser d'entrer en communication avec cet individu et lui dire: Monsieur... Que le juge fasse son rapport la même chose, pour qu'au BVA on possède tous les renseignements voulus pour expédition d'un permis temporaire avec des marques quelconques...

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: ... et à ce moment-là, dès la réception de ce nouveau permis l'individu devra retourner son permis de conduire. De cette façon-là, l'individu pourra continuer à conduire aux conditions imposées par le tribunal. Je comprends que tout à l'heure j'ai mis beaucoup d'accent sur les conditions que nous vivons exceptionnellement ou que nous vivons d'ici quelques jours mais, à toutes fins pratiques, ça pourrait se présenter.

M. BLANK: La loi fédérale a été justement adoptée avec les mêmes restrictions. Le Parlement fédéral n'a pas le droit de suspendre le permis et le faire retourner au bureau des véhicules automobiles. Si je me souviens bien, dans ma première journée de pratique...

M. PAUL: La loi a été amendée depuis, parce qu'il y a déjà plusieurs et plusieurs années de ça.

M. BLANK: Oui, plusieurs années de ça et, si je me souviens bien, quand il y avait interdiction de conduire dans tout le Canada, c'était inscrit sur le permis et le permis était retourné à l'accusé.

M. LEGER: M. le Président, n'y aurait-il pas possibilité, pour rejoindre les deux solutions, dès que le jugement est rendu par le juge, qu'un avis soit envoyé au BVA, d'une part, et, d'autre part, qu'immédiatement le greffier ait une certaine estampille pour marquer le permis nouveau en indiquant les restrictions. Est-ce qu'il faut absolument que ça aille au BVA pour retourner le permis? Cela pourrait être fait immédiatement, quitte à aviser en même temps le BVA; les deux gestes pourraient être faits en même temps.

M. PINARD: Comment voulez-vous que ça se fasse en même temps?

M. LEGER: Je veux dire que ce ne serait pas le BVA qui le ferait, ce serait le greffier même qui mettrait la limitation sur le permis actuel et un avis serait envoyé au BVA indiquant que la personne s'est fait imposer une restriction sur son permis. C'est pour éviter le délai de dix jours.

M. PINARD: J'ai regardé à l'endos d'un permis qu'on m'a montré tantôt, il y a des restrictions qui apparaissent à l'endos de votre permis de conduire. Cela ne me paraît pas suffisant pour permettre au juge ou au greffier de faire une marque quelconque sur le permis du prévenu pour indiquer qu'il ne peut conduire qu'à certaines conditions édictées par le juge à l'intérieur de l'amendement que nous discutons en ce moment.

Il faudrait que cela soit renvoyé au Bureau des véhicules automobiles par le juge au moment où il suspend le permis, au moment où il rend son jugement. Cela permettrait, dès réception du jugement et du permis, au directeur du Bureau des véhicules automobiles, de faire passer un examen au prévenu pour savoir s'il remplit toutes les conditions ordinaires d'obtention d'un permis de conducteur ou de chauffeur. Parce qu'il pourrait y avoir d'autres causes pour lesquelles le permis peut être suspendu mais qui n'auront pas été jugées par le tribunal à l'occasion d'une accusation qui est portée contre ce prévenu.

M. LEGER: Est-ce qu'il ne serait pas possible d'émettre au moins un permis temporaire tant que l'autre permis n'est pas arrivé, s'il a besoin de gagner sa vie pendant ce temps-là?

M. PINARD: Je pense que, de la façon que je l'ai expliqué, on éviterait quand même des délais assez considérables.

M. PAUL: Je comprends mais...

M. PINARD: Et même s'il y a une punition...

M. PAUL: ... de trois ou quatre jours.

M. PINARD: ... qui durera trois ou quatre jours, c'est encore beaucoup mieux que ce qui prévalait autrefois ou que ce qui prévaut en ce moment, où il y a effectivement une suspension qui dans certains cas dure assez longtemps et, dans d'autres cas, il n'y en a pas. C'est une mesure de justice assez discutable parce que, dans certains cas, les juges suspendent les permis pour des périodes assez longues et, dans d'autres cas, il n'y a pas de suspension de permis. Au moins, avec l'amendement que nous apportons, le juge a discrétion de ne pas suspendre le permis, n'est pas obligé de le suspendre.

M. PAUL: C'est parfait.

M. PINARD: Il a donc tout ce qu'il lui faut pour répondre aux exigences de sa conscience...

M. PAUL: Mais encore là...

M. PINARD: ... dans le cas où il se sent embêté par le diktat de la loi.

M. CHOQUETTE: Mais il y a une autre solution aussi que le juge pourrait toujours adopter. C'est de suspendre son jugement? Non.

M. BLANK: Non, parce qu'il effacera le jugement.

M. PAUL: Si quelqu'un est pris entre-temps à conduire son véhicule automobile dans des périodes où il aurait eu le droit de le conduire en vertu des conditions imposées par le tribunal et qu'il se fait arrêter, le ministère de la Justice lui enverra à ce moment-là un avis d'infraction et il pourra faire la preuve qu'il avait son permis de conduire et qu'il a conduit dans le temps et aux conditions qui lui furent imposées par le tribunal. Mais nous voyons le paquet de problèmes que le pauvre individu aura.

M. BLANK: ... vous devez avoir le permis avec vous.

M. PAUL: Oui, c'est cela.

M. BLANK: Cela serait une offense.

M. PAUL: C'est une offense statutaire. Mais je crois que le directeur du code juridique, Me Dufour, aurait discrétion dans un cas comme celui-là pour ne pas faire payer l'amende. Mais c'est d'embarrasser le fonctionnaire et c'est d'inviter le justiciable à commettre une infraction au code de la route.

Remarquez bien, M. le ministre, que je pense et que je suis certain que vous voulez atteindre complètement l'objectif que nous avons signalé. Si nous reportions l'étude de cet article — de toute façon, la loi ne peut pas être sanctionnée aujourd'hui — pour qu'au BVA on trouve une formule ou un mode de communication rapide, directe avec celui dont le permis de conduire a été suspendu, ou pour assouplir la formule, peut-être obtiendrait-on les objectifs visés par le ministre.

Du même coup également, on évitera les difficultés et les ennuis que j'ai signalés au ministre.

M. PINARD: Nous avons pensé à un autre système qui peut être plus expéditif. Le greffier, au moment où le juge rend sa sentence, pourrait avoir en sa possession un poinçon quelconque qui serait appliqué sur le permis de conduire du prévenu et qui indiquerait qu'il est sujet à une sentence conditionnelle de la cour cependant, et qui indiquerait qu'il a le droit de se servir de son véhicule pendant les jours ouvrables, jusqu'à ce qu'il reçoive après la date de l'expiration de la sentence son permis ordinaire. C'est peut-être possible, mais il faut quand même inventer le système.

M. PAUL: Voici, M. le ministre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... très compréhensible...

M. PAUL: M. le ministre, ce poinçon ou cette estampille quelconque pourrait servir durant le temps que le BVA retournera à l'individu un nouveau permis identifié d'une façon quelconque, soit dans sa forme ou dans son texte et, dès la réception de ce nouveau permis, le détenteur devra retourner son permis de conduire. C'est fréquent, ça. Quand un individu a un accident d'automobile et qu'il n'est pas couvert par des assurances, il reçoit un avis de dix jours du directeur du bureau des véhicules automobiles. Il lui dit: Monsieur, vous avez deux conditions à remplir, si vous ne voulez pas que votre permis soit suspendu. Premièrement, fournir la preuve que vous étiez détenteur d'une police d'assurance-responsabilité pour dommages à autrui ou obtenir de la tierce partie impliquée dans l'accident un reçu attestant paiement des dommages. Ou vous pouvez faire un dépôt qui, à sa face même, jusqu'à ce qu'on prouve le contraire, est de \$201, à toutes fins pratiques. Alors, le mécanisme que le ministre

pourrait demander à ses fonctionnaires pourrait être dans le même genre que celui-là. Et, entre-temps, l'individu qui a un permis de conduire, qui est exposé à voir son permis suspendu parce qu'il a été impliqué dans un accident peut, dans un délai de dix jours, aller voir son agent d'assurance, obtenir une police en payant le coût de la prime — parce que c'est beaucoup plus cher avoir la formule V2C — ou encore entrer en communication avec la tierce partie et obtenir d'elle une quittance. Cela le dispensera de l'obligation de faire le dépôt qui est ordinairement de \$201, à moins que l'on ne prouve que les dommages sont de beaucoup supérieurs.

M. PINARD: Oui; j'admets qu'il y a ce problème soulevé par le député de Maskinongé, mais par contre l'amendement que nous avons proposé a quand même le mérite d'éviter au prévenu d'avoir à satisfaire aux exigences de l'article 22 de la Loi d'indemnisation, là où le directeur a le devoir — il n'a pas le choix — de suspendre le permis. Alors, nous voulons le soustraire à la sévérité du tribunal...

M. PAUL: Oui, mais à toutes fins pratiques, ... applique le jugement de la cour...

M. PINARD: ... qui, dans tous les cas, suspend le permis et nous voulons aussi éviter au prévenu d'avoir à satisfaire aux exigences très sévères de l'article 22 de la Loi d'indemnisation qui oblige le directeur à suspendre, de toute façon, le permis. Il n'est pas question de faire la preuve du besoin du véhicule pour gagner sa vie; le directeur, d'après l'article 22 de la Loi de l'indemnisation, doit suspendre le permis. Alors, il faut admettre que l'amendement va améliorer sensiblement la situation, quitte à ce que l'on trouve un peu plus tard un mécanisme beaucoup plus souple et peut-être aussi plus rapide au plan de l'exécution et de la remise du permis au prévenu.

M. PAUL: Est-ce que le ministre mettrait une objection à faire disparaître les quatre mots "Nonobstant ce qui précède" et commencer la phrase comme ceci: "Lorsque la preuve est faite à la satisfaction du tribunal?" Le juge pourrait alors avoir discrétion de suspendre ou non le permis et d'exiger une enquête.

M. LEGER: Sauf à l'article 22, où il doit.

M. PINARD: Quel genre d'enquête le juge peut-il effectuer?

M. PAUL: Une enquête pour savoir s'il en a besoin pour gagner sa vie. Si le juge veut connaître les circonstances, la gravité de l'accident, si le procureur du ministère dit: Il y a eu des blessés, le juge se croirait justifié, avant de lui laisser son permis, de dire: Je vais faire une enquête pour savoir si, réellement, vous avez

besoin de gagner votre vie. D'un autre côté, si une infraction est commise, s'il n'y a eu aucun dommage, si c'est arrivé en revenant des noces, le procureur fait assez souvent les représentations qui s'imposent. Si le procureur de la couronne dit: M. le juge, les faits sont tels que relatés par mon confrère, à ce moment, le juge dit: \$50 ou \$75 d'amende. Cela finit là.

Cependant, si l'avocat de la couronne dit qu'il y a eu un accident, des blessés, dommages matériels de \$1,500, le juge peut dire: Qu'est-ce que vous faites, vous? Le procureur pourrait, pour sauver le permis de conduire de son client, faire la preuve dont il est, ci-dessus, fait mention et le juge aurait la discrétion de ne pas suspendre le permis tout simplement ou de le suspendre conditionnellement. Il tiendrait alors compte des circonstances de l'accident, si c'est un récidiviste, ce qui peut arriver, ou encore si, pour la sécurité publique, il ne doit pas imposer certaines conditions.

M. PINARD: Oui, je suis d'accord.

M. CHOQUETTE: Sans faire une description de l'enquête qu'on pourrait ordonner. Il est implicite que le juge, pour prendre une décision, va exiger une certaine enquête.

M. PAUL: Mais vous allez admettre que le juge, dans certains cas, ne tiendra pas d'enquête. Parce qu'avec les mots "nonobstant ce qui précède", le juge n'a pas de discrétion.

M. CHOQUETTE: Oui, parce que c'est "peut" au lieu de "doit".

M. PAUL: Non. C'est quand il décide de ne pas le suspendre qu'alors il est obligé de faire enquête. Mais je soutiens, moi, je le soumets respectueusement, que si vous ne notez pas les mots "nonobstant ce qui précède" et que vous commencez le paragraphe par les mots "lorsque la preuve est faite à la satisfaction du tribunal", cela présume que le tribunal peut dire dans le cas d'espèce: Qu'est-ce que vous faites? Faites-moi une preuve.

M. CHOQUETTE: C'est cela.

M. PAUL: Et cela ne sera pas une preuve obligatoire dans chaque cas.

M. CHOQUETTE: C'est vrai.

M. PINARD: Cela lui permettrait de remplir, par ailleurs, toutes les autres conditions...

M. PAUL: Dans le cas de récidive, la gravité est plus marquée.

M. PINARD: ... qui apparaissent aux dernières lignes de l'amendement.

M. CHOQUETTE: C'est cela.

M. PINARD: Et au code de l'application du système de démerites, cela permettrait d'avoir une concordance plutôt que d'avoir des contradictions qui de nouveau embêteraient le juge au plan de sa conscience.

M. PAUL: S'il y a des inconvénients qui résultent par le texte de l'amendement, il est peut-être normal s'il s'agit d'un récidiviste ou de circonstances aggravantes, pour le crime qu'il a commis, qu'il subisse quelque peu un préjudice, dans un temps plus ou moins long.

M. PINARD: Cela obligerait le juge à prendre connaissance du dossier du prévenu.

M. PAUL: C'est cela.

M. PINARD: Si c'est un récidiviste invétéré, à ce moment-là...

M. PAUL: Le juge pourra dire: Je n'en veux pas.

M. PINARD: C'est cela.

M. PAUL: M. le Président, je tiens à remercier le ministre de la Justice, le ministre des Communications, les hauts fonctionnaires au nom des juges, au nom des justiciables du Québec, parce que je crois que nous avons apporté un amendement qui s'imposait pour éviter une interprétation parfois douteuse de la bonne foi et du jugement de nos juges.

M. LE PRÉSIDENT (Houde) (Limoilou): Alors, pour le journal des Débats, l'article 91 tel que modifié est accepté en enlevant "nonobstant ce qui précède".

M. PAUL: Maintenant, M. le Président, vous allez numéroter cela article...

M. PINARD: Article 94 a).

M. PAUL: Non, parce qu'on a fait disparaître le 5.

M. PINARD: Vous avez raison.

M. PAUL: A partir de là, le numérotage du projet de loi serait exact.

M. PINARD: Cela relève d'un autre paragraphe.

M. PAUL: Non. Parce qu'à nulle part dans la loi il n'était fait mention que l'article 91 fût amendé.

M. PINARD: Ayant fait disparaître l'article 6, nous en viendrons au bon numérotage, à l'article 94.

M. PAUL: C'est un article nouveau qui est incorporé au projet de loi.

M. PINARD: Vous avez raison.

M. LEGER: Cela va se placer à quel article précis.

M. PAUL: A 95. Cela va rester tel quel car le numérotage est bon.

M. PINARD: C'est bien, cela va.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, l'article 91 du code est modifié et portera le no 95.

M. PAUL: L'article 95 est adopté.

M. PINARD: Je pense qu'il faut passer à l'article 101.

M. LEGER: Est-ce qu'on pourrait savoir quel est le désir de la commission concernant les travaux de cet après-midi? Est-ce qu'on a l'intention de continuer jusqu'à une heure précise ou si on va terminer les travaux sur la question du transport scolaire?

M. PINARD: Selon l'entente, on devait procéder à la discussion et à l'adoption des amendements dont j'ai parlé avant la suspension de nos travaux à midi, et de terminer le chapitre du transport par les commissions scolaires.

M. LEGER: Et ensuite ajourner jusqu'à mardi matin.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Mardi soir.

M. LEGER: C'est mardi matin qui...

M. PAUL: Ce sera impossible mardi matin, M. le Président, que la commission puisse siéger parce qu'il y a la commission des Affaires municipales.

M. LEGER: Oui, cela en fait seulement une.

M. PAUL: Pardon, il y a également la commission des Communications sur les projets de loi 35, 36 et 37. Avec M. Archambault, il avait été convenu que nous pourrions siéger mardi soir. Parce que mardi après-midi il est certain que la commission permanente des Affaires municipales n'aura pas complété l'étude de tous les projets de loi et que la Chambre siégeant, nous ne pouvons avoir que deux commissions qui siègent en même temps et que nous pourrions reprendre l'étude du projet de loi 23 mardi soir.

M. PINARD: J'avais compris que le député de Maskinongé avait déclaré que sa présence n'était pas requise à la commission des affaires municipales et qu'il aurait été d'accord pour continuer nos travaux à la commission parlementaire des transports.

M. PAUL: Ma présence ne sera pas requise en Chambre pour l'étude du bill 20.

M. PINARD: Pour nous avancer, est-ce que les membres de la commission seraient prêts à aller un peu plus tard cet après-midi ou bien si... Je veux être de bon compte avec tout le monde, mais, par contre, il faut bien admettre que nous avons eu plusieurs contraintes.

M. PAUL: Il faut admettre aussi qu'on a un système qui ne fonctionne peut-être pas tel qu'on l'avait prévu.

M. PINARD: Je ne fais le procès de personne, seulement je constate une situation comme vous tous et j'essaie de tirer le meilleur parti possible de la situation en demandant la bonne coopération de tous, en partageant les mêmes contraintes que vous, finalement.

M. LEGER: Personnellement, mardi soir, je n'aurais pas pu être présent à cette commission alors que, mardi matin, j'ai pensé...

M. PAUL: Vous vous ferez remplacer par M. Tremblay, vous y avez été assez peu souvent. Il n'y aura pas grand changement.

M. LEGER: Cela règle votre problème, mais ça ne règle pas le mien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pourrai vous remplacer.

M. LEGER: Oui, je sais. Je m'attendais à ce qu'on siège mardi matin, parce que je vais être pris ailleurs mardi soir.

Je vous fais part de ma contrainte.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Moi aussi j'ai une contrainte cet après-midi, il faut que j'aille entourer ma femme et mes enfants.

M. LEGER: Vos enfants ne sont pas tous au même endroit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça, ils sont à divers endroits. L'application du code de la route, il ne faut pas que j'aille trop vite.

M. PAUL: Continuons.

#### Transport scolaire (suite)

M. PINARD: Nous allons procéder quand même à la discussion des amendements et nous verrons après.

L'article 101 du projet de loi 23 réimprimé est modifié. Le sous-paragraphe a) en ajoutant à la neuvième ligne du paragraphe b) après le mot "transport" les mots suivants: "aller et retour".

M. PAUL: Vous êtes à b)?

M. PINARD: Mon amendement est a) mais il s'applique à b) de la page 28.

M. PAUL: Très bien.

M. PINARD: Excusez-moi, au cas où il y aurait une mauvaise interprétation de mes paroles, c'est bien un amendement que nous apportons à l'article 475 a) pour voir au transport des élèves à une école sous sa juridiction ou sous celle d'une commission scolaire, etc. L'amendement est pour dire ceci précisément: En ajoutant à la neuvième ligne du paragraphe b) après le mot "transport", les mots "aller et retour".

Je pense qu'il n'y a pas d'erreur en prenant le texte de l'amendement et en faisant la correspondance avec l'article 475, page 28 du bill 23. Nous sommes sûrs de ne pas nous tromper.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Page 28, paragraphe b). Il y a deux b) là. Cela ferait b b).

M. PAUL: Il y a deux b).

M. PINARD: M. le Président, il y a un moyen plus simple pour bien nous comprendre. Nous allons faire le premier amendement de façon verbale. Nous allons prendre le bill 23, à la page 28, au paragraphe a).

M. PAUL: Paragraphe a).

M. PINARD: Pouvoir au transport...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Aller et retour.

M. PINARD: ... aller et retour...

M. PAUL: Le ministre parle mieux qu'il n'écrit.

M. PINARD: ... des élèves à une école sous sa juridiction, etc. Donc, pouvoir au transport, aller et retour, des élèves à une école sous sa juridiction, etc.

M. LE PRESIDENT: Ce qui veut dire que l'amendement qui était prévu au paragraphe b) devient l'amendement au paragraphe a) de la page 28.

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qui est en fait au paragraphe b)...

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): De l'article 101.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRÉSIDENT: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis tellement habitué aux techniques législatives.

M. PAUL: Paragraphe b), deuxièmement.

M. PINARD: Sur le texte de l'amendement que je vous ai distribué, il faut enlever le paragraphe b).

M. PAUL: Le paragraphe b): En remplaçant à la cinquante-troisième ligne... C'est ça?

M. PINARD: C'est ça. Ce qui se lit dans le texte de l'amendement: En remplaçant à la cinquante-troisième ligne du paragraphe b) le mot "un" par le mot "trois". Tout ça c'est biffé dans le texte de l'amendement.

M. LE PRÉSIDENT: Le paragraphe c) ne devient pas...

M. PINARD: On ne touche à rien. Ce qui vient d'être biffé et qui était b), disparaît et c), dans le texte de l'amendement, devient b): En remplaçant le second alinéa du paragraphe 6 de l'article 475 de la Loi de l'instruction publique par le suivant: "Aucune commission régionale ne peut adjuger d'une façon finale un contrat de transport en vertu du paragraphe 3 du présent article, avant d'avoir fait statuer au préalable la Commission des transports du Québec sur l'adjudication; la Commission des transports du Québec peut approuver le prix d'une soumission, en réduire le prix ou ordonner à la Commission scolaire de demander de nouvelles soumissions publiques".

En somme, cet amendement remplace le paragraphe...

M. PAUL: Le deuxième paragraphe.

M. PINARD: Le deuxième paragraphe de sixièmement...

M. PAUL: Page 29.

M. PINARD: ... page 29 du bill 23.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le paragraphe qui commence par: La Commission des transports du Québec adjuge tout contrat.

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On remplace ça par ce que vous venez de nous soumettre.

M. PINARD: On remplace ce paragraphe par ce que je viens de lire.

M. LE PRÉSIDENT: Il est biffé et remplacé par l'amendement que le ministre vient de lire.

M. PINARD: Est-ce qu'on me permettrait de revenir à la page 28 du bill 23, s'il vous plaît, pour faire l'amendement de façon verbale? Au paragraphe 3, à la dix-septième ligne, ajouter après le mot "les"...

M. PAUL: Avant "taux et tarifs".

M. PINARD: C'est ça, avant "taux et tarifs", ajouter après le mot "les" le mot "normes de taux et tarifs déterminées."

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. PAUL: Un instant, s'il vous plaît.

M. LE PRÉSIDENT: Pour le bénéfice du journal des Débats, on reprend: "Ces prolongations se font en y appliquant des normes de taux et de tarifs déterminées."

M. PINARD: C'est ça.

M. PAUL: C'est ça.

M. PINARD: J'aurais un autre amendement, M. le Président, à apporter à l'article 166 mais, avant d'adopter cet amendement, il serait peut-être préférable de continuer la discussion de l'article 101 et de l'adopter pour avoir ces concordances absolument nécessaires.

M. PAUL: On peut aller à 166, M. le Président.

#### Dispositions transitoires et finales

M. PINARD: A la page 43 du projet de loi 23, l'article 166 du projet de loi 23 réimprimé est modifié: a) en retranchant aux cinquième, sixième, septième et huitième lignes les mots: "toutefois ces conditions devront être ratifiées dans chaque cas par la commission qui doit délivrer un permis spécial d'un an". C'est-à-dire que les cinq lignes du paragraphe qui apparaissent en haut de la page 44 du bill 23 disparaissent...

M. PAUL: Sauf la première.

M. PINARD: ... pour être remplacées... Les quatre dernières lignes. Est-ce qu'on se comprend bien, ça va bien, M. le Président?

M. LE PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. PINARD: Nous faisons sauter...

M. PAUL: Après "1971/1972, page 44, en haut, ça arrête là.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Alors, les quatre lignes de la page 44 sont biffées.

M. PINARD: C'est ça. A partir de "toute-fois".

M. LE PRESIDENT: A partir de "toute-fois".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On ne l'approuve pas, en fait, on fait juste l'insérer pour fins de discussion parce qu'il faut voir les raisons de tout ça. La curiosité renaît.

M. PAUL: Il y a eu une temporaire relâche.

M. PINARD: Un autre amendement, M. le Président. A l'article 166, nous ajoutons...

M. PAUL: Vous n'avez pas envie de réinscrire le texte toujours?

M. PINARD: ... les alinéas suivants: "Une commission scolaire peut procéder à une demande de soumissions lorsque les coûts de transport payés par la commission scolaire sont supérieurs aux subventions versées par le ministre de l'Education pour le transport quotidien au début et à la fin des cours".

M. PAUL: Pourquoi ne pas dire "durant l'année scolaire" au lieu de dire: "le transport quotidien au début et à la fin des cours". Je ne comprends rien. Il est vrai que c'est vendredi après-midi. Mon intelligence s'obscurcit.

M. PINARD: Si vous voulez, pour économiser du temps et être sûr que l'explication est la bonne, je laisserai le soin à M. Lois Lachapelle de vous expliquer pourquoi nous apportons cet amendement. M. Lachapelle, voulez-vous l'expliquer? Et si c'est nécessaire, je donnerai d'autres explications; mais je ne le pense pas.

Ces dispositions s'appliqueront dans le cas des contrats de transport qui seront prolongés, c'est-à-dire les contrats de 1971-1972 qui seront prolongés en 1972-1973. En vertu de l'article 166, les contrats sont prolongés. Ces contrats ont été accordés en 1971-1972. Au moment où les commissions scolaires les ont approuvés, le bill 23 n'était pas en vigueur, évidemment, l'an dernier. Alors, les commissions scolaires ne savaient pas... Evidemment, il était possible que le bill soit approuvé aujourd'hui. Alors, les contrats sont prolongés. Des subventions sont versées aux commissions scolaires pour le paiement de ce transport et il arrive que des entrepreneurs soumissionnent à des prix plus élevés que les subventions versées aux commissions scolaires. Exemple, un entrepreneur peut soumissionner à \$200,000, les subventions versées par le ministère peuvent être de \$175,000. Le montant de \$25,000 est payable par les contribuables sous forme de taxe. La commission scolaire était d'accord pour accepter le

contrat à \$200,000 en 1971-1972, mais là, on fait une obligation à la commission scolaire de prolonger les contrats pour 1972-1973. En même temps, on lui donne la possibilité, si elle pense avoir des meilleurs coûts de transport de la part des entrepreneurs, de demander de nouvelles soumissions publiques afin, autant que possible, que l'entrepreneur, par les prix qu'il déposera, puisse entrer dans les normes de subventions du ministère, pour que ces dernières acquittent les coûts exigés par l'entrepreneur. C'est le jeu que nous laissons à la commission scolaire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous enlevez d'une main ce que vous avez donné de l'autre.

M. PINARD: De quelle façon?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est que vous mettez en cause la question de la reconduction des contrats.

M. PINARD: C'est parce que la commission scolaire, n'était pas alors en mesure de savoir que, l'an prochain, les contrats seraient reconduits. Elle était prête à accepter \$25,000 non subventionnés, à imposer les contribuables en conséquence pour l'année 1971-1972, mais là, on la met devant l'obligation d'imposer encore une fois les contribuables pour une autre année, sans qu'elle le désire. Ce n'est pas possible de faire autrement. On met la commission scolaire en face de la possibilité de juger si elle pense avoir de meilleurs contrats pour la prochaine année. Et elle dit: Il me semble que les contrats resteront au même prix. Alors, on prolonge les contrats avec \$25,000 ou on demande des nouvelles soumissions, parce qu'on pense qu'on aura des meilleurs coûts.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On demande des nouvelles soumissions.

M. PAUL: Ce n'est pas une nouvelle négociation.

M. PINARD: Non, ce sont des nouvelles soumissions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela change tout.

M. PINARD: Mais il arrive que la commission scolaire, avant d'agir, examinera l'affaire. C'est possible que l'entrepreneur exige des coûts plus élevés, mais il est aussi possible que l'entrepreneur entre dans les normes de subvention du ministère. Alors, tout peut-être gelé et on prolonge les contrats tout simplement. La commission scolaire, j'entends.

M. PAUL: Alors, vous tombez dans une discrétion qui sera extrêmement dangereuse.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est là que vont se faire le jeu et les combines.

M. PINARD: Dangereuse,... Cela a toujours été comme cela. La commission scolaire, après que le contrat est expiré...

M. PAUL: La commission scolaire est obligée de demander des nouvelles soumissions.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Là, en partant, vous dites: Les contrats sont reconduits pour l'année 1972-1973. C'est ce que vous nous dites. Du moment que ça ne correspondra pas au montant de la subvention versée, il n'y a plus de reconduction des contrats; ce sont de nouvelles soumissions.

M. PINARD: Parce que la commission scolaire est dans un carcan. L'an passé elle était prête à accepter au nom de ses contribuables un montant de \$25,000 de dépenses inadmissibles. Maintenant, on l'oblige à prolonger cette acceptation. Elle n'a pas d'autre choix. Elle ne consentait pas, elle, à accepter pour deux ans, le montant de \$25,000. Elle consentait à l'accepter pour un an. Maintenant, on la met en face du choix de le maintenir ou de le prolonger. Il y a des commissions scolaires qui ont des montants de, je ne sais pas, disons \$250,000 de dépenses inadmissibles. Elles étaient prêtes à accepter ce montant pour l'an passé, mais à le prolonger sur deux ans.

M. PAUL: Est-ce que vous prétendez que les commissions scolaires auraient réalisé une grosse économie en procédant à de nouvelles demandes de soumissions? Je parle dans tout le territoire du Québec.

M. PINARD: Il y a \$2 millions d'un montant de dépenses inadmissibles...

M. PAUL: Combien coûte le transport écolier au Québec?

M. PINARD: Le transport matin et soir: \$62,500,000 pour 1970-1971.

M. PAUL: Et en Ontario?

M. PINARD: En Ontario, j'avais des chiffres....

M. PAUL: On m'a parlé de \$39 millions.

M. PINARD: Non, non.

M. PAUL: Non.

M. PINARD: Nous l'avons vérifié.

M. BERTHIAUME: Nous l'avons vérifié déjà lorsque vous aviez soulevé ce point.

M. PINARD: C'est plus dispendieux par élève. Il y a moins d'élèves transportés en Ontario qu'au Québec. Pour l'Ontario nous avons les chiffres pour 1969-1970. En 1969-1970 au Québec, c'était \$59,087,000; en Ontario, c'était \$49,532,000. A cette même période, au Québec on transportait 662,000 élèves et en Ontario, 531,000. On arrive à un coût moyen de \$93.17 l'élève en Ontario et \$89.18 au Québec.

M. PAUL: Très bien!

M. PINARD: C'est la commission scolaire qui aurait cette possibilité... C'est le cas de la commission scolaire Lapointe, par exemple. Elle était prête. Après analyse, elle a choisi d'accorder les contrats, même s'ils étaient à \$180,000 de dépenses inadmissibles. On parle de l'année 1971-1972. Maintenant, en adoptant le texte tel quel, on force la commission scolaire à imposer ses contribuables sans qu'elle le veuille, pour une autre année.

M. PAUL: Est-ce que vous avez bien lu la portée de l'amendement que vous ajoutez? A l'article 166, premier paragraphe, vous dénoncez le principe de la reconduction des contrats. "Tout contrat annuel pour le transport des élèves pour l'année 1972-1973 est accordé aux mêmes conditions que celles qui prévalent pour l'année 1971-1972."

M. PINARD: C'est "peut".

M. PAUL: Ce n'est pas marqué "peut".

M. PINARD: Non, mais...

M. PAUL: " ... est accordé...".

M. PINARD: Mais l'amendement c'est: "Une commission scolaire peut procéder à une demande de soumissions..."

M. PAUL: Par l'amendement, vous venez détruire le principe que vous venez d'établir par le premier paragraphe.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous enlevez d'une main ce que vous avez donné de l'autre, je vous l'ai dit tout à l'heure, M. Lachapelle, et ça met en cause la rentabilité des entreprises du transport. A qui vont être demandées les nouvelles soumissions? Aux entrepreneurs qui ont déjà les contrats et dont les contrats seraient reconduits en vertu de l'article ou à d'autres entrepreneurs?

M. PINARD: Par contre, il y a de nouveaux contrats de transport qui vont être demandés par les commissions scolaires à cause des nouveaux services. L'article 165 autorise la demande de soumissions pour les nouveaux contrats. Cela répond à la question: A qui vont être demandés les nouveaux contrats? Ils vont être demandés aux entrepreneurs qui vont être sur place.

M. PAUL: Avec le bill 27 qui réduit le nombre des commissions scolaires à 164 ou 165, c'est donc dire qu'il va y avoir des demandes de soumissions partout dans le territoire du Québec.

M. PINARD: Non, il n'y en n'aura pas aux endroits où les coûts de transport sont exactement à l'égal des subventions ou inférieurs. C'est dans la majorité des cas. C'est dans 90 p.c. des cas de demandes de soumissions. Il y a \$2,200,000 de dépassement. Ces \$2 millions sont répartis seulement dans quelques endroits du Québec: Québec, \$500,000; Lapointe, \$200,000; l'Outaouais, \$200,000 et d'autres. Ce n'est que dans ces endroits qu'il va y avoir possibilité de demander de nouvelles soumissions. Et là, pour la commission scolaire, il est possible que le coût augmente lors d'une nouvelle demande de soumissions.

Alors il est possible, à ce moment, qu'elle dise: Il vaut mieux ne pas courir de risque et garder les \$200,000 qui étaient inadmissibles.

M. PAUL: Elles vont demander des soumissions publiques pour rien.

M. PINARD: Elles n'en demanderont pas parce que c'est trop dangereux de perdre le reste.

M. PAUL: A l'article 165, lisez. Vous permettez, M. le Président? Aucun contrat pour le transport des élèves, pour l'année 1972-1973, ne peut être accordé pour une durée de plus d'un an, sauf dans les cas déterminés par règlement et aux conditions qui y sont prévues. Quels sont ces règlements et quelles sont les conditions prévues? Où est-ce qu'on va trouver ça? Conditions et règlements prévus et imposés par qui?

M. LATULIPPE: M. le Président, est-ce qu'il y a des organismes qui vous ont suggéré...

M. PAUL: Un instant, j'ai posé une question.

M. LATULIPPE: ... cet amendement?

M. PINARD: Evidemment, si on continuait le texte de l'amendement, je pourrais expliquer ce qui nous a amenés à ça. Parce que l'autre partie de l'amendement nous a été suggérée à la demande de certains organismes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Des organismes de quelle nature?

M. PINARD: L'Association du transport écolier du Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, ça change tout.

M. LATULIPPE: J'aimerais demander à M.

Lachapelle s'il serait en mesure de me dire s'il y a des commissions scolaires qui ont manifesté l'intention de se servir d'une clause comme celle-là, jusqu'à maintenant.

M. PINARD: Non, il n'y a pas de commission scolaire qui ont manifesté cette intention. On est obligé d'inscrire cet amendement, au moment où les entrepreneurs en transport nous ont demandé d'avoir la possibilité de... En principe, les contrats sont prolongés pour tout entrepreneur qui le désire. Maintenant ils disent ceci: Dans le cas d'un entrepreneur qui a obtenu un contrat il y a trois ans, il ne savait évidemment pas qu'en 1972 les contrats seraient prolongés; il a soumissionné en conséquence. Ce qui arrive, c'est qu'on lui prolonge ses contrats pour une autre année, alors qu'il a soumissionné sur des coûts d'il y a trois ans et que la situation n'était absolument pas la même. Il a signé des conventions collectives. Le coût de l'essence a augmenté. Alors on lui prolonge ses contrats de transport. L'entrepreneur est devant une situation intenable. On prolonge, 1972-1973, aux mêmes conditions, c'est-à-dire aux coûts qu'il y avait il y a trois ans, les contrats de transport. C'est une situation intenable. L'association nous a demandé que les entrepreneurs, dans ces conditions, aient la possibilité de mettre fin à leur contrat et de procéder à une nouvelle demande d'offres publique. C'est l'association qui a demandé ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): De procéder à une nouvelle demande?

M. PINARD: Oui, que la commission scolaire ne prolonge pas les contrats et que les entrepreneurs puissent avoir de nouvelles demandes de soumissions. C'est une entente qui a eu lieu hier, après discussion avec l'Association du transport écolier du Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que je voulais savoir. Lorsque nous sommes venus en commission parlementaire, ici, ce n'est pas ce qui avait été dit. Il avait été question de négociation du contrat qui pourrait être reconduit et non pas de demande de nouveaux appels d'offres. Vous n'étiez peut-être pas ici quand nous avons discuté de cette question avec les témoins qui sont venus ici. Là, vous nous dites que cet amendement proviendrait d'une discussion que vous avez eue récemment, hier?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avec l'Association du transport écolier?

M. PINARD: Absolument. L'an passé, l'association...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ecoutez, pour être bien clair, qu'est-ce qu'on vous a demandé exactement?

M. PINARD: On nous a demandé, pour la prochaine année, que les contrats de transport...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On vous a demandé qu'on procède à de nouveaux appels d'offre?

M. PINARD: Non, la première demande, c'est que les contrats soient...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... soient reconduits.

M. PINARD: ... renouvelés avec une augmentation de 10 p.c. On a discuté et on a dit qu'une augmentation de 10 p.c... D'abord il y avait le problème des 10 p.c. Pourquoi pas 6 p.c, pourquoi pas 12 p.c? Deuxièmement, c'est qu'en mettant le taux fixe il y avait le problème d'augmenter le contrat des entrepreneurs, qui avaient déjà de plantureux contrats à des prix assez imposants, et d'augmenter aussi les entrepreneurs qui avaient des contrats à des prix qui n'étaient pas avantageux.

C'était donc la difficulté de mettre un taux fixe dans la loi. Ce qui aurait pu régler le problème aurait été de faire examiner par la Commission des transports chacun des contrats et de donner la liberté à la Commission des transports d'ajuster chacun des contrats en considérant les augmentations de coût depuis le moment où l'entrepreneur a obtenu ledit contrat. La difficulté qui se pose est de créer à ce moment-ci la Commission des transports assez rapidement pour être en mesure de la faire fonctionner pour le mois de juillet, parce que les contrats de transport se renouvellent. Or, c'est impossible.

M. PAUL: Le ministre n'a pas l'intention de démissionner aussi vite.

M. PINARD: La Commission des transports, oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le juge Roy non plus, il relève de maladie, il devrait reprendre...

M. PINARD: L'autre possibilité aurait été d'autoriser le ministre des Transports, par ses fonctionnaires, à discuter des ajustements avec les entrepreneurs, pour éviter la négociation, c'est une question à n'en plus finir. A ce moment-là, l'Association du transport écolier qui, l'an passé, à mon avis, n'avait pas discuté de cette question précise de la reconduction des contrats nous demande cette année d'augmenter les contrats de 10 p.c. Il est certain qu'on a fait la preuve devant l'association que ce n'était pas possible de s'entendre sur le taux, il y a des complications, il y a différents taux, qui sont flottants d'un entrepreneur à l'autre et, deuxièmement, d'appliquer cette politique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quand vous

dites que l'association n'avait pas discuté l'an passé de reconduction, c'est parce que le projet de loi ne prévoyait pas une telle reconduction.

M. PINARD: Oui, il le prévoyait à l'article 166.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais ce n'est pas comme cela que ç'avait été présenté quand nous en avons discuté ici avec les représentants des diverses associations; on avait demandé un système qui permettrait à l'entrepreneur de garder son contrat pendant trois ans. On n'avait pas prévu le délai qui se situe depuis le moment où on change de système pour passer à un autre; cela n'était pas précisé comme cela dans l'ancien projet de loi.

M. PINARD: On me dit que, dans le texte original du bill 23, ces dispositions apparaissent, sauf que, le bill 23 ayant été discuté en commission parlementaire assez longuement, les délais sont passés et, avec le retard accumulé, cela n'a pas permis au ministère de l'Éducation ou au ministère des Transports ainsi qu'à l'association d'en arriver à un modus vivendi; c'est pourquoi nous arrivons aujourd'hui avec un amendement qui nous apparaît satisfaisant pour les transporteurs scolaires.

M. BERTHIAUME: L'article 158 de l'ancien bill, page 39.

M. PINARD: L'article 159 du texte original du bill 23 pourvoyait aux mêmes conditions que celles qui apparaissent à l'article 166 du texte du bill 23 réimprimé, mais il est possible, comme dit le député de Chicoutimi, qu'à l'époque de la commission parlementaire des transports, cela n'ait pas été ainsi compris par toutes les parties qui se sont présentées devant la commission.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'ailleurs, si vous relisez le texte, il n'était pas possible de le comprendre comme cela, on disait simplement : Aucun contrat pour le transport des élèves pour l'année 1971-1972 ne peut être accordé pour une durée de plus d'un an, sauf dans les cas déterminés par règlement et aux conditions qui y sont prévues. Il n'est pas question de reconduction ici.

M. BERTHIAUME: Oui, mais il faut lire l'article 159.

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

M. PINARD: A 159, on reproduit les mêmes dispositions que 166 maintenant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est dommage que je n'aie pas le journal des Débats, ce n'est pas tout à fait comme cela qu'on a discuté le cas.

M. PINARD: Avec votre permission, M. le Président, à l'article 166 du texte du bill 23 réimprimé, on pourrait peut-être apporter un amendement de texte en changeant le mot "accorder", à la troisième ligne de la page 43, par le mot "renouveler". Alors, il n'y aura pas d'ambiguïté. L'article 166 du bill 23 se lirait maintenant comme suit: "Tout contrat annuel pour le transport des élèves, pour l'année 1972-1973, est renouvelé aux mêmes conditions que celles qui prévalent pour l'année 1971-1972".

M. PAUL: Vous ne me remerciez pas d'avoir soulevé le problème?

M. PINARD: J'ai dit que le travail de la commission parlementaire des transports était un travail très positif, qui m'aidait beaucoup dans mon travail d'explication et dans la rédaction des amendements qu'il faut apporter en cours de route.

M. PAUL: Plus nous avançons, plus nous apprenons la loi.

M. PINARD: Je pense l'avoir dit clairement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non seulement ça vous aide mais ça vous facilite déjà les jugements que vous allez rendre.

M. PINARD: Je n'en attendais pas moins des membres de la commission parlementaire des transports, parce que je sais que le travail d'un député de l'Opposition doit être un travail positif.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Merci, au nom de mon collègue.

M. PAUL: On en est gêné, M. le Président, il doit y avoir anguille sous roche.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: Jugez cela au mérite.

M. PAUL: On va revenir à nos oignons. Article 101.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, l'article 166 est suspendu, parce qu'il y a de la viande, comme on dit, là-dedans. C'est vendredi on ne peut pas en manger.

M. PAUL: On espère partir bientôt, la circulation est dense aujourd'hui, la veille de la fête de la Saint-Jean-Baptiste. Il y en a beaucoup qui s'en vont manifester un faux nationalisme à Montréal.

M. LEGER: On est toujours dans le bill 23?

M. PINARD: Oui. Est-ce que vous partez

avec le système de transport scolaire ou le système de transport en commun?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce Pauline Julien qui vient vous chercher?

M. LEGER: Vous aimeriez avoir ma place?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non.

M. BERTHIAUME: Il n'a pas deux minutes.

M. PINARD: Est-ce qu'on pourrait continuer la discussion des amendements à l'article 166?

M. PAUL: M. le Président, nous avons parfaitement confiance en M. Lachapelle, puisque le ministre en a assez confiance pour l'asseoir momentanément à sa droite, il a un nom religieux, mais il conviendra que ce n'est pas encore l'évêque du ministère des Transports et Dieu me garde qu'il porte un tel nom, au sein d'un tel ministère. Je crois qu'il nous faudrait peut-être relire un peu les mémoires. Ce n'est pas pour être désagréable à mon excellent ami, il a été tellement gentil pour moi aujourd'hui.

M. PINARD: Vous voulez faire un retour aux sources.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est parce que j'ai eu l'occasion à l'heure du déjeuner de discuter et il y a des gens qui m'ont parlé de cela.

M. BLANK: Vous avez dit qu'il y avait une siesta.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quinze minutes, j'ai fait la méridienne, comme on dit en Europe.

M. PINARD: Après avoir relu les mémoires présentés devant la commission parlementaire, c'est qu'il n'y avait rien qui touchait la reconduction des contrats. C'est pourquoi je vous demande si la chose vous apparaît possible de continuer la discussion des amendements à l'article 166.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne suis pas prêt à accepter ça.

M. PAUL: Si nous avons été prévenu à temps, avant l'ajournement pour le déjeuner, nous aurions continué à siéger jusque vers une heure et demie. Ce matin, le leader du gouvernement a bien spécifié que nous siégerions à peu près jusque vers l'ajournement de la Chambre. Tous savent que l'ajournement de l'Assemblée nationale s'est fait à une heure trente-cinq. Nous avons déjà donné une heure et demie cet après-midi pour des raisons que le ministre va comprendre. Je connais son anxiété, sa hâte, sa justification, sa demande, son espoir, ses désirs

mais, d'un autre côté, nous avons besoin peut-être de relire les mémoires à la suite des informations que vient de nous donner M. Lachapelle et qui peuvent nous aider à mieux comprendre encore le texte et la justification des amendements que le ministre nous propose.

Je me permets, M. le Président, de demander l'ajournement des travaux de la commission. Il est quatre heures moins cinq.

M. LE PRÉSIDENT: Je m'en remets à la décision des membres de la commission.

M. PINARD: Evidemment, il m'est bien difficile de travailler tout seul, alors je comprends...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'aimerais dire ceci au ministre: Nous avons travaillé beaucoup sur ce projet de loi, c'est un projet de loi difficile. Je suis inquiet au sujet de ça parce que je veux me rafraîchir la mémoire, je vais revoir les mémoires et la proposition de mon collègue...

M. PAUL: M. le Président, je suis un peu, pas tout à fait encore...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis malheureux de dire ça parce qu'il faudrait qu'on aille plus vite.

M. PAUL: Celui dont je parlais en ce moment; je suis un peu comme le vieux, vieux, vieux chef PQ, je commence à vieillir. Je dois vous dire que je suis vidé. C'est pour ça que je demande l'ajournement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'en dites-vous, M. le député?

M. LEGER: Cela fait longtemps que j'avais remarqué qu'il était vidé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais il s'est rempli.

M. LEGER: Cela dépend avec quoi. Mais je proposais l'ajournement sine die et non pas précisément mardi soir. Je pense que s'il y avait possibilité d'entente...

M. PINARD: Ecoutez là...

M. PAUL: M. le Président, vu que demain c'est surtout la fête de notre collègue, M. Léger, avec François-Albert Angers, Michel Chartrand et toute la kyrielle, nous pourrions, pour lui être agréable, accepter le terme conventionnel d'ajournement sine die, quitte à ce que nous arrêtions, dès mardi matin, l'heure précise de nos délibérations.

M. PINARD: Sous réserves de ce qui peut être accepté mutuellement.

M. PAUL: C'est ça.

M. PINARD: Comme journée de travail de mardi.

M. LE PRÉSIDENT: La commission ajourne sine die.

M. LEGER: M. le Président, il y a deux points. D'abord, je pense que la journée de mardi avait été réservée, à partir de dix heures du matin, à la commission des affaires municipales. On a aussi réservé mercredi pour les affaires municipales et, comme ces deux journées-là étaient pour les autres bills que ceux de Montréal et que Montréal doit quand même revenir, je pense, jeudi...

M. PAUL: Il n'a jamais été question de ça.

M. LEGER: M. le Président, quand même... Le ministre a dit qu'il aurait un amendement précis à présenter avant une semaine.

M. PAUL: Le ministre a dit que ça irait probablement dans l'autre semaine pour la tenue d'une séance de la commission parlementaire des affaires municipales, pour compléter l'étude du bill de Montréal. Il a dit ça hier soir.

M. LEGER: Bon, de toute façon, je suis d'accord pour ajourner sine die et je remarque aussi, à mon grand déplaisir, que le député de Maskinongé a dit que ce n'était pas sa fête la journée de la Saint-Jean. Cela me surprend qu'il ait dit ça.

M. PAUL: Non, c'est la fête de tout bon citoyen canadien de culture française.

M. LEGER: Ce n'est pas ce qu'il vient de dire.

M. PAUL: Ce n'est pas la fête d'un pays indépendant.

M. LEGER: C'est la fête...

M. PAUL: Oui, des...

M. LEGER: C'est la fête des...

UNE VOIX: La fête du FLQ.

M. PAUL: C'est la fête des faux patriotes tels que François-Albert Angers et ses objets de musée.

M. LE PRÉSIDENT: La séance ajourne à...

M. PINARD: Invitez donc tous les membres de la commission parlementaire à faire état de leurs transports nationalistes en fin de semaine, selon leur conscience.

M. PAUL: N'oubliez pas d'aller à la messe et d'aller communier surtout.

M. LE PRÉSIDENT: La commission ajourne sine die.

(Fin de la séance à 15 h 59)