



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session — 29^e Législature

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

Projet de loi no 23 — Loi des transports (8)

Les 27 et 28 juin 1972 — N° 67

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Transport scolaire (suite)	B-4041
Subventions pour le transport scolaire	B-4042
Transport par les CEGEP.	B-4043
Transport des produits laitiers.	B-4045
Communauté urbaine de Québec.	B-4048
Communauté urbaine de Montréal.	B-4062
Communauté régionale de l'Outaouais.	B-4068
Municipalités régies par le code municipal.	B-4068
Ville de Québec.	B-4069
Ville de Montréal.	B-4069
Ville de Laval.	B-4069
Rive sud de Montréal.	B-4071
Interruption d'un service de transport.	B-4073
Dispositions transitoires et finales.	B-4083
Publication des avis (suite).	B-4098
Définitions (suite).	B-4099
Interruption d'un service de transport (suite).	B-4101
Lampes aveuglantes.	B-4103
Pollution par le bruit.	B-4105
Entrée en vigueur de la loi.	B-4106

PARTICIPANTS

M. Julien Giasson, président
M. Fernand Picard, président suppléant
M. Jean-Noël Tremblay
M. Bernard Pinard
M. Paul Berthiaume
M. Charles Tremblay

M. Rémi Paul
M. Guy Leduc
M. Harry Blank
M. Gabriel Loubier
M. Jean-Louis Béland
M. Raymond Mailloux

*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 mardi 27 juin 1972

(Seize heures dix minutes)

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

Transport scolaire (suite)

M. LE PRESIDENT: Lors de l'ajournement de notre commission, il y avait eu des commentaires apportés à l'article 101 du projet de loi no 23. Nous devrions poursuivre et terminer la discussion dudit article 101, quitte à l'adopter après et à procéder à l'étude des autres articles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'article 101, je pense que nous avons à peu près terminé les observations que nous avons à faire, sauf que nous avons bifurqué vers l'article 166, au sujet du renouvellement des contrats avec les commissions scolaires. Je ne sais pas comment le ministre veut procéder.

M. PINARD: Je pense que nous avons commencé la discussion de l'article 101, en présentant aussi des amendements au cours de la discussion de vendredi. Par exemple, à l'article 475 a), au paragraphe numéroté 2 a), j'ai apporté un amendement, pour ajouter, après les mots: "pourvoir au transport", les mots: "aller et retour". Au sous-paragraphe b), il n'y a pas d'amendement à apporter. Je crois que cela ne soulève pas de discussion.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les paragraphes a) et b), cela va. Au paragraphe 3, vous avez ajouté: "les normes". "Ces prolongations se font en y appliquant les normes de taux et tarifs déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil; ces taux et tarifs doivent tenir compte de l'évolution des coûts depuis le début de la période initiale de trois ans". C'est ici que nous avons bifurqué et que nous nous sommes rendus à l'article 166.

M. PINARD: Est-ce que le sous-paragraphe 3 est adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je souligne au ministre que c'est à cet endroit que nous avons fait une petite incursion du côté de l'article 166.

M. PINARD: Du côté de l'article 166, oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous pourrions revenir à l'article 166.

M. PINARD: On me dit qu'il n'y a aucun amendement à apporter au sous-paragraphe 3.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Sauf: "les normes de taux et tarifs".

M. PINARD: C'est cela. "Les normes de taux et tarifs".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): "Déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil". Cela va pour le paragraphe 3.

M. PINARD: Le paragraphe 3 serait adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Nous sommes rendus au sous-paragraphe 4. Il n'y a pas d'amendement. Est-ce que nous l'adoptons tel quel?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Il y a un amendement au sous-paragraphe 5. Le sous-paragraphe 5 de l'article 475 de la Loi de l'Instruction publique, ajouté par l'article 101 du bill 23, est modifié en ajoutant, à la troisième ligne, après les mots: "il y a", les mots suivants: "une commission de transport ou". Si on fait la lecture du sous-paragraphe 5: "Nonobstant le paragraphe 3, une commission scolaire régionale dans le territoire de laquelle il y a...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un détenteur...

M. PINARD: ... une commission de transport ou un détenteur de permis de transport en commun accessible au public...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ah bon!

M. PINARD: ... ou à une catégorie de personnes, etc.."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, ça va.

M. PINARD: Adopté; 5 a), il n'y a pas d'amendement. Est-ce que nous l'adoptons tel quel?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, ça va.

M. PINARD: Article 5 b), adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Article 5 c) aussi.

M. PINARD: Article 5 c), il n'y a pas d'amendement, adopté.

Article 5 d), il n'y a pas d'amendement, adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Sous-paragraphe 6, premier alinéa, aucun amendement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Supprimer le deuxième.

M. PINARD: Nous remplaçons le deuxième alinéa par les mots suivants: "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".

M. BERTHIAUME: ... la Commission des transports du Québec plutôt que du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous dites, dans la deuxième partie: "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".

M. PINARD: Oui, c'est pour couvrir les cas que nous avons discutés jeudi et vendredi lorsque vous avez interviewé vous-même M. Lachapelle sur le mécanisme de renouvellement des contrats ou l'adjudication.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, nous allons y revenir à propos des amendements à l'article 166 parce que, n'oubliez pas que vous admettez ici un principe, vous admettez que les contrats peuvent être soumis à une régie, peuvent être soumis à la Commission des transports, que le prix de la soumission, que le montant de la soumission peut faire l'objet d'une décision de la Commission des transports. Le ministre est bien conscient de la portée de cet amendement-là. Je n'ai pas d'objection à cet amendement. Il fait mon affaire parce qu'il est admis ici que la Commission des transports peut approuver le prix d'une soumission, en réduire le prix ou ordonner à la commission scolaire de demander de nouvelles soumissions publiques.

M. PINARD: Nous avons voulu clarifier la situation qui prévalait quant au texte contenu au sous-paragraphe 6, deuxième alinéa. Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans l'interprétation, nous avons voulu dire plus clairement que la responsabilité de l'adjudication d'un contrat est impartie à une commission scolaire, mais que, dans le cas d'une commission scolaire régionale, il ne peut pas y avoir d'adjudication d'une façon finale d'un contrat de transport scolaire à moins que la commission des transports du Québec n'ait statué au préalable sur cette adjudication.

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

M. PINARD: Alors, ce n'était pas aussi implicitement compris dans le texte avant son amendement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui. Maintenant, le ministre comprendra que ça permet ici au transporteur de faire grief devant la commission.

M. BERTHIAUME: Oui.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Très bien!

M. BERTHIAUME: C'est important!

M. PINARD: Les autres explications viendront un peu plus tard lorsque nous entreprendrons l'étude de l'article 166.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord! Mais je voulais bien faire expliquer par le ministre le sens de cet amendement. Quant à moi, l'amendement est accepté. L'amendement 6. Accepté.

M. PINARD: Alors, amendement 6. Accepté. Sous-paragraphe 7. Il n'y a pas d'amendement. Accepté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va, oui.

M. LE PRÉSIDENT: Article 102. Alors, l'article 101 est adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va!

M. PINARD: Avec les amendements. L'article 102. Les explications...

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

M. PINARD: C'est-à-dire que les deuxième et troisième sous-paragraphe de l'article 102 fixent le mécanisme par lequel les dépenses de transport sont réparties entre les commissions scolaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les commissions scolaires. Entre les constituantes, en somme.

M. PINARD: Oui. Adopté.

Subventions pour le transport des élèves

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Subventions pour le transport des élèves, article 103.

M. PINARD: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, messieurs!

M. PINARD: L'article 103 de la Loi des subventions aux commissions scolaires maintient le système actuel. Les commissions scolaires ne sont nullement pénalisées par le système de subventions préconisé à l'article 103. Elles ont les mêmes droits qu'auparavant; cependant, les subventions seront versées par le ministère des Transports au lieu de l'être par le ministère de l'Éducation.

M. BERTHIAUME: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'article 103 a), adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Le paragraphe b)?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président. Oui, cela va.

M. LE PRÉSIDENT: Le paragraphe c)?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va pour le paragraphe c) aussi. Cela va de soi.

M. LE PRÉSIDENT: Tout le reste va. L'article 103 est adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Le transport par chemins de fer a été adopté à une séance antérieure.

M. LE PRÉSIDENT: Les articles 104, 105 et 106, jusqu'à 125: Transport par les collèges d'enseignement général et professionnel. Article 125.

M. BERTHIAUME: Adopté.

Transport par les CEGEP

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le député de Napierville, Iberville, Laprairie, etc. Il faut que je paraphrase mes articles. C'est comme les clauses des conventions collectives, il faut que ce soit bien fait. Je suis à jour. Je voudrais faire une amende honorable.

M. PINARD: Est-ce que vous me permettez de faire des remarques préliminaires à l'article 125?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre me permettrait de faire une amende honorable avant?

M. PINARD: Certainement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas une confession générale. Vous savez que j'ai argumenté sur les mots "délivré" et "délivrance", et sur le

mot "émission". J'ai discuté avec M. le sous-ministre Roy, qui n'est pas là. J'ai révisé en fin de semaine avec lui, et "délivré" et "délivrance", à ma grande honte, c'est français!

M. PINARD: J'avais fait des recherches, moi aussi. Je l'ai vu dans un texte français.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'étais fâché contre moi.

M. PINARD: Quand il s'agit de l'émission d'un permis, on dit: la délivrance d'un permis. Je pense que c'est aussi français de dire: émettre et émission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais demander une information au président. Je suis arrivé à la commission à peu près quinze, vingt minutes en retard. Est-ce que j'ai mal compris ou si le leader parlementaire avait dit que cette commission siégerait seulement quand on aurait disposé du bill du ministre du Revenu à l'Assemblée nationale? Est-ce que ce n'est pas ce qu'il avait dit? Je ne veux pas me rendre détestable pour ça. Moi, j'avais compris, de la part du leader parlementaire, que la commission parlementaire des transports étudiait le bill 23 siégerait une fois qu'on aurait disposé du bill qui est à l'étude à l'Assemblée nationale. C'est pour ça que je suis arrivé en retard; je pensais qu'on siégeait après. Est-ce que ce n'est pas ce que le leader parlementaire avait dit?

M. LE PRÉSIDENT: Pour être honnête avec le député de Sainte-Marie, je n'ai pas compris la formulation de l'ordre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas pour justifier mon retard, mais je croyais qu'on siégeait seulement après. J'avais compris que le leader parlementaire l'avait bien mentionné.

M. BERTHIAUME: On vous le pardonne.

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

M. PINARD: Pour autant que nous n'avons pas brimé les droits du député de Lafontaine ou du parti qu'il représente, moi je suis d'accord.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais le député de Lafontaine est obligé de s'absenter pour aller à Montréal, vous devez être content.

M. PINARD: Non, je veux dire le député qui est devant nous,

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas nous qui sommes contents, c'est lui; c'est un beau voyage aller à Montréal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, je sais que le leader parlementaire avait dit que c'était après l'étude de l'autre bill.

M. PINARD: Là, je pense bien que tous ensemble, il va nous falloir...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne fais pas grief, c'est tout simplement pour savoir si...

M. BERTHIAUME: Il ne nous aurait pas fait trembler.

M. PINARD: Je veux être de bon compte. Tous ensemble, il va falloir être très vigilants pour la dernière partie de nos travaux sessionnels, parce que ce matin nous avons eu un avis comme quoi nous devons siéger à 10 heures. J'ai même reçu un télégramme, des membres de la commission parlementaire des transports l'avaient reçu, d'autres ne l'avaient pas reçu, alors ç'a créé un imbroglio. Il y avait effectivement deux commissions qui siégeaient ce matin, la commission des affaires municipales et la commission des transports; celle des communications, on me dit qu'elle n'a pas siégé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Elle a siégé, nous avons adopté la loi 35.

M. PINARD: Encore une fois, c'est la commission des transports qui s'est retirée de bonne grâce, pour faire place aux autres. Mais je pense que...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On devait siéger ce matin.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non, il avait été entendu vendredi soir...

M. PINARD: C'est d'ailleurs une erreur d'interprétation là encore.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En tout cas.

M. PINARD: Alors, les remarques générales que j'ai à faire à l'article 125 sont les suivantes. Le bill 23 améliorera d'une façon certaine le transport des élèves fréquentant des CEGEP. Actuellement, les élèves pourvoient à leur transport. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de transport en commun assez efficace pour que les élèves puissent emprunter ce moyen de transport. Pourtant, ces mêmes élèves pourraient emprunter, dans certains cas, les autobus d'écoliers.

Les honoraires et les circuits de transport conviendraient à ces élèves. Ils ne peuvent cependant utiliser ce transport, car les commissions scolaires n'ont aucune obligation; et aucune subvention de transport pour ces groupes d'élèves ne leur est payée. En conséquence, nous croyons pouvoir améliorer le déplacement de ces élèves en autorisant les commissions scolaires à prévoir les places nécessaires dans les autobus scolaires, pour les élèves fréquentant ces institutions.

En utilisant ce système, c'est-à-dire en trans-

portant en même temps et dans les mêmes autobus les élèves des commissions scolaires et ceux des CEGEP, nous éliminerons le dédoublement des véhicules aux endroits où c'est possible de l'éviter. Dans les régions où il sera possible d'utiliser les autobus d'écoliers, les collèges d'enseignement général et professionnel pourront, à la demande du ministre des Transports, organiser un tel transport et en imputer le coût aux parents.

En agissant de la sorte, nous voulons combler une lacune importante. Nous voulons faciliter le transport des élèves fréquentant ces institutions.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires à l'article 99?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que M. Lachapelle pourrait nous dire quelle est la situation actuellement? Le coût en est imputé aux parents, le coût du transport des étudiants qui fréquentent les collèges d'enseignement général et professionnel?

M. PINARD: Actuellement, oui. Les élèves s'organisent avec leur transport et ils payent le coût. Cela peut être leur automobile, ça peut être le transport en commun. Souvent, c'est à pied ou sur le pouce ou...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A la demande du ministre des Transports, désormais ils pourront utiliser les moyens...

M. PINARD: Les autobus des commissions scolaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... les autobus des commissions scolaires, quitte aux parents à en payer le coût.

M. PINARD: Aux parents à en payer le coût. Oui, mais ils auront tout de même un moyen de transport à leur disposition.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais eux le transport n'est pas gratuit.

M. PINARD: Pour eux le transport n'est pas gratuit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, ce n'est qu'une amélioration mineure.

M. PINARD: Tout de même, ça leur donne un moyen de transport qu'ils n'avaient pas avant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela leur évite de s'acheter des voitures.

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous nuisez à l'industrie de l'automobile.

M. LE PRESIDENT: L'article est adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté. M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Article 126. Transport des produits laitiers.

Transport des produits laitiers

M. PINARD: J'ai eu l'information du député de Maskinongé, vendredi, que le député de Nicolet, M. Vincent, après avoir pris connaissance de l'article 126, donnait son consentement, son accord. Il m'avait demandé de le laisser en suspens pour en faire une étude plus approfondie, et il m'a transmis le message par l'entremise du député de Maskinongé.

J'ai même indiqué une note vendredi pour m'en souvenir aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT: C'est que les pouvoirs pour le transport des produits laitiers étaient dévolus à l'intérieur de la loi de la Régie des marchés agricoles, sauf erreur.

M. PINARD: C'est qu'il voulait faire une vérification à la Loi de la Régie des marchés agricoles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Enfin, pour rinser du lait, on met du beurre. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Transport dans la Communauté urbaine de Québec, article 127.

Communauté urbaine de Québec

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bon, voilà le chapitre au coeur du député de Sainte-Marie, non?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, M. le Président, le député de Lafontaine — on en parlait tantôt — a été obligé de s'absenter, pour un voyage à Montréal, c'est lui surtout qui s'occupait du problème des transports dans les communautés urbaines; il m'a donné son dossier, sa documentation. Lorsque vous dites ici que l'article 429 a) de la Loi des cités et villes, Statuts refondus 1964, chapitre 193, s'applique mutatis mutandis au paragraphe f) 122, cela veut dire que l'article 429 a) de la Loi des cités et villes, en s'appliquant ainsi à ce paragraphe, amène des complications.

M. PINARD: Est-ce que le député me permettrait de faire des remarques d'ordre général?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Très bien.

M. PINARD: ... A ce moment-là, nous entreprendrons la discussion sur l'article 127.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parfait, si vous avez des remarques à faire sur l'article 127, c'est ça que vous dites, M. le ministre?

M. PINARD: J'aimerais faire des remarques générales sur tout le chapitre du transport dans les communautés urbaines; par la suite, nous ferons une discussion de chacun des articles...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parfait, allez-y.

M. PINARD:... en ce qui concerne chacune des communautés urbaines et chacune des commissions de transport de ces communautés.

Comme vous le savez, le bill 23 s'appliquera dans une large mesure au transport effectué par les commissions de transport des communautés urbaines ou régionales. Vous savez également sans doute que les administrateurs de ces commissions de transport se sont opposées à certaines dispositions de la Loi des transports que l'on voulait leur appliquer, et ceci principalement pour trois raisons:

1) L'article 5, paragraphe a) et paragraphe h), s'applique par le jeu des articles 128, 133 et 140 au transport effectué par les commissions de transport des communautés urbaines ou régionales.

2) L'article 82, qui ajoute à la Loi des cités et villes l'article 429 a), s'applique, par le jeu des articles 122, 127 et 138, aux commissions de transport des communautés urbaines ou régionales.

3) Les articles 130, 135 et 142 contiennent des dispositions relatives au transport à chartepartie qui ont aussi été critiquées. Je crois qu'il serait de mise que je réponde d'abord aux objections soulevées par les administrateurs des commissions de transport des communautés urbaines.

Objections relatives aux articles 5 a) et 5 h). Je commence par les objections à l'article 5 a).

L'article 5 a) permet au lieutenant-gouverneur en conseil d'établir des normes, conditions ou modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de possession, de tout moyen ou système de transport qu'il indique. Les administrateurs des commissions de transport des communautés urbaines ou régionales ont objecté:

1) Qu'en coopération étroite avec les communautés urbaines, auxquelles elles sont rattachées, les commissions de transport répondent adéquatement aux besoins locaux du transport urbain de passagers bien différents des autres problèmes de transport de passagers dans la province.

2) Qu'avec leurs équipes d'experts, familiers avec les conditions locales, elles sont mieux placées que quiconque pour résoudre rapidement, sur place, tous les problèmes de transport urbain de passagers.

3) Que les pouvoirs de réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil prévus à l'arti-

cle 5 a) semblent devoir s'étendre aux moindres détails de l'administration des entreprises de transport et viendront en conflit avec le particularisme des transports effectués par chacune des commissions qui doivent faire face à des problèmes spécifiques.

4) Qu'il est inévitable que certaines dispositions de la réglementation ainsi prévue à l'article 50 visant toutes les entreprises de transport soient difficilement conciliables avec les conventions collectives de travail. Le contenu de ces conventions varie substantiellement d'une entreprise à l'autre et plus spécialement de l'entreprise privée à l'entreprise publique. En bref, on craint des normes de construction et d'entretien uniformes, on craint des normes d'utilisation abusives.

Disons un mot des normes de construction et d'utilisation.

Nous reconnaissons, bien sûr, qu'il serait irréaliste et impensable d'édicter des normes uniformes dans toute la province relativement en particulier à la construction et à l'entretien des différents modes de transport. Ainsi, par exemple, il serait peu réaliste d'édicter pour un village éloigné les mêmes normes de construction et d'entretien qu'il est nécessaire d'édicter pour les autobus qui circulent dans Montréal alors que la densité de la circulation et d'autres conditions sont tout à fait particulières à cette ville. Telle n'est pas l'intention du législateur. Il serait de plus irréaliste que le ministre des Transports édicte du jour au lendemain des conditions ou modalités de construction de rames de métro, alors que les seules rames de métro fonctionnant dans la province se trouvent situées sur le territoire de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui a embauché les experts nécessaires.

Il est bien certain que la réglementation qui sera préparée en vertu du bill 23 ne sera pas une réglementation uniforme à un point tel que les normes de construction et d'entretien des véhicules qui doivent être propres aux conditions locales soient identiques partout dans la province. Il est bien certain que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a seule une équipe de spécialistes en matière de transport par métro. Telle n'est pas l'intention du ministre des Transports de supplanter leurs efforts ou de stériliser les effets d'une réglementation adéquate à cet effet.

Ce que nous voulons, c'est une action orientée sur une base de collaboration entre l'autorité gouvernementale et l'autorité municipale, car, dans un avenir peut-être plus rapproché que l'on ne croit, le Québec sera de plus en plus urbanisé et peut-être connaissons-nous de plus en plus de grandes agglomérations urbaines.

Un mot maintenant des normes d'utilisation et de garde. On a signalé qu'en vertu de l'article 50 le ministre pourrait édicter des normes telles, par exemple, que chaque passager ait son siège dans les autobus de la ville de Montréal, ce

qui impliquerait des dépenses additionnelles de l'ordre de \$98 millions à \$200 millions par année. On sait, en effet, que la ville de Montréal transporte 98 passagers avec des véhicules qui ne contiennent que 45 sièges. Mais l'augmentation du nombre de passagers est contrebalancée par des normes très strictes de construction et d'utilisation. Telle n'est pas non plus l'intention du ministre des Transports d'édicter par règlement des normes aussi peu réalistes à l'effet que, partout dans la province, chaque passager ait un siège dans les autobus. On a aussi signalé que l'uniformisation des normes d'utilisation et de garde pourrait créer des conflits syndicaux, parce que les conventions collectives qui régissent les transports entre les commissions de transport des communautés urbaines et leurs employés sont différentes. A ce sujet, je vous signale que les conventions collectives entre les différentes entreprises de transport de biens, en particulier par camions, et leurs employés ne sont pas identiques. Pourtant, les conflits de travail ne sont pas plus nombreux dans ce secteur. Dans certains domaines, des négociations seront peut-être nécessaires, mais ce sont là des difficultés que connaît toute activité dans la province.

Un mot également des normes de possession, de propriété et de garde. Enfin, on s'en prend au pouvoir du lieutenant-gouverneur en conseil d'édicter des normes relatives à la possession et à la propriété des véhicules. Ces normes existent déjà, lorsqu'il s'agit de l'enregistrement des véhicules automobiles. Quant au reste, emprunts, amortissement de capital, etc., elles demeurent toujours déterminées par les lois constituant des commissions de transport des communautés urbaines où on trouve les dispositions financières nécessaires.

Je reviens à l'article 5 h). L'article 5 h) s'inscrit tout simplement dans l'esprit de la loi. Il appartient au lieutenant-gouverneur en conseil d'édicter des normes générales d'équipement, de financement, de gestion de système de transport, voire même de modification des circuits ou parcours, lesquelles modifications seront, en vertu de l'article 30, entendues en appel devant la Commission des transports.

Je fais état des objections relatives à l'application de l'article 429 a) de la Loi des cités et villes, article 82 du bill 23 et, en cela, relativement à l'application que ces articles pourront avoir aussi dans l'administration des commissions de transport. Le nouvel article 429 a) que nous voulons ajouter à la Loi des cités et villes s'appliquera, par le jeu des articles 127, 132 et 138, au transport effectué dans des communautés urbaines ou régionales.

L'article 429 a) prévoit que, durant l'année qui suivra la mise en vigueur de l'article 82 de la Loi des transports, tous ces nouveaux règlements relatifs aux moyens ou systèmes de transport édictés par une autorité locale devront être approuvés par le ministre des Transports.

Pour ce qui est des règlements en vigueur,

ceux-ci le demeureront pendant l'année qui suivra la sanction de l'article 82 de la Loi des transports et c'est pendant cette année qu'ils pourront être examinés par le ministre des Transports pour s'assurer qu'ils concordent bien avec la politique des transports adoptée en vertu de cette nouvelle loi, le bill 23.

L'application de cet article aux commissions de transport des communautés urbaines et régionales a cependant soulevé des objections. Ainsi a-t-on dit, premièrement: Bien que la forme corporative qui les régit soit récente, puisqu'elle ne remonte qu'au 1er janvier 1970, leur expérience d'exploitation du transport urbain est longue. Deuxièmement, selon les dispositions de la loi, elles fonctionnent comme des corporations quasi autonomes. Troisièmement, elles sont, en outre, assujetties à des mécanismes de contrôle et d'appel pour ce qui est de leurs budgets, leurs circuits et leurs tarifs. Quatrièmement, accepter que ces pouvoirs de réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil s'appliquent aux commissions de transport des communautés urbaines, cela permet qu'une nouvelle instance d'autorité par-dessus celle déjà existante, c'est-à-dire le conseil de la communauté, celui de la commission municipale du Québec, etc. vienne s'immiscer dans les affaires de juridiction totale déjà bien administrées. Cinquièmement, il paraît peu réaliste, dans notre contexte actuel, de déranger les systèmes administratifs des transports, tout récemment mis en place et capables de répondre aux besoins locaux.

Bref, les objections que l'on formule à propos de l'application de cet article 429 a) de la Loi des cités et villes aux commissions de transport des communautés urbaines ou régionales sont au nombre de deux. Premièrement, lourdeur administrative. Deuxièmement, manque de confiance en des structures et des personnes qui viennent à peine d'être mises en place.

Répondons à l'argument relatif à la lourdeur administrative. On a souvent allégué, à l'encontre de l'article 429 a), qu'il s'agit ici, tout simplement, d'ajouter une forme de contrôle supplémentaire à toutes celles qui existent déjà et qui garantissent le bien-fondé des règlements, résolutions, coordonnances, passés par les commissions de transport des communautés urbaines ou régionales.

On se demande alors pourquoi ajouter, par-dessus tous ces contrôles, celui du ministre. L'article 429 a) de la Loi des cités et villes s'inscrit cependant dans les cadres de la nouvelle politique des transports. Avant l'adoption du bill 23, le ministre des Transports était absent de tout le processus de la réglementation des transports au Québec. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'une partie du contrôle sur les commissions de transport des communautés urbaines ou régionales était exercée par le ministre des Affaires municipales.

Cependant, le ministre des Transports est

beaucoup plus en mesure de s'occuper des questions de transport et c'est pourquoi nous avons cru bon que le ministre des Transports ait un droit de regard de façon à participer, au besoin, à la préparation de résolutions, règlements ou ordonnances passés par les diverses commissions de transport.

En fait, cette dispositions s'inscrit beaucoup plus sous l'égide de la collaboration que sous celle de la sanction des règlements. Les administrateurs des commissions de transport ont peut-être cru cette distinction humiliante. Il n'en est rien. Au contraire, cet article marque le début d'une ère nouvelle qui s'inscrira sous l'égide, non pas de la sanction, mais de la collaboration.

C'est dans ce sens que le ministre des Transports pourra, à l'occasion, demander des suggestions aux administrateurs de ces commissions qui ont une longue expérience dans ce secteur, suggestions qui parfois seront même valables pour l'ensemble de la province. En fait, il s'agit, pour l'administration provinciale, de marcher main dans la main avec les commissions de transport des communautés urbaines et régionales afin de s'entraider dès la mise en application d'une politique rationnelle et efficace des transports au Québec.

Répondons à l'argument relatif au vote de non-confiance. C'est dans ce sens que nous trouvons aussi surprenante l'affirmation que l'article 429 a) de la Loi des cités et villes sera un vote de non-confiance à l'égard de nouvelles corporations quasi autonomes qui viennent d'être mises sur pied. Il ne s'agit pas de leur manifester de la non-confiance mais bien, au contraire, de les inviter à collaborer à la préparation d'une réglementation d'ensemble des transports au Québec, de façon à atteindre ce niveau de coordination et d'intégration souhaité par les tous premiers articles de la Loi des transports.

Enfin, il nous semblerait discriminatoire d'exclure spécialement du contrôle du ministre certaines agglomérations urbaines dont le transport est régi par des commissions. On peut prévoir que d'autres agglomérations urbaines pourront dans l'avenir se retrouver dans la situation des communautés urbaines actuelles et être soumises alors au contrôle du ministre alors que d'autres ne le seront pas.

C'est pourquoi nous avons voulu, dans le cadre de l'application d'une politique globale des transports, avoir un droit de collaboration sur l'ensemble des transports au Québec. Nous avons aussi voulu, à l'intérieur de cette section du bill 23, uniformiser les dispositions législatives relatives au transport effectué sur le territoire des communautés urbaines ou régionales. Ainsi, la plupart des articles que vous trouverez à partir de l'article 127, relatifs au transport effectué dans la Communauté urbaine de Québec, ont leurs correspondants un peu plus loin dans la loi du transport effectué sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, sur le

territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais et sur le territoire de ville de Laval.

C'est pour cette raison que je vous propose d'étudier en parallèle les articles qui se répondent pour les différentes communautés urbaines régionales de façon à ne pas alourdir le débat.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Québec, Montréal, Outaouais, Hull, c'est-à-dire Outaouais, Laval.

M. PINARD: Oui. Articles 127, 132 et 138. Ces articles ont pour but d'appliquer l'article 429 a), qui est ajouté à la Loi des cités et villes par l'article 82 du bill 23, au pouvoir des communautés urbaines ou régionales de réglementer ou uniformiser la circulation et la synchronisation des systèmes de contrôle mécanique de la circulation sur les grandes voies de communication et les rues intermunicipales.

Je vous ai exposé pourquoi il était opportun que le ministre des Transports ait son mot à dire dans l'organisation des transports même à l'intérieur des communautés urbaines. Il s'agit toujours ici de l'application d'une politique globale à l'intérieur du Québec. Ces articles réfèrent tout spécialement aux systèmes de transport qui doivent être organisés en vertu de la nouvelle politique, de façon intégrée et efficace.

Nous pouvons maintenant entreprendre la discussion du chapitre 9, Transport de la communauté urbaine de Québec, à l'article 127.

Communauté urbaine de Québec

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous permettez, M. le Président, à l'article 127, lorsqu'on dit que l'article 429 de la Loi des cités et villes s'applique aux communautés urbaines, à ce moment-là l'article 429 de la Loi des cités et villes va donner un pouvoir au ministre, à la Commission des transports. C'est que les commissions de transport des Communautés urbaines de Québec et de Montréal ont certainement une expérience dans le transport en commun, transport urbain, et on leur enlève tout droit de regard ou de décision de changer quoi que ce soit. Il faut toujours que ce soit approuvé par le ministre des Transports.

Toutes ces communautés urbaines fonctionnent comme des corporations quasi autonomes actuellement; elles répondent adéquatement aux besoins locaux du transport en commun des usagers; elles sont les mieux placées que quiconque pour résoudre rapidement, sur place, tous les problèmes de transport en commun; elles sont déjà en outre assujetties à des mécanismes de contrôle et d'appel relativement à leur budget, aux circuits, aux tarifs. Et si vous appliquez l'article 429 a), tous ces pouvoirs reviennent au ministre des Transports, c'est-à-dire qu'elles n'ont plus aucun pouvoir de décision.

Est-ce que vous trouvez que ce sont des pouvoirs qui sont nécessaires au ministre des Transports pour les Communautés urbaines de

Montréal, de Québec ou de l'Outaouais? Il n'y a plus aucun contrôle sur tout le transport urbain dans ces communautés urbaines. Le ministre devient l'homme qui peut tout décider; elles n'ont même pas le droit de veto. C'est le ministre à Québec qui décide; c'est la Commission des transports qui décidera pour elles. Si vous prenez la ville de Montréal, par exemple, pour le transport commun, elle a actuellement des droits de décision, elle peut amender et changer. Elle peut faire, en somme, ce que la loi lui concède. Mais là, elle perd ce droit. C'est le ministre des Transports qui décide tout, en appliquant l'article 429. Vous lui enlevez des droits qui lui reviennent parce que c'est chaque communauté urbaine qui connaît ses besoins, qui connaît les amendements, les changements à apporter dans tout le système de transport des communautés urbaines, peu importe que ce soit celle de Québec, celle de Montréal ou celle de l'Outaouais.

Là, vous récupérez tous les pouvoirs. Vous enlevez tous les pouvoirs qu'avaient les communautés urbaines. Non? Est-ce que c'est la loi?

M. PINARD: Je pense que j'ai répondu un peu à l'avance...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, je sais mais...

M. PINARD: ... aux objections faites par le député. Je pense qu'il sera d'accord avec moi si je prétends que si le Québec doit avoir une politique globale de transport, une politique de transport intégré, il faut bien que le ministre puisse savoir de quelle façon les pouvoirs déjà accordés à certaines corporations, à certaines commissions de transport dans les communautés urbaines, dans les communautés régionales ou ailleurs, soient respectés et s'assure que cela entre aussi en concordance avec la politique des transports déterminée par le gouvernement du Québec et mise en application par le ministre des Transports et les fonctionnaires de son ministère. Je pense donc avoir répondu à ces objections, mais, de là à dire que les communautés urbaines et les commissions des transports de ces communautés urbaines n'auront pas les pouvoirs qui leur étaient accordés par la loi qui les a constituées, je pense que c'est aller trop loin.

Au contraire, j'ai dit tantôt que nous voulions travailler la main dans la main, que nous voulions nous entraider, que nous tenions pour acquise l'expérience acquise par la Commission de transport de Montréal, par exemple, dans le domaine du transport public. Je vois mal le ministre se dispenser de l'expérience de ceux qui ont œuvré dans ce domaine depuis plusieurs années. Au contraire, nous voulons collaborer et faire en sorte qu'au Québec, il y ait une véritable politique de transport intégré. Mais je ne vois pas pourquoi, par exemple, le ministre, tout en laissant le contrôle et l'application de

ces pouvoirs aux commissions de transport qui se sont vu adjuger ou accorder des pouvoirs dans des lois constitutives, n'aurait pas la responsabilité, en vertu de la loi, et n'aurait pas le pouvoir de s'assurer que le transport de 75 p.c. des citoyens du Québec soit conforme à la politique établie par le gouvernement, conforme à ses normes, à ses devis, à la tarification établie, de façon que, précisément, nous en arrivions à avoir une politique cohérente, une politique normalisée, une politique de transport qui soit, à toutes fins pratiques, au moins équivalente à celle qui prévaut à l'heure actuelle dans d'autres provinces, notamment en Ontario, et dans tous les Etats voisins des Etats-Unis.

Je vois mal pourquoi le Québec ne s'équipe-rait pas, ne se donnerait pas une politique globale de transport comme les autres provinces l'ont fait jusqu'ici et comme tous les Etats américains l'ont fait. Je pense qu'en 1972 c'est devenu un archaïsme que de rester constamment derrière un tribunal qui s'appelle la Régie des transports du Québec, un tribunal à caractère administratif, quasi judiciaire, qui, par le fait même de son existence, des pouvoirs qui lui sont accordés, et à cause des ordonnances qu'elle rend, établit en quelque sorte cette politique des transports.

Mais elle l'établit d'une façon bien parcel- laire, qui n'est pas globale, pas normalisée, parce qu'elle juge des cas d'espèce qui lui sont soumis par voie de requêtes émanant de compa- gnies, de sociétés, de groupes ou d'individus qui font du transport en vrac, du transport de biens, de personnes ou du transport général sur le territoire québécois. Il n'y a pas de politique élaborée, conçue, et c'est à l'aide de cas d'espèce que, finalement, on a débouché sur une politique des transports qui, à mon avis, n'en est pas une pour permettre au Québec d'évoluer au diapason des autres provinces et des Etats américains dans ce domaine.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez de continuer dans la même veine, je parle toujours de l'application de l'article 429 a), cela amène tous les problèmes de règle- ments, de résolutions, d'ordonnances, les moyens, systèmes de transport, et tout, tout ce qui sera adopté par une commission de trans- port devra être approuvé par le ministre des Transports. Tout ce qui sera adopté dans ces communautés urbaines, en fait de règlements, de changements, d'ordonnances, devra toujours passer par le ministre des Transports à Québec. Pour la moindre résolution, l'article assujettira toutes les commissions de transport des commu- nautés urbaines à la décision et au oui ou non du ministre des Transports. Tout va revenir, tout sera contrôlé par le ministre des Transports à Québec, en appliquant l'article 429 a). En somme, vous amendez la Loi des cités et villes. Vous récupérez des pouvoirs qui leur étaient conférés depuis longtemps.

M. PINARD: Le gouvernement comme tel, lorsqu'il présente un projet de loi, a préséance dans sa loi sur les lois déjà existantes ou sur les projets de loi présentés par des gouvernements à caractère municipal, par exemple. Je pense que la responsabilité du gouvernement québécois, de l'Etat québécois, est d'établir une politique globale des transports. De là à dire que cela ne cadrerait pas avec les politiques de transport déjà établies par les communautés urbaines ou par leurs commissions de transport, ce n'est pas aussi automatique que ça. Ce qui est bon et ce qui sera déterminé comme étant bon dans le système mis de l'avant par les commissions de transport des communautés urbaines, je ne vois pas pourquoi le ministre mettrait ces politiques de côté. Au contraire, elles seront incorporées à celles qu'il voudra établir dans le cadre d'une politique globale, et ce qui pourrait mettre en danger certains principes majeurs de la loi globale des transports sera révisé et rodé de façon qu'il n'y ait pas ingérence mais plutôt concordance entre les pouvoirs accordés au ministre et les pouvoirs accordés aux commis- sions de transport.

Si, par ailleurs, on s'aperçoit que les pouvoirs accordés à certaines commissions de transport ou certaines pratiques accomplies par certaines commissions de transport sont tout à fait contradictoires avec celles qui vont prévaloir dans l'ensemble du territoire québécois, il faudra savoir pourquoi. Est-ce qu'il s'agit de cas d'espèce qu'il faut endurer parce qu'il y a une situation particulière qui prévaut dans un terri- toire donné et qui n'est pas soumis à la pratique générale? C'est une chose à déterminer. C'est peut-être une chose qu'il faudrait accepter mais il faudrait savoir pourquoi. Ce sont autant de questions que je pose pour répondre aux objections du député, parce que ses objections, qui sont à caractère général, ne me permettent pas de dire pourquoi le ministre, comme res- ponsable d'une politique globale des transports sur tout le territoire québécois, ne devrait pas pouvoir regarder ce qui se passe à la Commis- sion de transport de Montréal, à la Commission de transport de Québec, à celle de l'Outaouais ou dans toute autre commission de transport qui peut être créée, soit au niveau des commu- nautés urbaines, soit au niveau des gouverne- ments régionaux.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A toutes fins pratiques, vous avez...

M. PINARD: Vous semblez vous opposer à ce que le ministre des Transports ait des pouvoirs dans le domaine d'une politique globa- le des transports, alors que vous ne vous opposez pas au pouvoir de contrôle et de surveillance qui est déjà l'apanage du ministre des Affaires municipales, à la suite des pouvoirs qui ont été accordés aux commissions de transport des communautés urbaines de Mont- réal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez.

M. PINARD: Pourquoi refuser au ministre des Transports ce que vous avez accepté de donner au ministre des Affaires municipales?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Toutes les communautés urbaines en matière de transport deviennent sous la tutelle du ministre des Transports. Le ministre des Transports devient l'administrateur de tous les transports des communautés urbaines. Même, vous êtes au-dessus de tous les autres mécanismes, y compris les commissions municipales et le ministre des Affaires municipales en matière de transport.

M. PINARD: Vous admettez...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous avez l'autorité suprême; le ministre devient l'homme qui dit oui ou non. Cela finit là, ça prend force de loi, si vous appliquez cet article, l'article...

M. PINARD: Vous admettez que l'initiative...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On a peut-être un bon ministre des Transports.

M. PINARD: ... de la préparation des règlements et de leur mise en application va rester la responsabilité des Commissions de transport de Montréal, de Québec ou d'ailleurs, sauf que le ministre aura droit de révision si parfois ça venait en contradiction avec les principes mêmes de la politique globale des transports.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pour toute cette expérience dans les transports et pour toute décision qu'elles peuvent prendre, il faudra qu'elles viennent en pèlerinage à Québec, devant le ministre des Transports, pour faire approuver ces décisions.

M. PINARD: Non, non.

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

M. PINARD: Absolument pas? Il va y avoir une administration décentralisée. Le ministre des Transports peut avoir des bureaux à Québec comme ministre responsable, mais il y a des bureaux à Montréal et il y a des fonctionnaires à Montréal; il va y avoir un mécanisme administratif qui va être souple, qui va permettre aux fonctionnaires du ministère des Transports...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'interprète la loi; le code va être amendé, c'est ce que cela veut dire.

M. PINARD: ... de travailler la main dans la main avec les fonctionnaires des communautés urbaines ou des commissions de transport à l'intérieur de ces communautés urbaines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, au sujet de cet article 127, le député de Sainte-Marie a raison de s'inquiéter en certains égards. Quand les communautés urbaines ont été créées, que les commissions de transport de ces communautés urbaines ont été créées, on leur a donné un certain nombre de pouvoirs. Aujourd'hui, le ministre, sans nous demander de retirer les pouvoirs qu'on avait donnés par les lois constitutives de ces communautés, nous demande, en quelque façon, de les limiter à des fins de coordination pour que l'ensemble des transports dans le Québec soit soumis aux mêmes règles, à la même réglementation.

En principe, je n'ai aucune sorte d'objection à cela. Je ne vois pas pourquoi des transporteurs, qu'on les appelle privés ou publics comme les commissions de transport des communautés urbaines, seraient soustraits à la réglementation qui sera élaborée en vertu de l'article 5. Il reste que le gouvernement est quand même responsable de la politique générale des transports dans le Québec.

Il y a toutefois certaines considérations qu'il importe de souligner au ministre et le ministre y a fait allusion tout à l'heure en essayant de réfuter des objections qui avaient été faites par les commissions de transport des communautés urbaines. Il y aura certainement une lourdeur administrative. Que le ministre dise non, je pense qu'il ne peut quand même pas se boucher les yeux, il y aura lourdeur administrative. C'est bien clair. Il va y avoir une centralisation. Le ministre nous dit: Il y aura décentralisation, en ce sens qu'il y aura divers bureaux du ministère des Transports sur le territoire du Québec; mais à la fin, il restera que toutes les commissions de transport des communautés urbaines devront demander des pouvoirs au ministre ou enfin, à la commission des transports, selon le cas. Elles devront soumettre leur réglementation, leur administration, au contrôle, à la surveillance du ministre des Transports.

J'ai bien retenu les arguments des représentants des diverses communautés urbaines qui sont devant nous. Est-ce que, par cet article 127, le ministre enlève certains des pouvoirs qui ont été dévolus aux communautés urbaines et aux commissions de transport qu'elles ont créées, en vertu des actes constitutifs qu'elles possèdent déjà et qui les régissent?

Est-ce qu'on leur enlève des pouvoirs ou si, simplement, on les soumet à une réglementation du gouvernement dont le résultat serait d'alourdir la machine administrative et d'effectuer une centralisation qui éloignerait considérablement les pouvoirs de décision et en viendrait à paralyser l'action de ces commissions de transport des communautés urbaines?

Moi, je vous dis ceci: en principe, je n'ai pas d'objection à ce que ces commissions de transport des communautés urbaines soient soumises, comme toutes les autres, aux lois générales du Québec. Qu'il n'y ait pas de chasse gardée dans ce domaine, qu'elles aient des comptes à rendre de la même façon que toutes les entre-

prises de transport à condition, cependant, que dans les grandes agglomérations, là où existent ces commissions de transport des communautés urbaines à l'heure actuelle, cela ne provoque pas une lenteur du fonctionnement de la machine, des coûts additionnels et une centralisation qui, à la fin du compte, serait préjudiciable aux citoyens intéressés et aurait des répercussions sur les services, sur les coûts, sur l'efficacité des commissions de transport des communautés urbaines.

Je ne crois pas que la volonté du ministre soit d'assujettir les commissions de transport des communautés urbaines à l'article 127 et aux autres lois, que ce soit une sorte de vote de non-confiance à l'endroit de ces administrations. La question, pour moi, est de situer le problème dans l'optique de l'efficacité et des services. Est-ce que le ministre enlève des droits à ces commissions de transport? Je ne pense pas. Par ailleurs, il leur impose un contrôle qui, je pense, en dépit de ce qu'a dit le ministre, va être extrêmement lourd et risque de paralyser l'administration de ces commissions de transport et, ainsi, de réduire l'efficacité.

M. PINARD : Je réponds de nouveau ce que j'ai répondu tantôt; nous n'enlevons aucun pouvoir aux communautés urbaines ni à leur commission de transport.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous enlevez des pouvoirs de décision, non?

M. PINARD: Cela n'enlève pas de pouvoirs de décision, parce que l'initiative de la réglementation reste entre les mains des membres des communautés urbaines ou des commissions de transport, selon le cas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez...

M. PINARD: Sauf que le ministre a la responsabilité, à l'intérieur d'une politique globale des transports, de mieux coordonner tous ces éléments d'une politique globale et de vérifier si tous les mécanismes qu'il a jugé nécessaires pour atteindre une plus grande efficacité et une plus grande rationalité d'une politique globale des transports, sont tous en place dans le territoire de l'île de Montréal comme ailleurs, de façon que cette politique se tienne.

S'il faut créer des cas d'exception partout, à ce moment, nous allons revenir à la situation qui prévaut en ce moment, où chacun fait un peu la loi. A mon avis, ce n'est pas désirable en 1972 que chaque municipalité ou chaque communauté urbaine ou chaque gouvernement régional fasse sa propre loi des transports et conduise une politique des transports de la façon qu'elle l'entend ou qu'il l'entend.

A mon avis, il y a une autorité qui doit être là, bien en place; c'est l'autorité du ministre des

Transports, de son ministère. Quand je parle du ministre des Transports, je ne donne pas de pouvoir à la personne qui parle; c'est à celui qui sera ministre des Transports, qui l'est en ce moment ou qui le sera, que ces pouvoirs sont impartis. Je pense que c'est normal aussi.

On a eu trop de situations de privilège de toutes sortes qui ont été longuement discutées dans la population et sévèrement critiquées aussi, il faut un jour en sortir. Je ne dis pas ça pour faire une critique sévère des commissions de transport. Au contraire, je pense qu'à l'intérieur des pouvoirs qui leur ont été accordés elles ont fait du bon travail. Je crois qu'il y a matière à amélioration et qu'il y a aussi nécessité absolue pour le gouvernement de savoir ce qui se passe et de prendre la responsabilité de la mise en application d'une politique globale de transport.

Cela n'enlève pas de pouvoirs, comme je l'ai répété tantôt, au contraire, je pense que cela permet une meilleure coordination et peut-être aussi une plus grande efficacité des différents mécanismes d'ordre administratif et d'ordre technique de façon que, compte tenu de l'investissement coûteux qui est fait dans le domaine des transports, le public contribuable retire davantage pour ce qu'il paie. Il faut aussi qu'il y ait des normes plus uniformes dans les différents systèmes actuellement en vigueur. Ce sont les grands objectifs visés par la loi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous ne pensez pas que vous créez actuellement un autre sujet de conflit de juridiction? On en a déjà assez avec le fédéral. Lisez le mémoire des trois communautés urbaines, mémoire qui avait été présenté et qui a certainement été préparé avec soin après que le problème eut été étudié. Je ne vous relirai pas tout le mémoire, ce n'est pas mon rôle. Mais on dit dans un paragraphe, qu'accepter que ces pouvoirs de réglementation du lieutenant-gouverneur en conseil s'appliquant aux commissions de transport des communautés urbaines serait permettre qu'une nouvelle instance d'autorité par-dessus celles déjà existantes — conseils des communautés, Commissions municipale du Québec, et le reste — vienne s'immiscer dans les affaires de juridiction locale déjà bien administrées. J'ai étudié un peu le problème et c'est vrai que cela se complique, lorsqu'on dit qu'il est inévitable que certaines dispositions de la réglementation ici prévue, notamment aux alinéas a) et h) de l'article 5, visant toutes les entreprises de transport, soient difficilement conciliables avec les conventions collectives de travail. Là, vous allez avoir des problèmes. C'est indiscutable. Les conditions de ces dernières varient substantiellement — c'est toujours dans le mémoire — d'une entreprise à l'autre et plus spécialement de l'entreprise privée à l'entreprise publique.

La nouvelle réglementation posera nécessairement à cet égard des difficultés fort susceptibles d'engendrer des différends de travail. Nous

en avons déjà passablement dans le Québec. Vous allez certainement en engendrer, parce que ce ne sont pas les mêmes conditions. Ce ne sont pas les mêmes conventions collectives de travail d'un endroit à un autre. A ce moment-là, si vous avez ces pouvoirs que vous enlevez, comme on le dit ici, c'est une autre instance d'autorité par-dessus les conseils des communautés et la Commission municipale de Québec.

Je ne devrais pas poser la question. Vous avez certainement étudié le mémoire des trois communautés urbaines. J'ai pris la peine de le lire et de le relire plusieurs fois. Je pense qu'il y a des arguments là-dedans qui sont sensés. Ils ne sont pas, comme on dit autant en emporte le vent! C'est basé sur des statistiques, des études. Je pense que ces arguments sont valables surtout sur les conflits que cela peut amener dans les conventions collectives de travail, d'un milieu à un autre. Cela va certainement en amener.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le ministre me le permet, je voudrais faire observer au député de Sainte-Marie qu'il y a eu des conflits de travail, notamment à la Commission des transports de Montréal, mais c'est quand même le gouvernement qui a été obligé de les régler. A un moment donné, je comprends le problème que soulève le député de Sainte-Marie, problème qu'on retrouvera lorsqu'on reparlera du transport écolier, lorsqu'on parlera des disparités régionales dans le cas du transport écolier, du coût que cela représente pour les transporteurs. Mais, toutes les fois qu'il y a eu des conflits de travail dans le cas des commissions de transport, c'est au gouvernement qu'on s'est adressé pour les régler. Je souhaiterais bien, comme dit le député, qu'il puisse y avoir une autre instance, mais si cette instance est le gouvernement, c'est quand même à cette instance qu'on s'est toujours adressé lorsqu'il s'est agi de régler des problèmes qu'on n'était pas capable de régler au niveau local.

Je ne suis pas pour les régimes d'exception, les communautés urbaines ont leurs droits et privilèges, le ministre ne semble pas et ne me paraît pas travailler pour qu'on enlève des droits aux commissions de transport des communautés urbaines. Le député souligne que ça peut éventuellement causer des problèmes lorsqu'il s'agira des négociations avec les employés de ces commissions de transport des communautés urbaines, mais quand les négociations n'aboutissent pas, l'instance finale est toujours le gouvernement. C'est lui qui paie les pots cassés, comme c'est le gouvernement qui va être obligé de payer les pots cassés s'il y a des déficits chez les communautés urbaines.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je suis d'accord sur ce que vient de dire le député de Chicoutimi, mais là où je ne suis plus d'accord, c'est qu'on crée un mécanisme qui va nous apporter davantage des conflits comme ça.

Parce que toute la réglementation est toujours faite en rapport avec la convention collective de travail des employés. Ce sont les communautés urbaines qui négocient les conventions collectives avec leurs employés, dans toutes les communautés urbaines. La réglementation ne peut pas aller à l'encontre des ententes conclues dans une convention collective, lorsqu'on l'a négociée. Tous ces pouvoirs disparaissent des mains des communautés urbaines et reviennent au ministre.

M. PINARD: Je ne vois pas pourquoi le député affirme une pareille thèse.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je dis ce que la loi veut dire. Je ne vous prête pas d'intention.

M. PINARD: Cela s'interprète, un article de loi. Vous n'avez pas le droit de donner une interprétation fantaisiste.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je pense que je donne une interprétation de la loi, et même, de peur de me tromper, je l'ai fait interpréter par d'autres qui sont habitués à interpréter des lois et c'est ce que ça veut dire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si leur interprétation n'est pas bonne.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): S'il faut passer par tous les conseillers juridiques de la province de Québec... J'en ai consulté plusieurs et j'ai dit: Est-ce que c'est bien ce que veut dire la loi? Et on m'a dit oui. J'ai consulté des autorités en la matière.

M. PINARD: Est-ce que le député va admettre que ce n'est pas le ministre des Transports qui va négocier les conventions collectives?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, ce sont les communautés urbaines.

M. PINARD: Aux Commissions de transport de Montréal, de Québec, d'Ottawa ou d'ailleurs?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Leur réglementation se fait toujours en considérant la convention collective avec les employés. Dans bien des choses, il faut que ça marche de pair. Quand une convention collective est signée, il faut en tenir compte, quand il y a des avantages accordés à des employés, ou qu'importe. Mais toute la réglementation vient de Québec, elle vient du ministre, à partir de maintenant.

M. PINARD: Même si le député trouve que les pouvoirs qui me sont accordés par la loi soient exagérés...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui.

M. PINARD: ... dans le domaine de la surveillance ou de...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous vous créez des problèmes.

M. PINARD: ... la signature des conventions collectives, je ne suis pas d'accord avec lui et je lui dis pourquoi. Il restera quand même que le ministre du Travail conservera tous ses pouvoirs de vérifier le contenu d'une convention collective et, au cas où les parties ne s'entendraient pas, d'intervenir comme c'est son devoir de le faire en vertu de la loi. Le ministre des Transports va s'en aller sur la voie d'évitement et va laisser agir son collègue du Travail. Vous avez là une autre instance qui est toujours présente au moment où les conflits ne sont pas réglés, et qui a la responsabilité d'agir, comme le soulignait tantôt le député de Chicoutimi. Il faut quand même apprendre à vivre à l'intérieur des lois. Je ne vois pas pourquoi il y aurait fatalement collision ou ingérence ou même annulation des efforts des uns par rapport à ceux des autres. Pourquoi le député crée-t-il l'hypothèse du non-fonctionnement ou du mauvais fonctionnement des structures, du fait que le ministre veut avoir une politique globale des transports qui va fonctionner efficacement au Québec, qui va laisser, à mon point de vue, les pouvoirs aux commissions de transport qui ont été créées à l'intérieur des communautés urbaines mais qui va avoir quand même la responsabilité de mieux articuler cette politique et de la rendre plus efficace? Je ne vois pas pourquoi le député fait un tableau si sombre d'une situation qui n'est pas encore arrivée et qui n'arrivera probablement pas.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne fais pas un tableau sombre, pas du tout. Je vous mets tout simplement en face de certains faits. La Communauté urbaine de l'Outaouais, la Communauté urbaine de Québec et la Communauté urbaine de Montréal ont des règlements dans leur loi de transport. Elles ont des conventions collectives de travail. La convention collective de travail n'est pas la même pour chacune des Communautés urbaines de Québec, de l'Outaouais ou de Montréal. Lorsque vous arriverez, vous, avez les pleins pouvoirs pour appliquer les règlements, qu'est-ce que vous allez faire? Vous allez étudier les conventions collectives de travail qui se rapportent au travail de ces gens dans le transport des communautés urbaines? Vous allez faire appel au ministère du Travail? Qu'est-ce que vous allez faire?

Ce sont ces gens qui connaissent leur convention collective, ce sont les communautés urbaines qui négocient.

M. PINARD: Oui, dans la convention collective, il sera question des conditions de travail de ceux qui font métier de chauffeur d'autobus, de ceux qui font métier de mécanicien. Ce n'est

pas le ministre qui va venir se mêler des conditions de la négociation de la convention collective.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mon conseiller juridique est arrivé, ça va faire dur.

M. PINARD: Si, par contre, dans la convention collective, il y a des éléments qui sont incorporés à cette convention collective qui viennent en contradiction avec la politique globale des transports déterminée par le gouvernement, ce sera ma responsabilité d'agir, mais seulement dans ce cas-là. Si les choses fonctionnent bien, je ne vois pas pourquoi je viendrais briser une affaire qui fonctionne bien.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Une fois que vous aurez permis des règlements et qu'après vous vous apercevrez que ça vient en contradiction avec la convention collective...

M. PINARD: Oui, mais de quel règlement parle le député? Des règlements qui font en sorte que le ministre des Transports aurait juridiction sur la négociation de convention collective?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, non, sur la réglementation de tous les transports des communautés urbaines, les heures de transport ou n'importe, c'est toujours en fonction de la convention collective des employés ça. Vous ne pouvez pas changer les règlements; si ça brime le droit d'un travailleur ou si ça va à l'encontre d'une clause de la convention collective, c'est chaque communauté urbaine qui le sait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, est-ce que le député de Sainte-Marie et le ministre ne conviendraient pas tous les deux, dans la réglementation, j'aimerais bien que le ministre entende ceci, même si le ministre de la Fonction publique est là, tout près...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que c'est le ministre du Travail ou le ministre de la Fonction publique qui est ici?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un des deux, je ne sais pas.

M. PINARD: On peut lui demander son opinion là-dessus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans les paragraphes de l'article 5 auxquels se référait le député de Sainte-Marie tout à l'heure, a) et h), on parle d'établir des normes, conditions, modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de possession de tout moyen ou système de transport qu'il indique. Je ne vois pas que ça pose de difficulté.

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

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pas du tout. Pourquoi ces gens-là seraient-ils soustraits aux obligations des autres transporteurs?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): D'ailleurs, si le député de Chicoutimi me permet, c'est un problème qui m'a sauté aux yeux lorsque j'ai lu le mémoire. Ceux qui ont préparé le mémoire des commissions des communautés urbaines ont vu ce danger et c'est pour ça qu'ils le disent, ça vous ouvre les yeux, vous allez voir dans la loi et vous dites: C'est réellement vrai, le danger qu'on signale.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le député de Sainte-Marie me permet de continuer?

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

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ensuite, il a parlé de l'alinéa h): Ces exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats, etc., à l'équipement. C'est vrai ce que dit le député de Sainte-Marie, que, virtuellement, il pourrait y avoir conflit. Mais est-ce que le député de Sainte-Marie et le ministre ne conviendront pas qu'il s'agit ici d'une réglementation à venir et qui, par conséquent, peut prévoir qu'on doive tenir compte de ce qui existe déjà dans les communautés urbaines?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez...

M. LE PRESIDENT: Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: J'ai l'impression que le député de Sainte-Marie s'enfarge dans les virgules...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pas du tout.

M. BERTHIAUME: Une minute, laissez-moi finir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans les autobus!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, je m'enfarge dans les autobus, pas dans les virgules.

M. BERTHIAUME: Dans les autobus, dans les pneus ou je ne sais quoi, mais les conventions collectives existent quand même...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je n'aime pas le mot "enfarger".

M. BERTHIAUME: Trébucher.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En tout cas, je n'exige pas de le retirer, mais continuez.

M. BERTHIAUME: Les conventions collectives existent quand même dans les autres compagnies de transport aussi et je pense que ça ne pose pas de problème essentiellement. Il y a une autre chose. Sans vouloir donner au gouvernement provincial un aspect hautain ou paternaliste, je pense qu'il faut se rendre compte quand même que les communautés urbaines, aussi bien que leurs commissions de transport, sont des créatures du gouvernement provincial. Si, comme le ministre l'a indiqué, on veut développer une politique globale en matière de transport, je pense qu'il est inconcevable qu'on exclue le territoire des communautés urbaines. Le député de Sainte-Marie donne l'impression à un moment donné qu'il veut, en plus de séparer le Québec du Canada, peut-être séparer les grandes villes de la province elle-même.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien non, chacun dans son job, chacun dans sa sphère. Je ne veux pas faire de la ville de Montréal une onzième province.

M. BERTHIAUME: Chacun dans son travail, chacun dans son job, si vous voulez. Justement, la responsabilité du ministre des Transports est bien celle de coordonner les politiques de transport dans la province.

La situation qui existait avant le bill 23 était celle qui n'était pas normale. Le principe adopté quand nous avons adopté le projet de loi 23 en deuxième lecture, était bien celui-là, d'établir une politique globale en matière de transport et de récupérer tous les pouvoirs dans les autres lois qui n'y étaient pas et où le ministre des Transports n'était pas présent. C'est exactement le même cas en ce qui concerne les Communautés urbaines de Québec, de Montréal ou les autres.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce que je veux dire, c'est qu'à l'article 5 tous les pouvoirs du ministre s'étendent au moindre détail, vous l'avez ici. Je voudrais bien répondre au député de Chicoutimi, pour son information, lorsqu'il me dit: Je ne vois pas quelle contradiction il peut y avoir à l'article 5, paragraphes a) et h).

M. BERTHIAUME: Est-ce que le député me permettrait une question?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quel rapport cela peut-il avoir avec les conventions collectives? Au paragraphe h) vous lisez: "Fixer les exigences applicables aux devis, aux appels d'offres, aux contrats, à l'équipement, au financement et à la gestion des moyens ou systèmes de transport ainsi qu'à l'établissement ou la modification des circuits ou parcours" et tout ça. Tout ça est discuté à l'intérieur d'une convention collective.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'ai pas dit

— le député de Sainte-Marie me permettra, M. le Président...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous me demandiez où cela pouvait entrer en contradiction.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, j'invoque le règlement. J'ai attiré votre attention sur ces deux paragraphes pour vous amener ensuite à penser avec le ministre que la réglementation à partir des deux alinéas a) et h) dont vous parlez et qui ont eu des incidences bien évidentes sur des conventions collectives, peut tenir compte des situations existantes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Elle peut.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Elle peut et nous avons demandé...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'elle devra en tenir compte?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... au ministre qu'elle en tienne compte.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le ministre semble vouloir dire que j'exagère.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre du Travail n'est pas d'accord.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsque vous dites, M. le ministre des Transports...

M. COURNOYER: Ce n'est pas parce que je ne suis pas d'accord...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... que l'article 5, en outre des autres pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi par le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par règlement...

M. COURNOYER: Il s'agit de ce que vous en faites après ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... établir des normes, conditions ou modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété ou de possession de tout moyen ou système de transport qu'il indique, cela veut dire que vous pouvez entrer dans les pouvoirs des communautés urbaines dans les moindres détails.

M. BERTHIAUME: Est-ce que le député de Sainte-Marie me permet une question?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Par ça, vous avez tous les pouvoirs de décision. Bien oui, certainement, vous n'avez pas besoin de me demander la permission. On discute de ça. On en discute en toute objectivité.

M. BERTHIAUME: D'accord! Je comprends mal pourquoi le député de Sainte-Marie n'a pas posé la même objection quand nous avons discuté de transport scolaire ou d'autres formes de transport, du transport routier, à l'intérieur de ces compagnies qui effectuent ce genre de transport. Il peut y avoir des conventions collectives aussi. Le même problème aurait pu se poser. Pourquoi le député de Sainte-Marie n'a-t-il pas posé son objection dans ces domaines-là également?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est parce que là vous amendez l'article 489 a) de la Loi des cités et villes. Vous amendez une loi.

M. BERTHIAUME: D'accord!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans la question du transport écolier, on n'amendait pas de loi.

M. BERTHIAUME: On normalise une situation.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'était pas la même chose.

M. BERTHIAUME: On normalise une situation.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La Loi des cités et villes est une chose et le transport des écoliers est une autre chose. Alors, en amendement cet article-là...

M. BERTHIAUME: Est-ce que le député de Sainte-Marie est conservateur à ce point?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En appliquant cet article-là tout... En tout cas, le ministre a tous les pouvoirs. S'il veut avoir des problèmes, tant pis. J'espère qu'il va survivre à tout ça!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous avons, M. le Président, établi très clairement au début, quand nous avons discuté l'article 5, que le ministre se donnait des pouvoirs exorbitants. Nous l'avons tous dit.

UNE VOIX: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous avons demandé d'ailleurs au ministre de présenter cette réglementation le plus vite possible. Nous voulions même — le ministre ne s'est pas rendu à notre désir — que cette réglementation nous fût soumise afin qu'on en vit les incidences, particulièrement dans le cas des communautés urbaines. Seulement, le ministre n'a pas obtempéré à nos désirs. Nous sommes obligés de lui faire confiance, de faire confiance à son gouvernement. Je vois très bien, comme dit le député de Sainte-Marie, qu'il y a des problèmes. Par

ailleurs, je maintiens le principe qu'il ne doit pas se trouver dans le Québec des organismes qui — si vous me permettez, je pense que c'est un anglicisme — qui se trouvent privilégiés et que le transport en commun soit privilégié par rapport au transport privé. Je me rappelle très bien une discussion que nous avons eue en commission parlementaire alors qu'un représentant du Parti québécois avait défendu très farouchement la thèse de l'entreprise d'Etat contre celle de l'entreprise privée. Alors, le gouvernement semble vouloir soumettre les deux à la même réglementation, par conséquent, je n'ai pas d'objection à ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si je le comprends, le député de Chicoutimi a charrié un peu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, non, non. Relisez-vous.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La loi ne crée pas les entreprises d'Etat des transports des communautés urbaines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que vous demandiez à l'époque.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non. Ce n'est pas ce que nous demandions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous demandiez d'élargir les pouvoirs de l'Etat.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans la discussion, je suis beaucoup plus objectif que vous. Je discute du bill 23, tel qu'il est.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Que vous ne connaissez pas, dont vous n'avez pas suivi la discussion ici.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Tel qu'il avait été réimprimé. Nous avons eu la deuxième version et je m'en tiens à cela. Je ne parle pas d'étatisme. Je ne parle pas de socialisme.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est parce que vous n'êtes pas assez franc pour en parler.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Laissez-moi la paix avec cela! S'il y a un député qui nous a tenus des heures et des heures sur l'article 5, à l'Assemblée nationale, c'est le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et à raison!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le ministre devenait presque le dictateur de la province de Québec. Il avait tous les pouvoirs. Et à l'article 129, vous lui redonnez d'autres pouvoirs, en regard des communautés urbaines. C'est toujours comme cela. Vous allez dire que vous

votez encore avec dédain, comme dans tous les autres projets de loi. Arrêtez donc de charrier! Tâchez donc de discuter objectivement!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député de Sainte-Marie s'emporte pour rien.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne m'emporte pas du tout. Cela ne vaut pas la peine que je me fâche.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous discutons très objectivement. Sauf que je fais observer au député que la position de son parti a changé et que l'étatisme qu'il préconisait...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Votre position n'a pas changé, elle a disparu complètement! Vous n'en avez plus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'étatisme qu'il préconisait, lors de l'examen en commission parlementaire, il le reprend sous une autre forme plus subtile, plus hypocrite. Point.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On va dire que l'incident est clos, parce que lui aussi est hypocrite.

M. LE PRESIDENT: Vous allez nous faire trembler, vous deux. L'article 27, adopté?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il n'est pas hypocrite, il est venimeux! Il est dangereux!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Reconnaître que quelqu'un est dangereux, c'est lui faire hommage.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est dangereux, parce qu'il est méchant!

M. LE PRESIDENT: Article 128.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): En tout cas, lorsque nous vivons les problèmes, nous verrons qui avait raison.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'il soit bien entendu, M. le Président, je tiens à le souligner, que j'ai fait des observations au ministre et que je l'ai mis en garde. Je lui ai dit que j'étais pour le principe d'une politique générale des transports, que, par ailleurs, j'acceptais que tout le monde soit soumis à la même politique, mais que je prévoyais des dangers, ceux qu'a soulignés le député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous le député de Chicoutimi, et le député de Maskinongé, vous nous avez tenus deux jours à l'Assemblée nationale sur l'article 5, parce que le ministre avait trop de pouvoirs.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Très juste.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et aujourd'hui, il n'en a pas trop. Ce n'est pas si mal que cela. Vous partez en grande et, à un moment donné, vous arrêtez. Vous ne changez pas d'opinion!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, je fais un appel au règlement, ici, pour faire observer que si nous avons tellement insisté sur l'article 5, c'est que c'est un article clef, comme l'article 30, comme l'article 91, comme l'article 101, et que des organismes responsables nous avaient demandé de faire les représentations que nous avons faites, afin que fussent reconnus leurs droits. Nous avons obtenu partiellement gain de cause, peut-être pas entièrement. Point. C'est aussi clair que cela.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 128.

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

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. L'article 129?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 130?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'article 130, j'ai des observations à faire.

M. PINARD: J'ai des amendements à présenter. L'article 130 du projet de loi réimprimé est remplacé par le suivant: "L'article 251 de ladite loi est modifié: a) En remplaçant le paragraphe e) par le suivant: La commission, ou tout autre transporteur, peut effectuer du transport pour l'accomplissement de voyages spéciaux ou à charte-partie, par autobus, d'un point à un autre, à l'intérieur du territoire de la commission, s'il détient un permis délivré à cette fin par la Commission des transports du Québec.

L'article 228, sauf le deuxième alinéa, et les articles 229 à 234, s'appliquent, mutatis mutandis, dans le cas d'une entreprise de transport à charte-partie exploitée, ou pour la plus grande partie, à l'intérieur du territoire de la commission.

J'aimerais me reprendre, parce qu'il y a une faute. J'aimerais qu'on dise: "L'article 228, sauf le deuxième alinéa, et les articles 229 à 234 s'appliquent, mutatis mutandis, dans le cas d'une entreprise de transport à charte-partie exploitée, en tout ou pour la plus grande partie, à l'intérieur du territoire de la commission."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est toute la question des problèmes des voyages dits de charte-partie.

M. PINARD: Ce n'est pas terminé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous allons

laisser le ministre terminer, s'il veut nous donner des explications, parce que j'ai des questions à lui poser sur cet article.

M. PINARD: En ajoutant, à la huitième ligne du paragraphe 3, après le mot: "contrat", les mots suivants: "avec ou sans modification de gré à gré".

Il faudrait faire une référence à la Loi de la communauté urbaine pour permettre une meilleure compréhension du texte amendé.

L'article 251 de cette loi est également modifié, en ajoutant, après le premier alinéa du paragraphe 3, l'alinéa suivant: "Le contrat conclu entre la commission et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec."

L'article 251 est de plus modifié en remplaçant le paragraphe 4 par le suivant: "Aucun nouveau permis ne peut être accordé par la Commission des transports du Québec pour exploitation d'un service de transport en commun, par autobus de passagers, d'un point à un autre, à l'intérieur du territoire de la commission, sans avoir appelé la commission à faire valoir ses représentations."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président, j'ai demandé la parole.

Est-ce que le ministre pourrait nous fournir des explications? J'ai quelques questions à lui poser.

M. PINARD: Les amendements à l'article 130 ont été apportés, premièrement, dans le but d'uniformiser la situation des différentes commissions de transport dans le domaine de la charte-partie. En effet, si vous examinez attentivement les différents articles qui traitent de ce problème, vous noterez que les textes de la Commission de transport de Laval et celle de la rive sud sont quelque peu différents de ceux de la Commission de transport de Montréal, de celle de Québec et de celle de l'Outaouais.

C'est donc, premièrement, dans un but d'uniformisation des différents textes et conséquemment des différents pouvoirs des commissions de transport face à la charte-partie que nous apportons ces amendements. Mais, au-delà de cette première considération, celle de l'uniformité, nous avons aussi en tête une seconde considération, celle du tempérament des intérêts en jeu, face à ce problème crucial qu'est la charte-partie sur le territoire des communautés urbaines.

En fait, les intérêts en jeu dans le domaine sont au nombre de quatre: l'intérêt des communautés urbaines, l'intérêt des contribuables qui, par leurs deniers, financent les opérations des commissions de transport, l'intérêt des usagers de ce mode de transport à charte-partie et enfin, l'intérêt de l'industrie privée.

Afin de concilier ces intérêts, plusieurs solutions ont été avancées. Pour retenir les plus

importantes, mentionnons celle de l'exclusivité de la charte-partie aux commissions de transport, celle de la priorité dans le domaine de la charte-partie aux commissions de transport, priorité sanctionnée par un droit de veto, enfin celle de la priorité relative qui semble, pour le moment, être la meilleure solution. L'exclusivité que l'on voudrait réserver aux commissions de transport des communautés urbaines ou régionales servirait sans doute très bien l'intérêt de ces commissions qui, par la charte-partie, pourraient diminuer leur déficit et, conséquemment, servir un deuxième intérêt impliqué, celui des contribuables, qui verraient leur fardeau diminué d'autant.

Cependant, cette solution de l'exclusivité ne réussit pas à concilier tous les intérêts en présence. Bien avant que n'existent les commissions de transport des communautés urbaines, bien avant que n'existent souvent même leurs prédécesseurs, il existait des entreprises qui s'adonnaient à ce genre de commerce, soit le transport à charte-partie. Ces entreprises ont, sinon des droits acquis, du moins de sérieux privilèges en la matière.

Corrélativement, elles ont aussi de sérieux investissements impliqués. On comprendrait très bien que ce serait très mal servir un secteur de notre économie que d'enlever à ces entreprises qui ont tout de même investi dans le secteur et qui emploient de la main-d'œuvre québécoise leur commerce au profit des communautés urbaines et régionales.

L'exclusivité serait aussi contraire au libre choix que doit tout de même avoir l'usager des services. En effet, il peut arriver que l'usager des services de charte-partie désire avoir un service plus complet, plus luxueux, plus confortable ou moins, selon ses moyens. Tant que nous serons en démocratie, il est essentiel de laisser au consommateur l'exercice de son libre arbitre et de le laisser choisir suivant ses goûts, suivant ses moyens.

En définitive, la première solution, celle de l'exclusivité accordée aux commissions de transport, n'est pas susceptible de concilier tous les intérêts en présence. A cette première solution, nous avons tenté d'apporter un tempérament, en proposant une seconde solution, la priorité quasi absolue aux commissions de transport, priorité doublée d'un droit de veto. Disons un mot de la priorité quasi absolue. La priorité avec droit de veto faisait que la Commission de transport pouvait toujours s'opposer, dans presque tous les cas, à l'obtention d'un permis pour faire du transport à charte-partie. Encore une fois, cette priorité avec droit de veto servait très bien, vous le comprendrez, l'intérêt des commissions de transport et, conséquemment, celui des contribuables. On y voyait cependant l'objection fondamentale qu'elle était contraire à l'esprit du bill 23, puisqu'elle accordait aux commissions de transport urbaines et régionales plus de pouvoirs que n'en détenait la Commission des transports du Québec.

De plus, on peut opposer à cette priorité avec droit de veto à peu près les mêmes arguments que l'on pouvait opposer à l'exclusivité dont j'ai parlé tantôt. Il fallait donc opter pour une solution plus conciliante; or, cette solution, c'est la priorité relative des commissions de transport des communautés urbaines et régionales dans le domaine de la charte-partie. Alors, de quoi s'agit-il quand nous parlons de la priorité relative? Cette priorité réussit à concilier tous les intérêts. C'est celle que vous voyez devant vous, que vous retrouvez précisément dans ces amendements que nous vous apportons et qui permettent d'uniformiser tous les articles qui s'y rapportent. La priorité relative des commissions de transport des communautés urbaines et régionales consiste en ce que des voyages spéciaux ou à charte-partie pourront être effectués par l'industrie privée avec le consentement de la commission de transport, mais si ce consentement n'était pas donné à bon escient, la Commission des transports du Québec pourra, si elle est d'avis que le service ne peut pas être adéquatement rendu par la commission de transport des communautés urbaines et régionales, donner le permis à l'entreprise privée. Cette solution, comme je le disais, a l'avantage de concilier tous les intérêts.

Premièrement, cette priorité exercée à bon escient par des commissions de transport des communautés urbaines et régionales leur permettra d'accaparer d'une partie du marché à leur bénéfice et à celui des contribuables. Deuxièmement, l'intérêt du consommateur utilisateur de ces services est toujours sauvegardé puisqu'il a toujours le choix entre un service d'une qualité supérieure ou inférieure, à plus de confort ou à moins de confort, à une suspension automatique ou à une suspension ordinaire, enfin l'usager a le choix du service. Enfin, l'entreprise privée y trouve aussi son intérêt puisqu'elle est capable, dans une certaine mesure, de concurrencer ou même de dépasser quelquefois la qualité du service offert par les commissions de transport des communautés urbaines et régionales, souvent à des coûts moindres. Ainsi, par cette priorité relative sont protégés le libre choix du public consommateur, l'intérêt des commissions de transport et celui des contribuables, celui de l'entreprise privée et des Québécois qu'elle emploie, soit à la fabrication de ses véhicules — c'est le cas de Murray Hill, par exemple, qui fait fabriquer, on me dit, de façon exclusive, ses véhicules par la compagnie Prevost dans le comté de Dorchester — soit à la conduite et à l'entretien de ces véhicules.

Voilà pourquoi je vous demande d'adopter avec nous cette solution qui consiste, bien sûr, en une priorité, mais en une priorité relative, et c'est normal aux commissions de transport des communautés urbaines et régionales, priorité cependant qui réussit à concilier de la meilleure façon possible, nous l'espérons, tous les intérêts en présence.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, vous avez mémoire des longues discussions que nous avons eues en commission parlementaire sur cette question de la charte-partie. Les représentants des commissions de transport des communautés urbaines avaient revendiqué l'exclusivité absolue telle que d'ailleurs conformément aux droits que leur accorde la loi. D'autres transporteurs sont venus devant nous et nous on fait valoir que, dans le cas des voyages à charte-partie, ils avaient, comme vous l'avez dit tantôt, sinon des droits acquis, à tout le moins des privilèges qui leur viennent d'une longue expérience dans le domaine et de l'occupation du champ bien avant que certaines entreprises de transport en commun ne l'eussent elles-mêmes occupé. Là, vous nous proposez un choix, vous excluez l'exclusivité, vous excluez la priorité, vous excluez la priorité avec veto et vous en venez à la solution d'une priorité relative, ce qui permettrait d'abord le maintien des transporteurs qui existent déjà, du genre de Murray Hill et toute autre entreprise de même nature, ce qui permettrait aussi le maintien d'autres entreprises de transport du genre de celles dont on nous a parlé, les visites touristiques, par exemple, le "sightseeing" par petit autocar, etc.

En somme, si je comprends bien le sens des amendements que vous apportez, vous consacrez la situation de fait qui existe à l'heure actuelle, ce qui va, évidemment, à l'encontre et de la loi des communautés urbaines et des revendications qui ont été faites par lesdites communautés urbaines, qui ont défendu très farouchement le droit qui leur avait été donné par le gouvernement.

Je vous avoue, M. le ministre, qu'en ce qui me concerne, je suis singulièrement partagé. D'un côté, il y a quand même les droits que nous avons accordés aux communautés urbaines. D'autre part, il y a l'existence d'un système de transport privé qui effectue des voyages à charte-partie. Il s'agit de concilier ici deux impératifs, celui du service, de l'efficacité du public, et d'autre part celui du choix du public aussi et celui des droits qui avaient été reconnus aux communautés urbaines. En ce qui me concerne, je serais disposé à accepter la solution de la priorité relative, évidemment compte tenu de ce qui se passe actuellement, encore que cela aille contre les prescriptions impératives de la loi qui crée les communautés urbaines.

Maintenant, à toutes fins utiles, en pratique, comment va fonctionner ce système de priorité relative? Dans le cas de ce qui existe actuellement, les choses sont maintenues dans l'état, dans le cas où d'autres transporteurs privés voudraient obtenir des permis, ils doivent en faire la demande et il n'y a plus de droit de veto de la part des commissions de transport des communautés urbaines. C'est ce que vous voulez accorder. Alors, d'une part, vous répondez aux demandes de ceux qui nous ont demandé que disparaissent l'exclusivité, la priorité et le

droit de veto. Par ailleurs, évidemment, vous allez contre la volonté des communautés urbaines qui ont défendu ici les droits que le gouvernement leur avait déjà accordés.

M. PINARD: Oui. Mais poser la question, c'est peut-être aussi y répondre. Je me demande si le législateur, n'a pas accordé dans les lois constitutives des communautés urbaines des pouvoirs qui peuvent être considérés, maintenant, comme exorbitants par ceux qui s'y opposent, en l'occurrence les transporteurs privés, en matière de transport à charte-partie ou dans le cas des voyages spéciaux. Il est évident, maintenant, que le législateur, lorsqu'il a autorisé la venue au monde de communautés urbaines et la création de commissions de transport à l'intérieur de ces communautés urbaines, n'a pas été en mesure de faire l'inventaire de toute la situation et de toutes les conséquences qui découleraient fatalement de la mise en application des pouvoirs qui ont été accordés l'année dernière ou en 1969 plutôt par le gouvernement du Québec à ces communautés urbaines et à leurs commissions de transport. Il est évident, maintenant, ces pouvoirs ayant été accordés dans une loi, que ceux qui en sont les bénéficiaires, c'est-à-dire les communautés urbaines et les commissions de transport, veulent s'en prévaloir, même si la situation nous révèle que, dans la plupart des cas, elles ne s'en sont pas prévaluées, à toutes fins pratiques, mais se sont contentées, d'après les mémoires que j'ai lus et d'après les plaintes qui nous ont été formulées, de contrecarrer l'exercice d'un pareil pouvoir par les transporteurs privés, qu'ils s'appellent Murray Hill, qu'ils s'appellent Brisebois Transport, qu'ils s'appellent les Autobus Deshaies Ltée, enfin tous les autres qui ont des pouvoirs analogues ou semblables en vertu de l'ordonnance no 17. C'est pourquoi je vais vous expliquer qui a droit à ces voyages à charte-partie. Les compagnies de transport général de voyageurs ont droit aux dispositions de l'ordonnance no 17.

Il s'agit ici des articles 2 et 3 qui concernent les voyages spéciaux ou à charte-partie, à partir du terminus de base sur toute l'étendue du territoire décrit dans leur permis, à moins que ledit permis qu'elles détiennent de la régie ne l'interdise. Environ une cinquantaine de ces compagnies ont un port d'attache à Montréal. J'ai la liste ici, mais il serait trop long de lire le nom de ces compagnies. Je pourrais peut-être déposer une photocopie du document, à titre de document qui pourra servir aux membres de la commission, et qui pourra être reproduit dans le journal des Débats.

Ce privilège n'est pas indiqué dans leur permis, mais il découle automatiquement dudit permis, à moins d'une interdiction, tel que mentionné précédemment, et pour autant qu'il est utilisé conformément aux dispositions de l'ordonnance no 17.

L'article 9 de l'ordonnance générale sur le

camionnage stipule que le permis émis par la Régie des Transports est annuel et renouvelable avant le 1er juillet, sur demande à cet effet, qui doit être accompagnée de tous les documents exigés par la régie.

Certaines compagnies ont droit à des voyages à charte-partie, en vertu d'un permis spécial émis par la Régie des transports — article 4, ordonnance no 17 — et il peut s'agir ici, par exemple, de transports à des centres de loisirs, de transports de clubs de baseball, comme dans le cas des Expos, ou de tout autre organisme de loisirs, ou de tout autre club qui s'adonne à des sports analogues.

Les commissions de transport de communautés urbaines ont droit à des voyages à charte-partie à l'intérieur de leur territoire. C'est ce qui ressort d'une ordonnance récemment émise concernant la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Cette cause a été portée en appel.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, je vous ferais remarquer qu'il est six heures.

M. PINARD: On voit, par le document que je viens de lire, qu'il n'y a pas d'exclusivité relativement aux voyages à charte-partie, même si, dans les pouvoirs constituants des communautés urbaines et de leurs commissions de transport, il semble qu'il y a eu une exclusivité accordée à ces commissions de transport.

Le permis qui a été accordé à la Commission de transport de Montréal n'est pas un permis émis par la régie, mais la Commission de transport de Montréal fonctionne en vertu du pouvoir qui lui est accordé dans la loi constitutive de 1969.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous voulez le lui enlever.

M. PINARD: Nous ne le lui enlevons pas. Elle a même une priorité relative, compte tenu des limites du territoire à desservir.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous consacrez Murray Hill.

M. PINARD: Puisque vous parlez du cas de Murray Hill, c'est un cas assez spécial, étant donné que cette compagnie ne détient aucun service régulier de transport, c'est-à-dire du genre de service local ou de service urbain. Elle n'a donc aucun droit à l'ordonnance no 17 réglementant les voyages spéciaux et à charte-partie, ce qui n'est pas le cas des transporteurs réguliers qui, eux, ont droit aux privilèges de cette ordonnance automatiquement.

Chaque service qu'offre Murray Hill Ltée fait l'objet d'une demande spéciale à la Régie des transports. En plus des permis produits, Murray Hill Ltée obtient régulièrement des permis dits spéciaux, comme, par exemple, pour transpor-

ter des groupes artistiques et autres. Ces permis sont alors valables uniquement pour une activité précise et décrite au permis.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ils sont exclusifs à la Commission de transport? Elle est en déficit. Pour quelle raison n'est-ce pas la Commission de transport? Enfin, c'est nous qui payons.

M. PINARD: Quand on va au fond des choses, M. le député de Sainte-Marie, on s'aperçoit que la chicane qui se fait autour du transport à charte-partie représente, au moment où je vous parle, au plan annuel, une valeur de \$400,000 à \$500,000. C'est l'aveu qui m'a été fait, aussi bien par les représentants du transport privé, qui veut faire de la charte-partie, que par les représentants des commissions de transport. C'est même l'aveu que m'a fait M. Dion, le gérant de la Commission de transport de Montréal, lorsqu'il est venu nous voir à notre bureau, M. Berthiaume et moi, il y a deux semaines environ.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous dites?

M. PINARD: La valeur annuelle de la charte-partie pour laquelle on se bat en ce moment équivaut à environ \$400,000 ou \$500,000. Je pense qu'il faut réglementer cette situation, la régulariser et ne pas discriminer des compagnies anglophones ou francophones.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je m'excuse, mais j'aimerais qu'on ajourne et qu'on en parle après l'heure du dîner.

M. PINARD: Les compagnies francophones sont plus nombreuses que les compagnies anglophones dans ce domaine de la charte-partie, qui font du transport dit spécial, qui veulent continuer à oeuvrer dans ce domaine et qui seraient victimes de discrimination s'il fallait écouter ceux qui nous demandent de leur accorder l'exclusivité. On rejetterait du revers de la main des institutions qui ont exploité ce domaine du transport à charte-partie et du transport spécial depuis plusieurs années, avant même que les commissions de transport des communautés urbaines ne l'aient fait elles-mêmes. Je pense que ceux qui voudraient accorder cette exclusivité aux commissions de transport des communautés urbaines devraient y regarder à deux fois avant de s'aventurer sur un terrain aussi glissant, sans s'apercevoir qu'ils mettraient...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si c'est pour le bien public, je n'ai pas d'objection à ce qu'on le fasse.

M. PINARD: ... dans le chemin des organisations bien structurées qui sont plus souvent entre les mains de francophones qu'entre les mains d'anglophones.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ces gens ont droit eux aussi au bien-être social et à l'assurance-chômage.

M. PINARD: Malheureusement, quand on fait un débat comme celui-là, on le fait dans l'absolu...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'on pourrait ajourner, M. le Président, j'aimerais à en discuter après le dîner.

M. PINARD: ... et on fait un mythe de la société qui s'appelle Murray Hill et on oublie toutes les autres qui sont à caractère francophone et qui demandent de vivre au soleil du Québec.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On va aller se restaurer et on va en reparler.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, la commission suspend ses travaux jusqu'à vingt heures quinze ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

Reprise de la séance à 20 h 25

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

La commission parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement...

M. BERTHIAUME: Vous avez oublié la voirie, M. le Président.

M. PAUL: C'est plus tard cela, 222.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs! La commission parlementaire des transports et de la voirie continue l'étude du projet de loi no 23, Loi des transports, et j'aimerais faire part à la commission de certains changements dans la formation de la commission. M. Harry Blank du comté de Saint-Louis remplace M. Henri Coïteux de Duplessis; M. Kenneth Fraser du comté de Huntingdon remplace M. Claude Simard du comté de Richelieu...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est là, M. Simard de Chicoutimi.

M. LE PRÉSIDENT: ... et on m'informe que messieurs Jean-Noël Tremblay du comté de Chicoutimi et M. Rémi Paul du comté de Maskinongé sont membres permanents de cette commission.

M. PAUL: Je l'ai dit tout à l'heure et je veux que cela soit inscrit au journal des Débats.

M. LE PRÉSIDENT: Cela sera inscrit au journal des Débats.

M. PAUL: Je ne veux pas abandonner ainsi notre ministre de prédilection, l'honorable député de Drummond. Nous avons cru de notre devoir de le suivre.

M. LEDUC: Ce qui veut dire que vous avez négocié une permanence.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il nous l'avait demandé d'ailleurs.

M. PAUL: C'est à sa suggestion que M. Tremblay et moi avons été nommés membres permanents.

M. LE PRÉSIDENT: Cela est inscrit au journal des Débats. Maintenant, messieurs, à l'ajournement, je crois que vous en étiez rendus à l'article 130 qui avait été adopté avec amendement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous me permettez, M. le Président. Est-ce que les membres de la commission pourraient fixer une heure pour l'ajournement ce soir?

M. LE PRÉSIDENT: Onze heures...

M. PINARD: J'ai demandé tantôt au député de Sainte-Marie et au député de Maskinongé et je le demande maintenant au député de Chicoutimi si nous ne pourrions pas aller jusqu'à 11 heures ce soir pour nous avancer un peu dans l'étude du bill 23.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quant à moi, ma femme et mes enfants sont en ville.

M. PINARD: Le député de Lotbinière?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et les autres, vous ne leur demandez pas?

M. PINARD: J'ai fait le tour de la table tantôt et ils étaient d'accord.

M. LE PRÉSIDENT: C'est le consensus pour onze heures ce soir.

M. FRASER: C'est une très bonne décision.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Capitaliste!

UNE VOIX: On ajourne à onze heures.

M. LE PRÉSIDENT: Article 131.

M. PAUL: Adopté, M. le Président, c'est bon!

M. LE PRÉSIDENT: Article 131. Adopté. Article 132.

Communauté urbaine de Montréal

M. PINARD: Le transport dans la Communauté urbaine de Montréal, aux articles 132 et suivants, c'est-à-dire 132 jusqu'à 137 inclusivement, reproduisent sensiblement les mêmes dispositions que celles que nous retrouvons aux articles 127 et suivants relativement au transport dans la Communauté urbaine de Québec, sauf que j'aurai des amendements à...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le sous-ministre les a reproduits exactement.

M. PINARD: Oui. Ils sont reproduits exactement.

M. PAUL: Avez-vous dit la Communauté urbaine de Québec?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On l'a passée tantôt.

M. PINARD: Nous avons commencé par l'étude...

M. PAUL: Ah! Cette étude a été faite.

M. PINARD: Oui. Ce sont exactement les

mêmes dispositions, mais j'ai des amendements à apporter à l'article 135.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 132. Adopté. Article 133. Adopté.

M. PINARD: Il faudrait distribuer les amendements.

M. LE PRÉSIDENT: Article 134. Adopté. Nous en sommes à l'article 135 avec un papillon, un amendement.

M. PINARD: Est-ce que vous avez les amendements à l'article 135, s'il vous plaît? Ils ont été distribués cet après-midi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'article 313 de ladite loi est modifié. Est-ce que c'est ça, M. le ministre?

M. PINARD: Oui. L'article 135, oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Après le mot "contrat", les mots suivants "avec ou sans modifications de gré à gré".

M. PINARD: L'article 135 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant à la septième ligne, après le mot "spéciaux", le mot "ou". C'est le même amendement qui a été apporté dans le cas de la Communauté urbaine de Québec.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et la rive sud et Laval. Après "spéciaux", j'avais un amendement dans ce sens-là, M. le Président. Vous me faites plaisir d'arriver avec ça. Après "spéciaux", vous ajoutez "ou à charte-partie".

M. LE PRÉSIDENT: Alors l'article 135 est adopté tel qu'amendé.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, pas encore.

M. PINARD: J'ai un autre amendement à l'article 135. En ajoutant, après le premier alinéa du paragraphe 3, l'alinéa suivant: "Le contrat conclu entre la commission et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec." C'est le même amendement que celui que nous avons apporté dans le cas de la Communauté urbaine de Québec.

M. PAUL: Où placez-vous votre amendement?

M. PINARD: J'ai malheureusement interveni les amendements. J'aurais dû commencer par l'amendement en ajoutant à la septième ligne du paragraphe 3, après le mot contrat, les mots suivants: "avec ou sans modification, de gré à gré."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous parlez de la Loi de la communauté urbaine? On me l'a expliquée cet après-midi.

M. BERTHIAUME: C'est le paragraphe 3 de l'article 313.

M. PINARD: L'article 313 du chapitre 84 qui est amendé.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il faut toujours dépanner le ministre.

M. PINARD: Après la septième ligne, après le mot contrat, nous ajoutons les mots suivants: "avec ou sans modification, de gré à gré."

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous y sommes.

M. PAUL: On vient de rejoindre le ministre.

M. PINARD: L'autre amendement. En ajoutant après le premier alinéa du paragraphe 3 l'alinéa suivant: "Le contrat conclu entre la commission et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec".

M. PAUL: M. le Président, pourriez-vous nous répéter le texte de l'amendement?

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que je pourrais avoir copie de ces amendements, s'il vous plaît?

M. PINARD: Cela a été remis au président qui a présidé cet après-midi.

M. LE PRÉSIDENT: On m'a donné ces documents et je ne les ai pas ici.

M. PAUL: Le président est en Chambre et les documents ne suivent pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Peut-être que le président était contre les amendements.

M. PINARD: Sauf que cela ne s'applique peut-être pas dans les amendements.

M. PAUL: Je sais que vous les avez, ne les lisez pas.

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

M. LE PRÉSIDENT: Dispensé. Alors, est-ce qu'il y a un autre amendement à l'article 135?

M. PINARD: C'est tout.

M. LE PRÉSIDENT: Ce sont les trois amendements. Est-ce que ces trois amendements à l'article 135 sont adoptés?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'aurais un amendement.

M. LE PRÉSIDENT: Un quatrième amendement? Avez-vous une copie? Voulez-vous nous en donner une copie?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est un amendement au paragraphe 4.

M. BERTHIAUME: L'amendement est à l'eau.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mon amendement n'est pas à l'eau, mais il est mouillé. L'amendement se lit comme suit au paragraphe 4 de la loi que vous avez: "Aucun permis ne peut, sans le consentement de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, être accordé par la Commission des transports du Québec pour l'exploitation, entièrement à l'intérieur du territoire de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, d'un service de transport en commun qui n'est pas visé au paragraphe 1 ou 2". Est-ce que vous comprenez l'amendement?

M. BLANK: Pourquoi la ville de Montréal serait-elle différente de la ville de Québec?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): L'ouragan Agnès est passé par ici.

M. PAUL: Est-ce qu'on ne change pas l'un des principes que l'on retrouve dans la loi?

M. PINARD: C'est ça. Justement, nous avons fait une modification pour rendre les pouvoirs accordés à la Communauté urbaine de Québec semblables à ceux qui avaient été accordés à la Communauté urbaine de Montréal et à celle de Hull-Outaouais. La Communauté urbaine de Québec avait réussi, à la présentation d'un bill privé, en 1971, à obtenir une exception à la règle générale. Nous lui avons enlevé ce pouvoir d'exception par les amendements que nous avons apportés au bill 23, cet après-midi, de façon qu'il y ait uniformité dans les pouvoirs accordés aux Communautés urbaines de Montréal, de Québec, de Hull-Outaouais, en matière de transport et pour que ce soit conforme à l'économie générale du bill 23.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, l'article 135 du projet de loi — vous me permettez de regarder sur mon texte parce qu'il y a des statistiques — a pour but de faire perdre à la commission une partie substantielle de ses revenus. On sait qu'une partie substantielle des revenus de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal lui vient des voyages spéciaux ou à charte-partie. Là, vous consacrez simplement à Murray Hill le droit de continuer à faire des voyages spéciaux ou à charte-partie, même si ce droit a été contesté par la ville de Montréal. Actuellement,

c'est devant les tribunaux. On sait que la ville de Montréal a rappelé; actuellement, on attend le jugement. On ne sait pas quel sera le jugement. De par la loi, l'article 135, on consacre ce principe qui, actuellement, est contesté devant les tribunaux. Je pense que le député de Saint-Louis est au courant de ce que je veux dire.

M. BLANK: Je ne suis pas l'avocat de ces causes. Quand vous parlez des voyages spéciaux et à charte-partie, il ne faut pas parler seulement de Murray Hill. Il y a environ 25 compagnies qui ont des investissements de presque \$100 millions dans le territoire de Montréal et Murray Hill a seulement \$2 ou \$3 millions de ces \$100 millions.

M. BERTHIAUME: Ils parlent de Murray Hill, ils en veulent à Murray Hill, eux.

M. BLANK: Il ne faut pas parler seulement de Murray Hill, les 24 autres compagnies ne comptent pas. On ne parle pas de Laurentide...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y en a 37 dans le Québec.

M. BLANK: Il y en a 37 dans le Québec. On veut les fermer sans compensation. Même ici, dans le projet de loi qu'on étudie actuellement, la Commission de transport de la communauté urbaine a un droit d'égard. Aucun permis n'est donné sans que les représentations n'aient été faites par cette commission devant la régie. C'est l'article 4.

Ce n'est pas automatique; elle a le droit de venir devant la régie pour faire des représentations et, si c'est dans l'intérêt du public, de donner un permis à la compagnie Provincial Transport ou Laurentide ou Auger ou n'importe quelle compagnie. C'est la régie qui le donne. Et si ce n'est pas dans l'intérêt du public, la régie ne le donne pas. On ne prend rien de la commission.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Les transports sont un service public. Si vous regardez les statistiques de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal — je ne vous citerai pas tous les chiffres d'année en année, mais si vous partez de 1966 — les revenus totaux étaient de \$45,929,993; le déficit: \$5,606,261; les revenus bruts de location d'autobus: \$994,000; nets: \$497,000. Ce sont des revenus qui vont...

M. BLANK: Elle a le droit de le faire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, mais tout de même... Elle a droit de le faire, mais actuellement...

M. BLANK: Certainement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Actuelle-

ment, elle a contesté devant les tribunaux le droit exclusif...

M. BLANK: Oui, parce que le droit exclusif... Elle veut plus que les \$450,000. Elle veut tout avoir; elle veut prendre soin de 24 établissements privés qui sont là.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Mais c'est un service public qui...

M. BLANK: Mais les taxis aussi sont un service public.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est un service public qui est payé par les contribuables.

M. BLANK: Mais certainement...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Alors, ce qui est rentable en fait de profit, si vous le donnez à l'entreprise privée, c'est le public qui paye.

M. BLANK: Cela semble le contraire. C'est l'entreprise privée qui a ça actuellement. C'est vous qui avez fait la suggestion de prendre ça à l'entreprise privée et de l'étatiser. C'est ça que vous voulez? Le transport en commun; vous parlez des taxis, on fait un profit aussi...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne parle pas...

M. BLANK: La commission de transport va prendre tous les taxis aussi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne parle pas d'étatisation.

M. BLANK : Mais c'est ça que vous faites.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je ne parle pas d'étatisation.

M. BLANK: Si vous prenez le droit des 25 compagnies privées de Montréal d'avoir une charte privée, elles doivent fermer leurs portes, elles doivent mettre les hommes dehors. Et après ça, c'est la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui va l'avoir. C'est ce que vous voulez?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Lorsqu'on parle de ce problème-là de la Communauté urbaine de Montréal, on parle nécessairement de Murray Hill parce que c'est le principal...

M. BLANK: Ce n'est pas le principal.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans Montréal, oui.

M. BLANK: Ce n'est pas le principal. Mais je vais vous poser une question. Pourquoi Murray Hill?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs! Il me semble que ces questions...

M. BLANK: Pourquoi Murray Hill? Pourquoi pas Laurentide Transport? Pourquoi pas Provincial Transport? Pourquoi pas les 22 autres?

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

M. BLANK: Pourquoi Murray Hill? Parce qu'elle a un nom anglais et que vous n'aimez pas les noms anglais. C'est ça?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela n'a pas de rapport.

M. PINARD: M. le Président, une question de règlement. Tout ce problème-là a été discuté cet après-midi. Le député de Sainte-Marie le sait plus que n'importe qui. C'est son devoir d'apporter un amendement; je lui ai donné les raisons pour lesquelles l'amendement, à mon avis, doit être rejeté. Parce qu'il réintègre certains pouvoirs qui ont précisément été enlevés à une communauté urbaine qui les avait obtenus par un amendement à sa charte en 1971, alors que c'était un droit d'exception.

Alors, nous normalisons tous les pouvoirs des communautés urbaines en matière de transport et, en particulier, en matière de transport à charte-partie ou par voyages spéciaux.

Je pense que c'est une raison qui vaut la peine d'être étudiée à son mérite et je pense bien aussi qu'à cause des explications que j'ai données cet après-midi, où nous avons fait la preuve que, dans le transport à charte-partie et dans les voyages spéciaux, il n'y a pas seulement une compagnie qui en fait — j'ai distribué la liste...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): 37.

M. PINARD: ... il y en a 37 qui, à mon avis, seraient discriminées si on acceptait l'amendement du député de Sainte-Marie.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il répond un peu à l'argument du député de Saint-Louis tantôt; il est absolument impensable de favoriser l'entreprise privée quand elle vient en concurrence avec l'entreprise publique.

M. BLANK: Est-ce que toute la théorie...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Des déficits, en somme, on ne fait tout simplement que subventionner directement l'entreprise privée pour des profits qui devraient aller à l'entreprise publique.

M. BLANK: ... la compagnie qui fabrique le vêtement fait des profits. Donnez ça aussi aux contribuables.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais aussi souligner que ces 37 compagnies que je viens de mentionner ont leur siège social à Montréal...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas une entreprise...

M. PINARD: ... et elles sont en majorité francophones. Je ne sais pas si le député de Sainte-Marie s'est aperçu de cela en lisant la liste que j'ai fait distribuer.

M. BLANK: Je vais vous donner une autre affaire. Savez-vous que la compagnie Murray Hill est la seule compagnie au Québec qui achète tous ses autobus ici, dans la province? Savez-vous que tous les autobus que Murray Hill utilise sont manufacturés par la compagnie Prévost dans le comté de Dorchester?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. BLANK: La Commission de transport de Montréal achète combien d'autobus de Québec? Pas un.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, messieurs! La commission a un amendement proposé par le député de Sainte-Marie. J'aimerais savoir... J'avais oublié que le député de Chicoutimi m'avait demandé la parole.

M. BLANK: Je n'étais pas ici cet après-midi, donnez-moi une chance de parler.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je savais que le député de Saint-Louis serait ici lorsqu'on discuterait de ça.

M. BLANK: Je n'étais pas ici ce matin.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît! La parole est au député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Concernant l'amendement que vient de proposer le député de Sainte-Marie, nous en connaissons la genèse, compte tenu des idées qui ont déjà été exprimées par les représentants de son parti. Le député de Sainte-Marie a le droit de présenter un amendement qui nous apparaît à prime abord irrecevable, en raison des principes que nous avons votés cet après-midi et qui ont déjà été discutés.

Je ne voudrais toutefois pas laisser passer cet amendement sans signaler ceci. D'abord, personne du parti dont je suis membre ne s'est porté à la défense d'une société ou d'une entreprise de transport en particulier. On semble vouloir accrocher toute cette question, raccrocher la question au problème particulier de Murray Hill qui, comme on le sait, a fait l'objet de bien des commentaires, de bien des disputes, a même provoqué une contestation qui a coûté la vie, entre autres, à une personne

victime d'un autre genre de terrorisme que nous connaissons bien dans le Québec.

Il y a ici un problème; le problème qui se pose est un problème de principe ou d'idéologie. C'est la question de savoir si l'on remet tout à l'entreprise d'Etat, entreprise subventionnée, ou si l'on admet la réalité et le principe de la libre concurrence et de l'existence d'une entreprise privée au Québec. Il y a quand même 37 sociétés qui ont des entreprises de transport au Québec de même nature, ou de nature similaire de celle de la société Murray Hill.

Je ne comprendrais pas que dans l'optique de la philosophie socio-économique qui est la nôtre, nous nous opposions à ce qu'on maintienne ce régime libre d'entreprise privée à côté de l'entreprise d'Etat. On peut fort bien nous dire que nous subventionnons l'entreprise d'Etat. C'est vrai. Mais l'entreprise d'Etat donne tel type de services à tel endroit particulier. L'entreprise privée donne un autre type de services, un autre genre de services dans d'autres secteurs. On nous dira peut-être que l'entreprise publique pourrait donner les mêmes services mais il faudrait nous dire aussi en même temps ce qu'il en coûterait à l'entreprise publique, compte tenu de tous les investissements passés et de tout ce qui est déjà en marche, ce qu'il en coûterait aux contribuables pour mettre sur pied les entreprises privées qui existent actuellement.

Alors, c'est une question de choix. Et quant à nous, nous ne sommes pas socialistes. Nous l'avons dit à maintes reprises et nous croyons qu'il est possible de maintenir...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): ... vous en faites du socialisme.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... de favoriser...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous êtes dans les patates.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... une coexistence harmonieuse...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Malhonnêteté intellectuelle.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... des deux systèmes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ce n'est pas de cela que nous discutons.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député de Sainte-Marie peut fort bien parler de malhonnêteté intellectuelle. C'est un sujet qu'il connaît bien et qu'il pratique. Mais, M. le Président, le problème n'est pas là. Le problème est de savoir si on est...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est épouvantable.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... honnêtement, objectivement, en faveur de l'entreprise privée ou si, lorsque, politiquement, cela fait son affaire, on est tantôt pour l'entreprise privée et tantôt pour l'entreprise d'Etat, selon les groupes contestataires que l'on rencontre.

Notre position est très claire. Le chef est ici pour la confirmer. Nous préconisons une coexistence harmonieuse des deux systèmes. Et ceux qui voudront changer le système, pour y substituer une entreprise socialiste, une entreprise dirigiste, qui deviendra plus tard une entreprise nationale socialiste, auront toute la liberté de le faire et de proposer leurs objectifs à l'électorat.

Quant à nous, nous estimons que le ministre nous propose une formule qui rejoint la situation actuelle qui prévaut dans l'Etat du Québec et je ne vois pas pourquoi nous ferions une bombe en disant: Bien voilà, le gouvernement veut encourager à tout prix la société Murray Hill. Murray Hill, pour nous, n'est qu'une des 37 entreprises de transport. Et la société Murray Hill en dépit de tout ce qu'on a pu en dire — moi, je ne vis pas à Montréal, je n'ai jamais eu de problème avec la société Murray Hill — donne un service qui semble satisfaire une clientèle qui a droit à tel service comme les autres sociétés, dont nous avons ici la liste, donnent un service qui satisfait une clientèle.

Alors, M. le Président, je crois que le fond du problème ici, nous en avons discuté cet après-midi, mais il ne règle pas la question de l'amendement, c'est que l'amendement est irrecevable du fait que le principe que nous avons accepté cet après-midi rend l'amendement irrecevable puisqu'il va à l'encontre de ce que nous avons déjà décidé.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que les membres de la commission sont prêts à se prononcer sur ce quatrième amendement?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, pas tout à fait, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Vous avez déjà eu la parole là-dessus, c'est la réplique que vous a donnée le député...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): J'ai le droit de la reprendre encore en commission parlementaire, est-ce que je suis limité dans mon droit de parole?

M. LE PRÉSIDENT: Je vais être obligé de faire relever le temps que vous utilisez parce que vous êtes limité à vingt minutes sur un article.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Bien oui, mais je pense que je n'ai pas parlé vingt minutes sur un article. Ne me confondez pas avec le député de Chicoutimi qui, lui, a parlé pas mal longtemps pour ne rien dire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce serait à votre avantage d'être confondu avec le député de Chicoutimi !

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, pas du tout.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela vous donnerait figure humaine !

M. BERTHIAUME: Ce ne serait pas une fusion volontaire !

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, pas du tout, je ne veux pas qu'on mêle les deux noms, pas du tout, et je tiens à dire que je n'ai aucun lien de parenté avec vous, à part ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous m'honorez !

M. LOUBIER: Encore là, M. le Président, vous remarquez qu'il se sépare !

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Alors, M. le Président, si vous dites que j'ai droit à vingt minutes et que j'ai pris mes vingt minutes, je vais me soumettre à votre décision, mais je ne crois pas les avoir utilisées.

M. LE PRÉSIDENT: Non, alors vous pouvez procéder, si vous voulez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quand on regarde les lois, on s'aperçoit que les commissions de transport des Communautés urbaines de Québec, de Laval, de la rive sud, ont un article qui dit: "Aucun permis ne peut, sans le consentement de la Commission des transports, être accordé par la Régie des transports pour l'exploitation d'un service en commun qui n'est pas visé aux paragraphes 1 et 2." Et seule la ville de Montréal n'a pas ce paragraphe. C'est la raison pour laquelle nous croyons qu'il est impensable qu'il y ait deux poids, deux mesures pour la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Si vous regardez Laval, Québec, la rive Sud, c'est marqué qu'aucun permis ne peut, sans le consentement de la Commission des transports, être accordé par la Régie des transports, et la Communauté urbaine de Montréal n'a pas cet article-là.

M. BLANK: Tous ces articles-là sont amendés.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je veux dire dans les lois des communautés urbaines.

M. BLANK: Oui, ça c'est anciennement, depuis votre liste, cela a été amendé...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pas ceux-là.

M. PAUL: La loi 141 règle ce problème-là.

M. BLANK: Oui, elles sont toutes sur le même...

M. PAUL: Ecoutez, si vous ne suivez pas les débats...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ah! je les ai suivis.

M. PAUL: ... de la commission permanente des affaires municipales.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas écrit dans le texte qu'on lui a remis.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ah non! je ne lis pas le texte, je prends des notes sur le texte...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous le baffouillez.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, laissez faire. C'est exactement la loi telle qu'elle est actuellement.

M. BLANK: Oui, avant, ça fait deux ans de ça, maintenant elles sont toutes égales, elles ont les mêmes droits toutes les quatre, Laval aussi. Les quatre ont exactement les mêmes pouvoirs, les mêmes paragraphes et les mêmes mots...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous les avez ici et ça n'a pas été amendé.

M. BLANK: Oui, ça, c'était...

M. PINARD: Est-ce que le député de Sainte-Marie voudrait prendre le tableau que je viens de faire distribuer? Il verra que toutes les commissions de transport à l'intérieur des Communautés urbaines de Hull-Outaouais, Montréal et Québec sont remises sur le même pied quant aux pouvoirs qu'elles ont demandés en matière de transport à charte-partie ou par voyages spéciaux. Il n'y avait que la Communauté urbaine de Québec qui avait obtenu un régime d'exception à cause d'un amendement proposé l'année dernière à l'article 251 de sa loi constitutive et ce pouvoir d'exception lui a été retiré aujourd'hui par un amendement que j'ai apporté ce matin à la commission des affaires municipales. Alors, le député de Sainte-Marie n'était peut-être pas au courant, mais je pense qu'il y a un régime équilibré pour toutes les communautés urbaines et toutes les commissions de transport. Elles sont toutes sur un pied d'égalité.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Elles sont toutes sur un pied d'égalité.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, l'article 135, adopté tel qu'amendé. Article 136? Adopté.

M. BERTHIAUME: Article 137. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 137?

M. BERTHIAUME: C'est fait, M. le Président. On vous devance.

M. LE PRESIDENT: Article 138.

Communauté régionale de l'Outaouais

M. PINARD: Le chapitre intitulé "Le transport dans la communauté régionale de l'Outaouais", aux articles 138 à 143, inclusivement, reproduit exactement les mêmes dispositions que dans le cas des autres communautés urbaines, sauf que j'ai un amendement à apporter à l'article 142 du projet de loi 23 réimprimé.

M. LE PRESIDENT: Un instant, s'il vous plaît. Est-ce que les articles 138, 139, 140 et 141 sont adoptés?

M. BERTHIAUME: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Article 138, adopté. Article 139, adopté. Article 140, adopté. Article 141, adopté. Article 142, il y a un amendement.

M. PINARD: L'article 142 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant, à la septième ligne, après le mot "spéciaux", le mot "ou".

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est la même chose que pour l'autre communauté.

M. PINARD: Pour ceux qui ont le chapitre 85 des statuts refondus de 1969, à l'article 247, à la quatrième ligne, après le mot "spéciaux", nous ajoutons "ou" à charte-partie.

Il y a un autre amendement à l'article 142, en ajoutant, à la huitième ligne du paragraphe 3, après le mot...

M. PAUL: C'est le même amendement que nous avons adopté pour Montréal.

M. BERTHIAUME: C'est ça.

M. PINARD: En ajoutant, à la huitième ligne du paragraphe 3, après le mot "contrat", les mots suivants: "avec ou sans modification de gré à gré au tarif prévu à l'article suivant", etc.

M. BERTHIAUME: Adopté.

M. PINARD: Un autre amendement, en ajoutant après le premier alinéa du paragraphe 3, l'alinéa suivant: "Le contrat conclu entre la commission et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec".

M. LE PRESIDENT: Ce sont les trois amendements qui ont été adoptés à l'article 135 de la Communauté urbaine de Montréal. Est-ce que ces trois amendements à l'article 142 sont adoptés?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 143.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Chapitre 12: Transport dans les municipalités régies par le code municipal. Article 144.

Municipalités régies par le code municipal

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a un amendement, M. le ministre?

M. PINARD: L'article 144 a le même effet que l'article 82 qui amendait la Loi des cités et villes. J'ai un amendement à apporter.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'a pas été distribué.

M. PINARD: Non, nous allons le faire d'ici quelques instants.

"L'article 144 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: Ladite loi est modifiée en ajoutant à l'article 429 le suivant: Nonobstant toute disposition — c'est-à-dire qu'il faut que je lise l'article 429 a) — contraire ou inconciliable de la présente loi, tout règlement, résolution ou ordonnance adoptés durant l'année qui suit la mise en vigueur du présent article par une municipalité relativement aux moyens et systèmes de transport par véhicules soumis à la juridiction des transports du Québec, à la construction des véhicules, à la circulation des véhicules lourds et à l'utilisation des véhicules ailleurs que sur les chemins publics, doit, avant d'entrer en vigueur, être approuvé par le ministre des Transports.

"Un règlement, une résolution ou une ordonnance en vigueur lors de la mise en vigueur du présent article, dans les matières visées à l'alinéa précédent, demeurent en vigueur durant l'année qui suit la mise en vigueur du présent article, après quoi il devient nul à compter de cette date à moins d'avoir été, avant cette date, approuvé par le ministre des Transports."

M. PAUL: Adopté. Nous avons discuté cet amendement, c'est-à-dire un amendement semblable à l'article 82.

M. LE PRESIDENT: Il y aurait peut-être des corrections dans l'orthographe.

M. PINARD: Je tiens à souligner que le dernier alinéa de l'article 82 demeure.

M. PAUL: Est-ce que vous mettez le même texte à l'article 144, le même alinéa?

M. PINARD: Alors, correction: je retire mes dernières remarques au sujet du dernier paragraphe de l'article 82. Ce paragraphe ne s'applique pas à l'article 144.

M. LE PRESIDENT: Il faudrait faire des corrections à l'article 429 a).

M. PINARD: Oui, il y a des fautes d'orthographe.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Demeure au singulier.

M. LE PRESIDENT: Tout règlement, résolution ou ordonnance adopté, pas de "s". Au deuxième alinéa: Un règlement, une résolution ou une ordonnance en vigueur...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Au singulier.

M. LE PRESIDENT: ... demeure en vigueur, demeure au singulier.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je m'en vais ou je m'en vas.

M. LE PRESIDENT: "... suit la mise en vigueur du présent article, après quoi il..." "Il" est au singulier, donc demeure est au singulier.

M. PINARD: Est-ce que c'est adopté, M. le Président?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Alors, l'article 144 est adopté tel qu'amendé. Article 145.

M. PAUL: Que disait l'article 705 du code municipal?

M. PINARD: Cet article a pour but d'abroger l'article 705 du code municipal.

L'article 705 du code municipal permettait aux corporations municipales d'édicter des règlements relatifs aux charretiers, rousiers publics qui faisaient affaires à l'intérieur de la municipalité. Cet article n'a plus sa raison d'être étant donné que la juridiction sur les moyens et systèmes de transport dans toute la province passera en vertu du bill 23 au lieutenant-gouverneur en conseil.

M. LE PRESIDENT: Article 145. Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 146.

Ville de Québec

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

qu'aujourd'hui, à l'occasion de l'étude de la loi amendement la charte de la ville de Québec, ces dispositions ont été retranchées?

M. PINARD: Comme ces paragraphes se rapportent soit aux taxis, soit aux bateaux-passeurs ou soit aux quais, le tout régis par d'autres dispositions de la présente loi ou de la Loi de la société des traversiers Québec-Lévis, ils doivent être retranchés de la charte de la ville de Québec ou de l'acte constitutif de la ville de Québec.

M. PAUL: D'accord. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 147.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Chapitre 14: Transport dans la ville de Montréal. Article 148.

Ville de Montréal

M. PINARD: Comme par d'autres dispositions de la présente loi, les paragraphes 23 se rapportant au stationnement des taxis, 24 aux taximètres, 25 aux chauffeurs de taxi et 27...

M. LE PRESIDENT: Et 24 a)?

M. PINARD: Oui, 24 a). Je reprends. Comme par d'autres dispositions de la présente loi, les paragraphes 23 se rapportant au stationnement des taxis, 24 et 24 a) aux taximètres, 25 aux chauffeurs de taxi et 27 aux traversiers de Montréal sont supprimés de la charte de la ville de Montréal.

M. PAUL: Les traversiers de Montréal, où sont-ils?

M. BLANK: Sur l'île Sainte-Hélène.

M. PINARD: Ce sont des pouvoirs qui sont donnés en matière de bateaux-passeurs à la ville de Montréal.

M. LE PRESIDENT: Article 148. Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce doivent être les bateaux du maire Drapeau.

Il vient de comprendre.

M. LE PRESIDENT: Article 148. Adopté. Chapitre 15: Transport dans la ville de Laval. Article 149.

Ville de Laval

M. PINARD: L'article 149 relativement au transport de la ville de Laval reproduit les mêmes dispositions que nous avons retrouvées aux autres articles relatifs au transport des Communautés urbaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 149. Adopté.
Article 150.

M. PINARD: Alors à l'article 150, nous retrouvons des dispositions de concordance.

M. LE PRESIDENT: Article 150. Adopté.
Article 151.

M. PINARD: A l'article 151, j'ai des amendements à apporter. L'article 151 du projet de loi réimprimé est remplacé par le suivant: "La commission ou tout autre transporteur peut effectuer du transport pour l'accomplissement de voyages spéciaux ou à charte-partie par autobus d'un point à un autre, à l'intérieur du territoire de la commission, s'il détient un permis délivré à cette fin par la Commission des transports du Québec. Les articles 67 à 73 s'appliquent mutatis mutandis dans le cas d'une entreprise de transport à charte-partie exploitée en tout ou pour la plus grande partie, à l'intérieur du territoire de la commission."

M. PAUL: Votre seul amendement est que vous ajoutez "ou" à charte-partie. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 151. Adopté.
Article 152.

M. PINARD: Un instant, j'ai un autre amendement à apporter à...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): A l'article 151.

M. PINARD: ... l'article 151. En remplaçant le paragraphe 3 par le suivant: "Aucun contrat de transport d'écoliers ne peut être octroyé par une commission scolaire dont le territoire couvre, en tout ou en partie, le territoire de la commission de transport s'il n'a d'abord été offert, par écrit, à la commission de transport qui a quinze jours pour accepter ce contrat, avec ou sans modification, de gré à gré, au tarif prévu à l'article suivant, ou pour refuser ce contrat. La demande de soumissions publiques prévue à l'article 207 de la Loi de l'instruction publique ne peut être faite qu'après le refus du contrat par la commission de transports. Le contrat conclu entre la commission de transport et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec. La commission des transports a juridiction pour exécuter, en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a accepté en vertu du présent article."

En ajoutant le paragraphe 4: "Aucun nouveau permis ne peut être accordé par la Commission des transports du Québec pour l'exploitation d'un service de transport en commun par autobus d'un passager, d'un point à un autre, à

l'intérieur du territoire de la commission, sans avoir appelé la commission à faire valoir ses représentations."

M. PAUL: Adopté.

M. PINARD: Avec votre permission, M. le Président, j'aimerais insérer l'article 151 a) qui va se lire de la façon suivante: L'article 103 de ladite loi ajouté par l'article 25 du chapitre 99 des Lois de 1971 est de nouveau modifié en ajoutant à la deuxième ligne, après le chiffre 2, les mot et chiffre "et 3".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et ça veut dire quoi?

M. PINARD: Si l'on se réfère à l'article 103 du chapitre 99 des Statuts refondus de 1971, l'article 103 se lit comme suit: Avant d'exercer les pouvoirs prévus au paragraphe 2 de l'article 102, la commission doit soumettre à la Régie des transports, pour approbation, ses tarifs pour ses services. Maintenant que nous avons apporté des amendements, il faut ajouter les mot et chiffre "et 3".

C'est pour faire l'uniformisation en vertu des amendements que nous avons apportés au pouvoir des Communautés urbaines de Québec, Montréal et de l'Outaouais.

M. LE PRESIDENT: Etant donné que vous changez l'article, du texte imprimé, vous aviez l'article 151 qui amendait l'article 102 de la loi existante; maintenant, vous arrivez avec un nouvel article...

M. PINARD: 151a).

M. LE PRESIDENT: ... à ce moment-là, il faudrait que ce soit 152 amendant l'article 103.

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection parce que ça devient un problème de numérotation.

M. LE PRESIDENT: A moins qu'on laisse les légistes procéder lors de la troisième lecture, autrement on va être obligé de transporter ce changement-là jusqu'à la fin du projet de loi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Au début, il y avait un article comme ça.

M. PINARD: Comme il est possible...

M. PAUL: On l'a rejoint.

M. PINARD: ... que nous apportons des amendements au fur et à mesure que la discussion va se poursuivre, je n'ai pas d'objection à accepter la suggestion du président, c'est un problème de numérotation.

M. PAUL: A l'article 95, on gardait le même

numérotage. De l'article 5 à 95, on était obligé de renuméroter. Ensuite, avec l'amendement à l'article 91 du code de la route, nous avons retrouvé le bon numérotage. C'est seulement à partir de 152 ici qu'il faudra renuméroter jusqu'à la fin pour autant qu'il n'y aura pas trop d'amendements.

M. LE PRESIDENT: Alors, l'amendement suggéré, au lieu de le numéroté 151a) on pourra le numéroté 152. Ce nouvel article... je prétends que l'article 151 est adopté tel qu'amendé.

M. PINARD: Je pense que ce sera plus facile pour la réimpression du bill.

M. LE PRESIDENT: Le nouvel article 152 se lira comme suit: "L'article 103 de ladite loi ajouté par l'article 25, du chapitre 99, de la loi 1971, est de nouveau modifié en ajoutant à la deuxième ligne, après le chiffre 2 les mot et chiffre "et 3". Ce sera l'article 152. Adopté?

M. PAUL: Adopté

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 152 qui devient l'article 153.

M. BERTHIAUME M. le Président, est-ce qu'on pourrait suggérer de continuer selon ce qui est imprimé, seulement pour la commodité pour les membres de la commission?

M. LE PRESIDENT: Comme vous voulez.

M. BERTHIAUME: Quitte à noter qu'effectivement...

M. PAUL: Vous pouvez peut-être le noter.

M. BERTHIAUME: ... dans une nouvelle impression, ce sera effectivement 153. C'est plus facile si on a à se référer à l'intérieur du texte.

M. LE PRESIDENT: On peut laisser... lorsqu'ils font le numérotage, on peut les laisser...

M. PAUL: Rien ne vous empêche, M. le Président, de corriger sur votre texte.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Article 152.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Section X.

M. PINARD: Un instant, j'ai un amendement à ...

M. BLANK: On a des problèmes avec le ministre aujourd'hui.

M. PAUL: C'est le ministre qui fait le "fili-buster".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On veut l'aider mais il ne nous aide pas.

M. PAUL: Il apporte des amendements comme s'il était dans l'Opposition.

M. BERTHIAUME: Je remarque quand même que, depuis la présence du député de Bellechasse, ça va beaucoup plus vite.

M. LOUBIER: De l'incitation? Que l'on ne me provoque pas!

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Pas du tout, je trouve ça bien comme ça, ça va bien.

Rive sud de Montréal

M. PINARD: C'est la sous-section 16 intitulée: Transport sur la rive sud de Montréal. Pour l'intérêt de la discussion, je vais continuer à dire que c'est un amendement qui est apporté et qui deviendra l'article 152a).

L'article 38 de la loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal, 1971, chapitre 98, est modifié en ajoutant à la fin les alinéas suivants: "Les règlements adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu de l'article 5 de la Loi des transports s'appliquent à la commission ainsi qu'à ses moyens ou systèmes de transport. L'article 429 a) de la Loi des cités et villes s'applique mutatis mutandis à la commission."

M. PAUL: Quel article 429 a)? Celui que l'on retrouve actuellement dans la Loi des cités et villes ou l'article 429 a) que nous avons amendé par l'article 82?

M. PINARD: C'est l'article 429 a) que vous retrouvez à l'article 144 du bill 23, à la page 39.

M. PAUL: L'article 144. Ce n'est pas la Loi des cités et villes qu'on a amendée, c'est le code municipal.

M. PINARD: C'est le code municipal. L'article 82.

M. PAUL: Ah, d'accord! Mais vous allez jeter une certaine confusion en adoptant tel quel le troisième paragraphe de l'article 152 a). Pour un avocat qui est appelé à donner une consultation, je crois que c'est l'inviter à se référer à la Loi des cités et villes qui ne serait pas le texte amendé, parce que le texte amendé, c'est le nouvel article 429 a). Je me demande s'il n'y aurait pas lieu, pour une bonne écono-

mie de la loi et une bonne compréhension, de répéter ici l'article tel qu'amendé par l'article 82. C'est peut-être un texte un peu long, mais autrement, je prétends... J'ai assez d'expérience dans la pratique pour craindre que la référence à l'article 429 a) ne nous reporte pas au véritable article 429 a) que l'on veut amender et qu'on a effectivement amendé par l'article 82.

M. PINARD: Les légistes me disent que vous ne retrouvez pas dans la Loi des cités et villes l'article 429 a).

M. LE PRÉSIDENT: Vous avez raison parce qu'ils disent qu'il y a seulement l'article 429. L'article 82 ajoutait l'article 429 a).

M. PINARD: Alors, il n'y aurait pas danger de confusion...

M. LE PRÉSIDENT: Il n'existe pas dans le texte.

M. PINARD: ... ou de mauvaise interprétation. Il faut bien comprendre que l'article 429 a) n'est pas retrouvé dans la loi actuelle des cités et villes. Vous ne le retrouverez qu'une fois la refonte de la Loi des cités et villes faite ou à la prochaine réimpression de la Loi des cités et villes.

M. PAUL: Et ce sera à l'article 82 du bill 23 qu'on trouvera le texte de l'article 429 a) de la Loi des cités et villes.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, l'article 152 a), adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 152 b).

M. PINARD: L'article 73 de ladite loi est modifié en ajoutant à la fin les alinéas suivants: "La commission doit, au plus tard le 1er juillet de chaque année, transmettre au ministre et à la Commission des transports du Québec une copie certifiée du budget de l'année courante et du rapport produit par les vérificateurs pour l'exercice financier précédent accompagnée d'un rapport des activités de la commission pendant cet exercice financier.

M. PAUL: Quand se termine cet exercice financier en vertu de la loi?

M. PINARD: La commission doit transmettre au ministre des Transports tous autres renseignements qu'il peut requérir."

M. PAUL: Mais en vertu de l'article 73 du chapitre 98 des Statuts de 1971...

M. PINARD: Je vais vous le dire.

M. PAUL: Il y a toujours un délai nécessaire de deux ou trois mois avant que le bilan que cherchait M. Béland autrefois soit complété.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, M. Roy.

M. PAUL: M. Roy, c'est vrai. Cela doit être le 31 mars.

M. PINARD: Le 31 décembre de chaque année.

M. PAUL: Ah! D'accord! Le délai est suffisamment long.

M. PINARD: C'est à l'article 53 que vous retrouvez le délai.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'année du calendrier.

M. LE PRÉSIDENT: Article 152 b). Adopté. Article 152 c).

M. PINARD: L'article 76 de ladite loi est modifié a) en remplaçant le paragraphe 1 par le suivant: "La commission ou tout autre transporteur peut effectuer du transport pour l'accomplissement de voyages spéciaux ou à charte-partie par autobus, d'un point à un autre, à l'intérieur du territoire de la commission s'il détient un permis délivré à cette fin par la Commission des transports du Québec."

M. PAUL: Dans cette partie, M. le Président, est-ce que le ministre peut nous dire si le seul amendement consiste à ajouter le mot "ou" au texte de l'article 76 du chapitre 98 des Statuts de 1971?

M. PINARD: L'article 76 du chapitre 98 des Statuts refondus de 1971 était différent dans le texte de celui que nous retrouvons aux autres dispositions concernant les communautés urbaines.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Maintenant, vous uniformisez.

M. PINARD: Nous allons les uniformiser en apportant l'amendement que je propose.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va vous coûter cher d'uniformes!

M. PINARD: "Les articles 39 à 45 s'appliquent, mutatis mutandis, dans le cas d'une entreprise de transport à charte-partie exploitée en tout ou pour la plus grande partie à l'intérieur du territoire de la commission."

M. PAUL: Je ne voudrais pas être désagréable au ministre, il a été tellement gentil et aimable depuis le début, mais il comprendra

que nous ne pouvons pas, à ce moment-là, suivre dans les statuts les amendements qu'il nous propose.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Moi, il m'a montré ça cet après-midi et j'ai compris.

M. PAUL: Est-ce que cela a été censuré par mon collègue le député de Chicoutimi?

M. PINARD: Oui, oui.

M. PAUL: Ah! Voulez-vous retourner avec votre volume? Ce qu'il a fait est bien fait.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Grâce au jeune Simard de Chicoutimi. Qu'est-ce qu'on a à l'article...

M. PINARD: En ajoutant à la septième ligne du paragraphe 3 après le mot "contrat" les mots suivants: "avec ou sans modifications de gré à gré".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va! Nous avons déjà fait ça.

M. PINARD: En ajoutant après le premier alinéa du paragraphe 3, l'alinéa suivant: "Le contrat conclu entre la commission et la commission scolaire peut être modifié du consentement mutuel des parties sous réserve de l'approbation du ministre des Transports et de la Commission des transports du Québec."

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. PINARD: Aucun nouveau permis... je m'excuse et je corrige en remplaçant le paragraphe 4 par le suivant: "Aucun nouveau permis ne peut être accordé par la Commission des transports du Québec pour l'exploitation d'un service de transport en commun par autobus de passagers d'un point à un autre à l'intérieur du territoire de la commission sans avoir appelé la commission à faire valoir ses représentations."

M. BERTHIAUME: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Si les membres de la commission veulent me suivre, pour les amendements que vous avez en main, pour l'article 152 c) lorsqu'on dit: "l'article 76 de ladite loi est modifié en remplaçant." Un peu plus bas, vous avez b); changer le b) pour d). A l'autre page, l'article 76 de ladite loi est modifié, au lieu de a), c'est b). Plus bas vous avez un b) qui devient c).

M. PINARD: C'est bien ça. M. le président suit bien.

M. PAUL: Je lui ai donné assez de cours.

M. LE PRESIDENT: Article 152 c), adopté? Article 152 d).

M. PINARD: Article 152 d). L'article 179 de ladite loi est modifié en ajoutant à la fin l'alinéa suivant: "Toute recommandation des membres du bureau à la commission doit être transmise au ministre des Transports sans délai."

M. PAUL: Concordance.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 152 est adopté. Section X: Interruption d'un service de transport. Article 153.

Interruption d'un service de transport

M. PINARD: Je voudrais faire des remarques préliminaires, M. le Président, avant de passer à la discussion des articles 153 et suivants. En 1965, à la suite de certaines difficultés, les traverses maritimes avaient été forcées de suspendre leur service. C'est ainsi que le législateur dut intervenir et que l'Assemblée nationale votait le chapitre I des statuts de 1965 qui avait pour effet d'amender la loi de la Régie des transports en y ajoutant les articles 36 a) et suivants. Ces articles avaient pour objet d'assurer, par la nomination d'un administrateur provisoire, la continuation des services maritimes. Par la suite, ces articles se sont avérés utiles puisqu'ils ont pu permettre de régler une interruption de services à l'Île-aux-Coudres en particulier. Comme nous verrons très prochainement que la Loi des transports abroge la Loi de la Régie des transports et que ces articles se sont avérés éminemment utiles dans le cas du transport maritime, nous avons pensé qu'il était sage de les reproduire dans le bill 23 de façon à assurer la continuité des services de transport lorsque la chose s'avère nécessaire. Bien sûr, des modifications minimales ont dû être apportées de façon à faire coïncider des dispositions avec l'esprit de la Loi des transports. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, les transports sont devenus des services publics. Ils sont essentiels au bien-être, à la santé et à la sécurité, voire l'éducation dans la province de Québec. C'est ainsi qu'un détenteur de permis ne peut suspendre ses activités comme il l'entend. Il peut arriver, cependant, qu'à cause d'une administration déficiente ou encore pour des causes qui sont indépendantes de la volonté des administrateurs d'un service ou d'un système de transport, il y ait interruption des services. Cette interruption peut mettre en danger l'éducation, la santé ou la sécurité publique. C'est dans ces cas que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra, en vertu de la section X du bill 23, nommer un administrateur qui se chargera de remettre les choses en ordre et d'assurer pendant la période de trouble la continuité des services de façon que la population puisse les utiliser.

Alors, l'article 153 fait voir qu'il appartiendra au lieutenant-gouverneur en conseil, lorsqu'il sera d'avis que l'interruption d'un service ou d'un système de transport mettra en danger l'éducation, la santé et la sécurité publique, de nommer un administrateur de ce système ou de ce service.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que le ministre en a terminé?

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

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je voudrais demander au ministre s'il a parlé des transports maritimes, etc. Nous connaissons d'ailleurs les faits qui ont exigé que nous insérions dans notre codification pareille disposition. Alors on parle simplement ici: Service de transport met en danger l'éducation, la santé ou la sécurité publique. Cela s'entend très bien. Maintenant, dans le cas des grèves continues, poursuivies, prolongées devrais-je dire, d'un système de transport en commun, on me dira peut-être que cela ne met pas en danger la santé, la sécurité, l'éducation. Je donne ici un exemple au ministre. D'ailleurs, c'est un exemple qu'on a déjà vu à propos des autobus Carrier, etc. Il arrive que, dans certaines villes, le transport en commun soit en grève ou ce qui assure le transport en commun soit en grève. C'est le cas actuellement à Chicoutimi où les transports en commun, le transport régional du Saguenay, est en grève. Cela fait depuis le 2 mars que cela dure. La santé n'est pas mise en cause; la sécurité publique n'est pas mise en cause; l'éducation ne se trouve pas mise en cause parce que ce n'est pas un service qui assure le transport d'écoliers, mais est-ce que le ministre ne croit pas qu'une disposition de la loi, la disposition 153 de la loi, ne pourrait pas être élargie pour couvrir ce problème qui naît, qui surgit assez régulièrement?

Est-ce que le ministre est à la veille de nous revenir? Cela met en cause les syndicats, votre affaire.

M. PINARD: C'est-à-dire que je n'aime pas casser des oeufs. Alors, avant de parler, j'aime bien prendre des renseignements.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est cela.

M. PAUL: Du même coup aussi, peut-être que le ministre pourrait nous dire comment pourra être maintenu un service dans le cas d'une grève.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bonne question. Qu'est-ce que cela recouvre?

M. PINARD: M. le Président, ça signifie ce que ça signifie.

M. PAUL: Mais dans la pratico-pratique, qu'est-ce que ça veut dire?

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

M. PINARD: Comme une certaine jurisprudence qui s'est établie dans la province en

matière de transport maritime interrompu par une grève...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il a fallu une loi.

M. PINARD: Ce fut le cas pour la traverse Québec-Lévis. Il y a eu une loi qui a pourvu à la nomination d'un administrateur.

M. PAUL: En même temps qu'il y avait une obligation de retour au travail.

M. PINARD: Ce qui a obligé aussi les grévistes à retourner au travail. L'administrateur est entré en fonction, le service a repris et le problème a été réglé de cette façon.

M. PAUL: Pas par la nomination d'un administrateur, par une obligation législative.

M. PINARD: Par une obligation faite au...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La première loi de Lesage.

M. PINARD: Il y a eu une obligation faite aux grévistes de retourner au travail, mais il y a eu un administrateur aussi pour voir à l'administration.

M. PAUL: Mais la loi n'était pas dans le but de nommer un administrateur?

M. PINARD: Bon.

M. PAUL: L'administrateur a été nommé pour faciliter les relations entre employeur et employés. Le but de la loi était d'obliger les employés de la traverse de Lévis de retourner au travail.

M. PINARD: A toutes fins pratiques, c'est le résultat qui était recherché. Je signale tout de suite au député de Maskinongé que la section X intitulée: Interruption d'un service de transport, articles 153, 154, 155 et suivants, est la reproduction intégrale du texte de la loi qui a été adoptée par l'Assemblée nationale à l'époque. On appelait ça la Législature, à l'époque.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La première session de M. Lesage.

M. PINARD: Sauf que nous avons ajouté, dans le texte de l'article 153 du bill 23, au moment où j'en parle, le mot "éducation" et que nous avons enlevé le mot "maritime" après le mot "transport" de façon à élargir le champ d'action possible de cet administrateur qui peut être nommé, le cas échéant, si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis que l'interruption des opérations d'un système ou d'un service de transport met en danger l'éducation, la santé ou la sécurité publique. C'est suivant le même

principe que celui qui avait été adopté par le Parlement en 1965, je crois, lorsqu'il s'est agi d'interrompre la grève du service maritime entre Québec et Lévis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici on couvre tous les cas virtuels de loi d'exception.

M. PINARD: Il faudra faire la preuve cependant que l'éducation, la santé ou la sécurité publique sont en danger et il faudra aussi que la situation soit à ce point grave que le lieutenant-gouverneur en conseil décide d'agir et de procéder à la nomination d'un administrateur.

M. PAUL: Voici, M. le Président, je n'ai pas le droit de demander une opinion au ministre.

Je vais tout simplement l'interroger et m'interroger du même coup. Si, par la loi spéciale qui a été adoptée en octobre, je crois, 1965, la législation n'avait prévu que la nomination d'un administrateur, est-ce que nous n'avons pas le droit de nous demander si, à toutes fins pratiques, les employés seraient retournés au travail? Si on n'avait nommé qu'un administrateur, pas d'autre chose dans la loi.

M. PINARD: A l'article 159, vous retrouvez des sanctions qui sont sévères et qui ont certainement pour effet de faire réfléchir et qui ont eu, par le passé, pour effet de faire réfléchir ceux qui avaient provoqué cette grève. C'est ainsi qu'ils ont décidé de retourner à leur travail face aux sanctions qui pouvaient leur être imposées ou qui pourront leur être imposées dans l'avenir.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a l'impression qu'avec cet article les injonctions ne seront plus nécessaires?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cet article est une loi d'exception en soi.

M. PAUL: C'est ça. On veut essayer de régler tous les problèmes alors qu'il s'agit toujours de cas d'espèce. Et tant et aussi longtemps que la Législature n'intervient pas, que l'Assemblée nationale ne légifère pas, malheureusement, les conflits ne se règlent pas. Et ce que je crains avec ces articles, M. le Président, c'est que l'on ne puisse pas résoudre les cas de conflit dont il est spécifiquement fait mention à l'article 153.

M. PINARD: Si le député de Maskinongé me le permet, je lui rappellerai que la loi adoptée en 1965 a eu pour effet spécifique de mettre fin à la grève qui a paralysé les services des traversiers entre Québec et Lévis. Mais les pouvoirs étaient quand même généraux, les pouvoirs étaient accordés pour permettre de mettre fin à toute grève qui pourrait paralyser les services maritimes au Québec. Alors, les pouvoirs n'auraient pas pu se limiter au plan de l'application pratique, au seul cas d'espèce de la

traverse de Québec-Lévis, mais à tout autre cas semblable au plan des traversiers maritimes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici, vous couvrez tous les moyens de transport.

M. PINARD: Oui, j'en ai conscience. C'est pour ça que j'ai discuté assez longuement tantôt...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, virtuellement...

M. PINARD: ... avec mes conseillers juridiques.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... c'est une loi d'exception. C'est la consécration du principe de loi d'exception, pour tous genres de conflits dans le domaine des transports.

M. PAUL: La Législature ne sera plus obligée, l'Assemblée nationale ne sera plus obligée d'adopter une loi pour mettre fin à une grève lorsque l'intérêt public, la santé, l'éducation seront en cause et gravement compromis.

M. PINARD: M. le Président, on pourrait peut-être admettre l'argument du député de Maskinongé si toutefois il n'y avait pas d'autres recours qui pourraient être accordés au gouvernement d'agir dans les circonstances, dans le cas d'une grève dans le domaine du transport par exemple. Alors, la section X du bill 23, donne des moyens de régler une situation de grève dans le domaine du transport.

Je pense qu'il y a d'autres moyens qui peuvent être accordés au gouvernement, c'est l'injonction ou encore la loi spéciale. Ce n'est pas le seul moyen qui serait accordé au gouvernement d'agir en pareil cas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais est-ce que le ministre ne se rend pas compte que ce qu'il voudrait nous faire adopter ici, pour le transport, c'est très général, c'est tout moyen de transport? Est-ce que le ministre ne se rend pas compte que pareille disposition ne pourrait pas se retrouver dans d'autres lois, ce qui, à toutes fins utiles, enlèverait le droit de grève dans tout ce qu'on appelle services publics, parapublics, fonction publique, etc.?

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je peux faire remarquer également aux membres de la commission parlementaire que le chapitre qui est intitulé: Loi modifiant la loi de la Régie des transports, sanctionné le 22 octobre 1965, reproduit à toutes fins pratiques et presque textuellement le texte que nous retrouvons aux articles 153 et suivants de la section X du bill 23, sauf que le premier alinéa à l'article 36 a) du chapitre 1 de la Loi modifiant la loi de la Régie des transports se lisait comme suit: "Si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis que

l'interruption des opérations d'un service de transport par navigation met en danger la santé ou la sécurité publique, il peut nommer un administrateur de ce service".

Tout le reste est identique.

M. PAUL: Est-ce que ça étend passablement le champ d'application?

M. PINARD: Tout le reste est identique.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Tout le transport.

M. PAUL: C'est tout le transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je reviens à la question que je posais au ministre tout à l'heure. Dans le cas d'une grève comme celle qui existe chez nous actuellement, transport régional du Saguenay, c'est quand même un service public dans le domaine des transports. On me dira peut-être que ça ne met pas en danger la santé, la sécurité, l'éducation, etc., mais on pourrait quand même, en interprétant, élargir le sens de cette disposition. Ce qui est important, M. le Président, et je voudrais que le ministre le note ici, si le ministre veut bien rajuster ses besicles, et puis nous allons revenir...

M. PAUL: Le problème, ce n'est pas parce qu'il ne voit pas clair, c'est parce qu'il ne comprend pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre ne se rend pas compte...

M. PINARD: J'envoyais mes lunettes au député de Maskinongé pour qu'il comprenne mieux ce que je lui disais...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je n'en ai pas besoin, je n'en porte pas.

M. le Président, ce que vient de nous dire le ministre, à l'effet que, ça se trouvait dans la loi en 1965, c'était pour le transport maritime; là, le ministre l'étend à tout les modes de transport régis par la présente loi, qui couvre tous les modes de transport. A toutes fins utiles, ça revient à supprimer le droit de grève dans le domaine du transport puisque le lieutenant-gouverneur pourra, à un moment donné, juger que et que et que et finalement dire: Holà! C'est fini. Il mettra tout en tutelle. C'est dangereux ce que le ministre fait là.

M. PINARD: Il y a des conditions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je comprends qu'il y a des conditions.

M. PINARD: Il faudra que la santé, la sécurité publique et l'éducation soit mises en danger.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Supposez, M. le ministre...

M. PINARD: Si toutes ces conditions ne se retrouvent pas dans la situation, c'est l'hypothèse que soulève le député de Chicoutimi, à ce moment-là, le gouvernement ou le ministre des Transports ne mettra pas fin à une situation de grève.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Attention, que le ministre comprenne bien, qu'il lise bien son texte. Si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis que l'interruption des opérations d'un système ou d'un service de transport met en danger l'éducation, la santé ou la sécurité publique — ça c'est pas additif ça, c'est un objectif ou l'autre — supposez que, dans le transport écolier il y ait une grève, une grève normale, légale, le ministre peut très bien invoquer le fait que ça empêche le bon fonctionnement de l'éducation et dire: Voilà, on va les mettre en tutelle. C'est très sérieux ce que le ministre fait là, le ministre se donne des pouvoirs qui n'existent pas dans les autres lois.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Surtout si vous allez à l'article 155, les pouvoirs de l'administrateur.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est en fait consacrer dans le domaine du transport le principe des lois d'exception, comme nous avons été obligés d'en voter à maintes reprises. J'estime que c'est un chapitre qui est assez sérieux dans ses implications.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a l'intention de faire disparaître le droit de grève dans les services publics?

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Avec cela, vous pouvez le faire disparaître.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président.

M. PAUL: Un instant.

M. LE PRÉSIDENT: Vous avez dit que c'est un commencement.

M. PAUL: Oh non! ce n'est pas adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est très sérieux dans ses implications.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous enlevez le droit de grève dans les transports publics.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Plus de lock-out, plus de grève.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): De façon générale, tout acte qu'il juge nécessaire ou utile au rétablissement, au maintien du service. S'il juge utile au rétablissement et au maintien du service que les gars doivent rentrer au travail, il peut le faire d'après la loi.

M. BELAND: Là, on ne parle que des conséquences possibles dans le cas de grève dans le secteur public ou pour ce qui regarde le service public à différents paliers, mais est-ce que l'on a pensé à combler une autre chose qui pouvait arriver à un certain moment ou si c'est strictement dans le cas de grève que l'on a pensé d'agencer cet article?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas dit dans le texte, justement.

M. BELAND: C'est cela. Ce n'est pas tellement clair.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est l'interruption, soit par le lock-out, soit par grève, soit pour des raisons...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Parce que le gars n'a plus d'argent. La compagnie...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... est sur le point de faire faillite ou n'a pas les revenus suffisants. On ne le sait plus.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est général.

M. BELAND: Cela peut être la porte ouverte pour nommer des administrateurs pour mille et une petites raisons.

M. PINARD: On peut raisonner de la façon qu'on l'a fait tantôt du côté de l'Opposition en disant: C'est à toutes fins pratiques mettre fin au droit de grève dans le secteur du transport.

M. PAUL: Nous n'avons pas, M. le Président...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est virtuellement...

M. PAUL: C'est cela.

M. PINARD: Il faut bien admettre...

M. PAUL: C'est un chemin, c'est un pouvoir qui peut conduire à... Nous n'avons pas dit que c'est cela que le ministre visait, excepté que cette loi, cet article, ce pouvoir que nous retrouvons à l'article 153 i) et suivants pourraient conduire à.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous n'avons pas dit que le ministre visait à enlever le droit de grève, mais nous n'avons pas dit non plus qu'il ne visait pas à l'enlever.

M. PINARD: Oui, mais faites votre choix. Est-ce que je choisis de l'enlever ou si je choisis de ne pas l'enlever?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce que nous voulons dire, c'est que le texte prête à une interprétation qui irait dans le sens de la suppression du droit de grève, d'autant plus qu'il est très imprécis. Il n'est pas indiqué, lorsqu'on parle d'interruption, s'il s'agit d'un lock-out, d'une grève ou d'une autre raison qui empêcherait le service de transport de fonctionner. En plus de cela, il est étendu à tous les moyens de transport. Par conséquent, je reprends l'exemple que j'ai donné tout à l'heure au ministre, si, dans le domaine du transport écolier, on fait une grève, on peut invoquer cet article...

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... après X jours de grève.

M. PINARD: Je continue votre hypothèse.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: Les enseignants sont prêts à enseigner.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Les étudiants sont prêts à étudier.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: Et il y a seulement les transporteurs qui ne sont pas prêts à les transporter à l'école.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: La situation dure depuis trop longtemps et les parents se plaignent à l'autorité gouvernementale: Faites cesser cette situation, nous voulons que nos enfants retournent à l'école. Les enfants veulent étudier, les enseignants veulent enseigner, les transporteurs ne veulent pas transporter. Il faudra faire comme tout autre gouvernement a fait dans le passé, quel qu'il soit, à un certain moment, il a pris le taureau par les cornes et il a voté une loi spéciale ou il a pris une injonction pour ordonner aux grévistes de retourner au travail.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, vous donnez beaucoup plus, là.

M. PINARD: Cela peut être aussi important que la navigation maritime...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: ... qu'un service de traversiers entre Québec et Lévis. Dans le domaine de l'éducation, il y a combien d'élèves qui étudient au Québec?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous vous donnez beaucoup plus de pouvoirs, là.

M. PINARD: Alors, si tout le système de transport écolier était paralysé, vous voyez la situation qui pourrait s'en suivre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous sommes d'accord lorsque le ministre dit cela.

M. PINARD: J'ai dit que cela n'était pas limitatif, qu'en plus du moyen qui est accordé à la section X, aux articles 153 et suivants du bill 23, il y a d'autres moyens dont le gouvernement peut se servir éventuellement, une loi spéciale ou l'injonction.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est bien plus facile, s'il utilise celui-là.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est moins odieux aussi.

M. PINARD: J'ai dit que cela n'est pas limitatif. Ne me faites pas dire que je vise un cas bien spécifique, que je veux enlever le droit de grève dans le secteur du transport scolaire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous disons que cela peut arriver.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Actuellement, dans le service public, pour empêcher une grève ou arrêter une grève, vous avez les injonctions ou vous pouvez le faire par une loi spéciale. A partir de ce moment-là, vous n'avez plus besoin d'injonction ni de loi spéciale, vous n'avez qu'à interpréter cet article et les pouvoirs de l'administrateur à l'article 155 et vous avez tous les pouvoirs d'arrêter une grève, d'obliger les employés à rentrer au travail, de tout faire. Vous l'avez ici. Vous n'avez plus besoin d'injonction. Vous n'avez même plus besoin de loi spéciale pour arrêter une grève.

M. PAUL: M. le ministre, en suivant votre exemple de tout à l'heure, vous nous disiez que les enfants étaient prêts à continuer à aller à l'école, que les enseignants étaient prêts à continuer d'enseigner mais que, par contre, le transporteur ne voulait pas continuer le service de transport.

Supposons que le transporteur veut conti-

nuer le service, que les élèves veulent continuer à fréquenter l'école, mais que les enseignants ne veulent plus enseigner. Est-ce que vous allez pouvoir vous prévaloir de l'article 153 et des articles suivants?

M. PINARD: Nous aurons d'autres moyens pour améliorer la situation.

M. PAUL: Mais pourquoi? Vous avez théoriquement tous les pouvoirs à l'article 153 et suivants.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est un amendement au code du travail. A toutes fins pratiques, c'est ça.

M. PINARD: Est-ce que je pourrais savoir à quoi vous vous opposez? Parce que, si je reproduis textuellement la loi, chapitre 1, Loi modifiant la Loi de la Régie des transports, sanctionnée le 22 octobre 1965...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Il faut reproduire textuellement l'article 36a) de cette loi, au lieu d'avoir le libellé des articles 153 et suivants.

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

M. PINARD: Là, je ne viserais qu'un cas d'espèce, c'est-à-dire le cas de la grève dans le transport maritime. Alors, je ne viserais pas le cas de grève dans le transport scolaire, dans le transport en commun. Je me limiterais au seul cas de grève dans le transport maritime alors que nous avons un bill 23, qui est une réforme globale du transport au Québec, qui inclut le transport maritime, le transport aérien, le transport en commun, le transport terrestre et tous autres moyens et systèmes de transport. Est-ce que vous pensez que ce n'est pas rendre une loi bien limitative à la section X, qui traite de l'interruption d'un service de transport, alors que, par ailleurs, vous m'avez donné d'autres pouvoirs beaucoup plus généraux et beaucoup plus élargis pour faire face à toute condition en 1972 par rapport aux besoins que la population peut avoir d'un bon système de transport intégré au plan terrestre, au plan maritime et au plan aérien?

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

M. PINARD: Je me demande s'il y a une commune mesure d'équilibre...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je suis bien d'accord avec le ministre.

M. PINARD: ...entre ces pouvoirs accordés déjà, au moment où nous faisons la discussion

de l'interruption d'un service de transport, et par rapport aux limitations que vous voulez me faire d'agir en cas de grève dans un service de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense que le ministre comprend très bien le problème et il aurait tort de vouloir mélanger les deux questions. Ce que nous votons actuellement, c'est une charte des transports. Ce n'est pas un code du travail. Est-ce que le ministre m'entend bien, là?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Charte du transport, pas un code du travail. Or, en élargissant à tous les modes de transport les dispositions qui étaient déjà prévues dans la loi de 1965, le ministre contrevient à des droits qui sont acquis et qui sont codifiés dans le code du travail et dans toute autre loi ouvrière, patronale-ouvrière. Le ministre se donne, en réalité, dans le domaine des transports, le moyen de mettre fin à toute grève, ce qui réduit d'autant le droit des citoyens qui ont le droit de faire la grève dans les services publics et dans n'importe quelle entreprise privée, qui réduit leur droit de grève dans le domaine des transports. Le ministre empiète sur un terrain qui n'est pas le sien. Nous voulons bien que le ministre coordonne, qu'il organise les transports, etc., mais nous ne voudrions pas que le ministre, par le biais de cette loi, se trouve doté, se dote de pouvoirs qui lui permettent de mettre fin à toute grève dans le domaine des transports, à moins que le gouvernement n'ait décidé de le faire et dise: Toutes les fois qu'il y aura une grève dans le domaine des transports, nous pourrions utiliser ce texte de loi. Ce qui équivaldrait, à notre avis, à supprimer le droit de grève dans le domaine des transports.

M. PINARD: M. le Président, je pense qu'il y a une distinction importante à faire. Le député de Chicoutimi me fait dire que si toutes les fois qu'il y aura grève dans le service de transport, le lieutenant-gouverneur en conseil pourra...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Pourra.

M. PINARD: Ce n'est pas ce que le texte de l'article 153 dit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ce que le texte dit.

M. PINARD: Si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis que l'interruption des opérations...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Bien oui.

M. PINARD: ... d'un système ou d'un service de transport met en danger l'éducation, la santé

ou la sécurité publique. Ce ne sont pas toutes les fois.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais non, ce ne sont pas toutes les fois.

M. PINARD: Si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord mais il reste que...

M. PINARD: Il n'y aurait pas d'automatisme dans l'action.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est se donner un pouvoir qui est celui des lois d'exception. C'est se le donner ici de façon générale en l'étendant à tous les modes de transport.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous ne voulez pas ça, il faut que vous fassiez une exclusion pour les grèves qui sont régies par le code du travail, les injonctions ou dans le cas extrême une loi spéciale.

M. PINARD: Depuis que nous avons entrepris la discussion du bill 23, j'ai entendu moult fois parler d'une certaine grève qui affecte une population que j'estime beaucoup, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est la grève du transport en commun.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça, M. le Président.

M. PINARD: Elle dure depuis déjà passablement de temps.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, très longtemps.

M. PINARD: Je pense que le député de Chicoutimi a bien fait son devoir lorsqu'il a demandé au ministre du Travail, au premier ministre ou à d'autres ministres du gouvernement...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Conciliateurs, médiateurs, etc.

M. PINARD: ... Ce que le gouvernement entend faire pour faire cesser cette situation de grève dans le domaine du transport en commun dans sa région. Voilà le problème qui est posé, voilà le problème qui n'est pas résolu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais qui peut être résolu par les mécanismes du ministère du Travail.

M. PINARD: Oui. Mais le député de Chicoutimi, le premier, a trouvé que c'est bien long.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est très

long parce que le gouvernement n'a pas agi assez vite.

M. PINARD: Le gouvernement n'a pas agi assez vite. Mais si le gouvernement avait eu en main un instrument comme celui qui permettrait de mettre fin à une grève dans un service de transport y compris celui qui affecte la population représentée par le député de Chicoutimi, est-ce qu'il ne trouverait pas utile dans les circonstances que cette action gouvernementale soit prise à même des pouvoirs qui sont accordés au lieutenant-gouverneur en conseil par les dispositions de l'article 153 et suivants du bill 23?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous l'avez dans une autre loi. Le gouvernement a ces pouvoirs-là dans une autre loi. Vous l'incluez dans le bill 23. Vous pouvez le faire n'importe quand, il y a l'interruption. Vous décidez l'éducation, la santé ou la sécurité publique, alors vous nommez un administrateur et il a des pouvoirs entiers selon l'article 155. Il peut poser des actes qu'il juge à propos pour rétablir le service. Vous savez que ce sont de nouveaux pouvoirs que vous donnez au ministère des Transports, qui appartiennent au ministère du Travail. C'est régi par le ministère du Travail.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si le ministre me permet de répondre à ce qu'il a dit tout à l'heure. Il a pris un exemple et il a essayé de m'amener sur son terrain mais il ne s'est pas rendu compte que la première question que j'avais posée, je l'avais amené justement sur mon terrain. Puisqu'il est sur mon terrain, je vais lui dire ceci...

M. PINARD: Habituellement, je me bats sur le même terrain que mon ennemi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous avons essayé, nous avons utilisé tous les mécanismes que nous permettent les lois ouvrières du Québec. Mais le fond du problème de la grève du transport régional du Saguenay n'a rien à voir au projet de loi que nous étudions actuellement. C'est une question de savoir qui est le véritable propriétaire du transport régional du Saguenay qui déclare ne pas être capable de donner les augmentations qu'exigent les travailleurs. Cela n'a rien à voir ici à cette disposition qui, à toutes fins utiles, abolit le droit de grève dans le domaine du transport. Il abolit virtuellement, même si le ministre interprète...

Il n'y a aucune précision quant aux raisons de l'interruption. S'agit-il d'une interruption provoquée par la grève, par lock-out ou pour d'autres raisons? Rien n'est dit ici.

M. BLANK: Je me demande si on peut utiliser cet article dans la grève. Le but de l'affaire est de réinstaller la traverse. Je dois dire qu'on doit utiliser les pouvoirs d'administra-

teurs, pour rendre le service public, selon l'article 159. A l'article 159, on dit: Fait défaut d'obéir à un ordre légitime. C'est le moyen de faire retourner des gens au travail que de donner un ordre: Retournez au travail.

Mais si la grève est légale, l'ordre n'est pas légitime. On ne peut pas forcer les gens à retourner au travail. C'est seulement dans une grève illégale.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): No; please, read article one.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Jusqu'où vont aller les procédures pour décider cela?

M. BLANK: Oui. L'article 153 donne le droit de nommer l'administrateur, mais le pouvoir de cet administrateur se retrouve à l'article 159.

M. PINARD: J'aimerais apporter une précision. Tantôt, j'ai été amené à dire les motifs qui pourraient justifier le lieutenant-gouverneur en conseil d'utiliser les pouvoirs prévus aux articles 153 et suivants du bill 23. Mais tout le monde, y compris moi, puisque j'ai été entraîné dans cette discussion, a compris qu'il s'agissait d'interrompre un droit de grève, mais il peut y avoir une foule d'autres raisons qui feront que le service de transport sera interrompu.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais ce n'est pas dit. Ce n'est pas dit dans le texte.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On a compris que vous pouviez interrompre le droit de grève.

M. PINARD: Il peut y avoir d'autres raisons qui sont complètement étrangères à un conflit de travail.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, il peut y en avoir d'autres.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais, il peut y avoir aussi une raison qui est un conflit de travail.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Donc, nécessité de préciser.

M. PINARD: J'admets que ce n'est pas exclusif ou limitatif.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce qu'on ne pourrait pas mettre en suspens la section X et y revenir?

M. PINARD: Dans les cas où, indépendamment d'un conflit de travail, il y aurait effectivement interruption des opérations d'un systè-

me, d'un service de transport qui mettrait en danger l'éducation, la santé ou la sécurité publique, est-ce que vous n'êtes pas d'avis qu'après avoir donné tous les pouvoirs qui jusqu'ici ont été donnés au ministre des Transports en vertu des dispositions du bill 23, il serait sage, logique et juste de lui accorder des pouvoirs qui lui permettraient de mettre fin à une interruption de service?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Et à une grève.

M. PINARD: Maintenant, si on veut être plus prudent et plus spécifique à l'égard de l'exercice d'un droit de grève dans le domaine du transport, je suis bien prêt à consulter de nouveau mon collègue, le ministre du Travail, vu que la situation a évolué passablement depuis que le bill 23 a été imprimé dans sa version originale et réimprimé. Il y a eu entre-temps des séances de la commission parlementaire des transports, il s'est écoulé presque deux ans. Alors, je suis bien prêt à revoir le texte de la section X avec mon collègue, le ministre du Travail, et à revenir devant la commission parlementaire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On pourrait suspendre ce soir la section X.

M. PINARD: Je serais prêt à la suspendre, mais j'aimerais quand même que les membres de la commission songent aux autres causes.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, il y en a.

M. PINARD: Oui, il y en a certainement...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela inclut la cause de grève aussi.

M. PINARD: ... qui seraient complètement indépendantes d'un conflit de travail, qui pourraient mettre fin aux services de transport. À ce moment, si vous jugez que ces pouvoirs doivent rester entre les mains du ministre, il s'agira tout simplement de modifier le texte des articles 153 et suivants. Modifier le texte de l'article 153 pour couvrir les cas prévus et prévisibles.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Exclure les conflits de travail?

M. PINARD: Nous verrons si nous devons exclure les cas de conflit de travail ou les inclure, mais dans certaines conditions données.

M. BLANK: Il y a une différence entre grève légale et illégale.

M. PINARD: La définition...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Oui, c'est

légal. Mais si le lieutenant-gouverneur en conseil est d'avis que l'interruption met en danger l'éducation, la santé, la sécurité publique, même si la grève est légale, s'il juge qu'elle met cela en danger, il peut nommer un administrateur et celui-ci a tous les pouvoirs.

Il peut même commander aux grévistes de rentrer au travail.

M. BLANK: Je ne sais pas, parce que le gréviste peut donner un ordre légitime. Est-ce un ordre légitime d'ordonner à un travailleur qui a droit à la grève...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La même chose que pour une injonction, même si la grève est légale. Lorsqu'on donne l'ordre de rentrer au travail...

M. BLANK: Non, une injonction, c'est seulement pour des raisons spécifiques qui sont dans la convention collective, qu'ils donnent les services essentiels, des affaires comme ça. C'est légal de priver les gens de ces services-là.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il y a des grèves légales dans les services publics et, lorsqu'on demande une injonction à un juge et qu'on juge que la santé ou la vie du public est en danger, on ordonne aux grévistes de rentrer au travail. Mais la grève est légale.

M. BLANK: On l'ordonne seulement à la section des services essentiels qui est touchée par la convention collective.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Non, une injonction...

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Lotbinière a demandé la parole.

M. BELAND: M. le Président, la discussion tourne, continuellement autour d'une possibilité de grève, mais est-ce qu'il existerait présentement, au point de vue des services publics, au point de vue du transport, des cas chancelants de services qui ont incité le ministre à penser à une possibilité d'un agencement?

M. LE PRÉSIDENT: Si on est d'accord pour suspendre...

M. BELAND: Je pense que je n'ai pas été tellement bavard jusqu'ici.

Est-ce qu'au moins l'honorable ministre pourrait me répondre?

M. PINARD: Je vais donner un exemple au député de Lotbinière, parce que lui-même soulève cette possibilité. Il y a eu un arrêt de service d'autobus sur la rive sud, pas causé par un conflit de travail, mais par l'impossibilité du propriétaire de continuer ses activités, parce qu'il perdait trop d'argent.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est à Chicoutimi, monsieur.

M. PINARD: Effectivement, il y a la cessation du service et ça met en danger les droits de la population de se transporter ou de se faire transporter moyennant rémunération d'un endroit à un autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce cas-là n'est pas unique puisque le mot "interruption" peut être de diverses natures.

M. PINARD: Aux territoires éloignés du Québec, où il y a quand même des populations éparses mais qui ont besoin de nourriture, de soins médicaux, parfois d'hospitalisation, s'il y a interruption des services routiers ou des services maritimes ou encore des services aériens, il faut quand même que le gouvernement soit en mesure d'agir dans les situations d'urgence et de rétablir cette situation pour le bien-être de cette population qui est éloignée et qui a besoin de protection.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je suis d'accord sur la suggestion du ministre lorsqu'il a suggéré de suspendre cette section. Il dit qu'il veut consulter son collègue, le ministre du Travail.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que les membres de la commission sont d'accord pour suspendre la section X?

M. PINARD: M. le Président, j'aurais une suggestion à faire. Elle est peut-être acceptable, il s'agit de l'évaluer. Je laisserais en suspens l'article 153, mais les autres articles 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160 sont textuellement les pouvoirs qui étaient accordés dans la loi intitulée: "Loi modifiant la loi de la régie des transports sanctionnée le 22 octobre 1965".

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je demande, M. le Président, qu'on suspende...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Si on suspend l'article 153, le ministre va le réexaminer avec ses conseillers juridiques. Il va consulter le ministre du Travail. Si, par hasard, on supprimait l'article 153, on devra supprimer tout le reste, supprimer la section. Alors, j'aime mieux qu'on suspende tout.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ou l'amender.

M. BELAND: M. le Président, il y a également l'article 156 qui est à l'intérieur de l'ensemble, qui a une incidence très grande sur les conséquences de l'acceptation de l'article 153. Automatiquement, je pense que l'idée est bonne de tout suspendre à cause de certains autres articles comme l'article 156.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Si vous suspendez l'article 153 et si on adopte l'article 155, vous lui donnez le pouvoir de le faire quand même. Moi, je suggère de suspendre toute la section, quitte à y revenir.

M. PINARD: Non. Mon opinion est bien humble, si l'article 153 n'est pas adopté tel quel, les autres dispositions ne pourraient pas s'appliquer.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour ça qu'il faut suspendre toute la section.

M. PINARD: Je retiens de la discussion que nous avons faite ce soir que vous n'êtes pas contre le principe d'accorder des pouvoirs au lieutenant-gouverneur en conseil pour intervenir en cas d'interruption du service des systèmes de transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Avec bien des réserves. Attention!

M. BELAND: S'il y a une possibilité comme telle d'une correction...

M. PINARD: Sauf la réserve qui a été faite tantôt pour les cas de conflits de travail.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, et encore. Si le ministre suspend, suspendons, afin qu'on puisse y penser sérieusement.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): S'il y a un service de transport quelque part, qu'il y a une interruption de ces services causée par une faillite par exemple, et que ça prend absolument des transports, c'est pour ça qu'il faut reconsidérer toute la section. Je suis bien d'accord qu'il y aurait quelque chose à amender là-dedans mais c'est le droit de grève qui est en cause et c'est très important.

M. MAILLOUX: Est-ce qu'il ne devrait pas rester dans la loi si l'article 153 et les suivants demeurent? Est-ce que, dans un conflit de travail complètement illégal, une grève illégale, il ne devrait pas rester un pouvoir au lieutenant-gouverneur en conseil d'y mettre fin au lieu de toujours appeler le Parlement pour une loi d'exception pour des cas aussi minimes que celui de Lévis?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le député, c'est justement la question que nous voulons réexaminer, à cause de l'imprécision de l'article et, en même temps, de l'étendue de l'article. C'est sur tout le domaine des transports et les motifs invoqués ne sont pas définis.

M. PINARD: Très bien, M. le Président. Je suspends, mais il faudrait quand même comprendre qu'il ne faudrait pas prendre une éternité avant de nous fixer là-dessus.

M. PAUL: Ce n'est pas nous qui allons aller consulter le ministre du Travail.

M. PINARD: Non, je vais aller consulter le ministre du Travail. Mais vous m'avez demandé le temps de faire des consultations et d'y penser.

M. PAUL: Nous pensons vite.

M. PINARD: Je voulais savoir quelle est la période raisonnable...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Demain après-midi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne sera pas long à discuter une fois que vous en serez arrivé à l'idée de retirer votre article 153.

M. PINARD: Non, je ne le retirerai pas au complet. Je suis tout de suite prêt à dire à la commission que je pourrais tout simplement reproduire textuellement, demander les mêmes pouvoirs que ceux qui existaient dans la Loi modifiant la loi de la Régie des transports.

M. PAUL: Mais pour le transport maritime.

M. PINARD: Pour le transport maritime, je trouve que c'est un peu insensé, alors que j'ai des pouvoirs élargis dans le bill 23 et que le reste des pouvoirs ne suit pas en cas d'interruption de service dans le domaine aérien, dans le domaine du transport terrestre. Il y a un illogisme quelque part.

Il s'agit peut-être de préciser les conditions dans lesquelles ce droit d'intervention du lieutenant-gouverneur en conseil pourrait...

M. PAUL: Ou de fixer des cas de non-intervention.

M. PINARD: ... s'appliquer.

M. PAUL: Ou l'inverse.

M. PINARD: Ou de fixer des cas en les précisant.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je pense que le ministre du Travail va nous faire des suggestions, je pense que vous allez être content d'être allé consulter le ministre du Travail.

M. LE PRESIDENT: La section X qui comprend...

M. PINARD: Ce n'est pas que je m'opposais à la suspension, au contraire, mais à force de discuter avec les membres de la commission et en donnant des exemples, ou même en faisant des hypothèses, on finit par cerner le problème dans sa véritable perspective et ça nous permet de travailler de façon plus efficace et plus rapide. Si on laisse...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne prendra pas des heures.

M. PINARD: ... son opposition respective de façon...

M. PAUL: C'est toujours dans le but de protéger le ministre.

M. PINARD: ... têtue, on n'avance pas...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La section X est suspendue.

M. LE PRESIDENT: La section X, qui comprend les articles 153 à 160 inclusivement, est suspendue. Section XI: Dispositions transitoires et finales, Article 161.

Dispositions transitoires et finales

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 161. Adopté. Article 162.

M. PINARD: Sous réserve des déclarations que j'ai faites quant à la section X, l'article 161 est adopté, sous réserve de l'article 36 a), qui est partie constituante de la Loi modifiant la loi de la Régie des transports sanctionnée le 22 octobre 1965.

Je veux au moins réserver ce pouvoir.

M. PAUL: D'accord, c'est-à-dire que nous ne voulons pas priver le ministre d'apporter des amendements.

M. LE PRESIDENT: Voulez-vous répéter, s'il vous plaît, l'article 161 est adopté...

M. PINARD: L'article 161 est adopté sous réserve des dispositions de l'article 36 a) de la Loi de la régie des transports sanctionnée le 22 octobre 1965.

M. LE PRESIDENT: Article 161, adopté sous réserve et le reste.

M. PINARD: L'article 162 prévoit que les permis délivrés en vertu de l'actuelle Loi de la Régie des transports demeurent en vigueur jusqu'à la date à laquelle ils seraient expirés en vertu de la Loi de la Régie des transports. Or, la Loi de la Régie des transports ne prévoit pas l'expiration de permis; on peut toujours se référer à l'ordonnance générale sur le camionnage no 4995, à l'article 9 qui stipule, et je cite: "Le permis est annuel et renouvelable avant chaque 1er juillet sur demande à cet effet qui doit être accompagnée de tous les documents exigés par la régie".

En fait, il est très difficile de soutenir que, dans l'état actuel du droit, les permis de la Régie des transports expirent effectivement. Si nous voulons effectuer des changements, il faut

alors prévoir à un moment donné l'expiration des permis actuels, d'autant plus qu'après l'adoption de la Loi des transports, les permis seront effectivement annuels. C'est la raison pour laquelle nous proposons l'amendement suivant.

L'article 162 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: "Tout permis délivré en vertu de la loi de la Régie des transports demeure en vigueur pendant l'année qui suit la mise en vigueur du présent article. Son détenteur peut, jusqu'à cette date, sous réserve des dispositions de la présente loi et des règlements, accomplir les activités autorisées par ce permis, sans être requis de détenir un permis délivré en vertu de la présente loi pour ses activités."

M. PAUL: Alors, le ministre ne peut pas inclure dans son texte "dans l'année qui suit la sanction de la loi" à cause des dispositions de l'article 181 qui prévoit que la loi entrera en vigueur, par tranche ou par section, par proclamation du lieutenant-gouverneur en conseil.

M. PINARD: C'est précisément pour ces raisons.

M. PAUL: C'est pour cela que le ministre nous réfère ici à l'article, "à l'année qui suit la mise en vigueur du présent article plutôt que d'employer le terme "sanction".

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: L'article 162 adopté tel qu'amendé?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 163.

M. PINARD: L'article 163 est de même nature que le précédent. Il stipule que les ordonnances de la Régie des transports demeureront en vigueur jusqu'à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil en ait décidé autrement ou que la Commission des transports du Québec ait rendu une décision contraire. Vous comprendrez que cette disposition transitoire est nécessaire pour ne pas rayer d'un trait toutes les ordonnances qui sont en vigueur et que la Régie des transports a édictées depuis plusieurs années. Cependant, on nous a fait remarquer que le texte de cet article, tel que rédigé, pouvait porter à confusion puisqu'il semble y avoir une contradiction dans le fait que, d'une part, on dise que les ordonnances de la régie demeurent en vigueur mais que, par ailleurs, on dise qu'elles demeurent en vigueur pour autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec la présente loi.

On nous a fait remarquer qu'à la mise en vigueur du projet de loi 23, toutes les ordonnances de la régie deviendront incompatibles

avec la présente loi et que, partant, il fallait faire bien ressortir l'exception de la validité des ordonnances de la régie. C'est pourquoi je suggère que l'article 163 du projet de loi 23 réimprimé soit modifié en retranchant aux quatrième, cinquième, et sixième lignes les mots "en autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec la présente loi."

M. LE PRESIDENT: L'article 163 adopté tel qu'amendé?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 164.

M. PINARD: Cet article a pour but de transférer à la Commission des transports les employés actuels de la Régie des transports. Il n'y a pas d'amendement à l'article 164.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il n'y a pas d'amendement? J'avais compris...

M. LE PRESIDENT: L'article 164. Adopté?

M. PINARD: Sauf que nous allons ajouter...

M. LE PRESIDENT: L'article 164 a)?

M. PINARD: L'article 164 a)... "Nonobstant l'article 30, paragraphe g), la commission peut, jusqu'à avril 1975, reconnaître tout organisme qu'elle juge représentatif des transporteurs québécois, qui possède plus d'un véhicule mais pas plus de trois et qu'il l'utilise en vertu d'un permis de la commission pour le transport moyennant rémunération d'une des matières en vrac visées à l'article 16."

C'est pour apporter de la concordance aux dispositions du bill 23 déjà adoptées en matière de transport en vrac, fait par les artisans et cela permet un moratoire jusqu'au 15 avril 1975.

M. BLANK: Ici, à l'article 164, M. le ministre, vous avez dans le texte français: "A compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, les fonctionnaires et les employés de la régie, etc.." Dans le texte anglais, vous avez: The officers and employées. Le mot "officers" en anglais, cela comprend le président, le vice-président, le trésorier et tout ça. Ce n'est pas ce que vous voulez dire.

M. PINARD: "The functionaries".

M. BLANK: Le mot "officers" ne veut pas dire la même chose que "fonctionnaires".

M. PINARD: Vous avez raison.

M. BLANK: "Civil servants".

M. PINARD: "Civil servants".

M. BLANK: "Civil servants".

M. PINARD: Il va falloir corriger le texte anglais de l'article 164 à la deuxième ligne et remplacer le mot "officers" par "civil servants".

M. BLANK: "Civil servants".

M. PINARD: "Civil servants", je voudrais dire tout de suite que cela peut être pris dans le sens d'employés ou fonctionnaires régis par la Loi de la fonction publique. Alors, là, je me demande si ceux-ci seront tous couverts par la Loi de la fonction publique.

M. BLANK: Vous avez le mot "employées" qui représente les gens qui ne sont pas régis par là...

M. BERTHIAUME: Si on se réfère à l'article 167 en anglais, on dit: functionaries.

M. BLANK: Functionaries.

M. PINARD: Ce sont des "functionaries". Alors, à la deuxième ligne de l'article 164 de la version anglaise, nous allons corriger le mot "officers" et le remplacer par le mot "functionaries".

M. LE PRESIDENT: Article 164. Adopté tel qu'amendé. Article 164 a). C'est un nouvel article. Est-ce qu'il est adopté?

M. PINARD: Je vais le lire.

M. LE PRESIDENT: Vous venez de le lire.

M. PINARD: Oui, je l'ai lu. De toute façon, il faut faire une correction. Alors, je le relis. Article 164 a): "Nonobstant l'article 30, paragraphe g), la commission peut, jusqu'au 15 avril 1975, reconnaître tout organisme qu'elle juge représentatif des transporteurs québécois, qui possède plus d'un véhicule, mais pas plus de trois, et qui les utilise en vertu d'un permis de la commission pour le transport moyennant rémunération d'une des matières en vrac visées à l'article 16."

Je pense qu'il faut reprendre le texte à la cinquième ligne et remplacer les mots "et qui les utilise" par les mots "et qui l'utilise".

M. PAUL: Et qu'ils utilisent.

M. PINARD: Et qu'ils utilisent.

M. LE PRESIDENT: "Qu'il" est au singulier à ce moment-là.

M. PINARD: Ce peuvent être trois véhicules mais l'expiration du moratoire est de trois ans, c'est-à-dire après le 15 avril 1975, les transporteurs québécois pourront utiliser un véhicule. Je pense que nous avons le droit de dire "qu'ils

utilisent en vertu d'un permis". Qu'ils utilisent un camion ou des camions, ça reste au pluriel puisqu'il s'agit des transporteurs québécois.

Apparemment, en langage législatif, le singulier comprend le pluriel. Alors, à la cinquième ligne, encore une fois je corrige et je remplace les mots "et qu'ils utilisent", par les mots "et qui l'utilise". En prenant bien soin de mettre, après le mot "véhicule", une virgule et, après le mot "trois", une virgule. Alors, comme le singulier comprend le pluriel, nous allons mettre le singulier.

M. BERTHIAUME: En termes juridiques, un plus un égale un.

M. PAUL: Pour un avocat, vous allez vous apercevoir que c'est moins dur.

M. LE PRESIDENT: Le nouvel article 164 a) est adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président. Il y a quelque chose qui m'inquiète. La commission peut, jusqu'au 15 avril 1975, reconnaître tout organisme qu'elle juge représentatif. Elle peut jusque-là, mais pas après?

M. PINARD: Le moratoire serait fini après le 15 avril 1975.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce qui ne l'empêchera pas de reconnaître un organisme?

M. BERTHIAUME: On l'a ailleurs. Il y a une autre disposition, une disposition antérieure qui prévoit...

M. PINARD: C'est l'article 30. A ce moment-là, ils auront eu le temps de se présenter devant la Commission des transports...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a pas de problème avec cela.

M. PINARD: ... pour obtenir l'accréditation ou la reconnaissance.

M. LE PRESIDENT: Article 164 a). Adopté. Article 165. Adopté.

M. PAUL: Un instant.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ici, M. le Président, c'est à 166.

M. PAUL: Est-ce que le ministre peut nous donner des précisions sur l'utilisation des mots, ou l'utilité des mots ou la signification des mots "sauf dans des cas déterminés par règlement et aux conditions qui y sont prévues."

M. PINARD: Je préférerais donner une explication assez générale sur la portée des

articles 165, 166. L'article 165 du projet de loi 23 prévoit que tout nouveau contrat de transport doit être accordé à la suite d'une demande de soumissions publiques pour une durée d'une année seulement. Cet article s'appliquera aux contrats de transport accordés en vertu des nouveaux services de transport qui sont exigés à cause de l'augmentation du nombre des élèves ou de l'ouverture de nouveaux territoires. L'article 166 prévoit que les contrats actuellement en vigueur seront renouvelés pour une autre année parce qu'il y a reconduction. Cette disposition permet au ministère des Transports, aux commissions scolaires et à la Commission des transports du Québec de mettre leurs mécanismes en place avant d'appliquer les pouvoirs qu'elles ont reçus du législateur.

La réimpression du bill 23 indiquait que ces contrats renouvelés doivent être recouverts par la Commission des transports du Québec. Vous remarquerez que la Commission des transports du Québec n'avait pas le droit de modifier les taux ou tarifs à être déposés devant la commission. Elle devait seulement approuver les contrats renouvelés. Si nous présumons que le bill 23 sera adopté et sanctionné dans les prochains jours ou les prochaines semaines, il nous est physiquement impossible de mettre sur pied la Commission des transports du Québec. Tout de suite, je dois dire que les premiers devoirs de cette Commission des transports du Québec seront d'abord d'approuver les contrats de transport scolaire qui ont été reconduits ou qui ont été adjugés...

M. PAUL: Qui ont été ou qui sont.

M. PINARD: Qui sont en vigueur ou qui seront reconduits.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qui seront reconduits très bientôt d'ailleurs.

M. PINARD: C'est ça. De plus, nous accordons aux commissions scolaires la possibilité de demander des soumissions publiques dans les cas où les coûts de transport de 1971-1972 sont inférieurs aux montants des subventions versés par le ministère de l'Éducation.

Cet amendement ne signifie pas que les commissions scolaires vont obligatoirement devoir demander de nouvelles soumissions publiques. Elles vont mesurer les avantages et les inconvénients et elles prendront leur décision, le cas échéant. Une commission scolaire qui a seulement quelques dollars pour lesquels elle ne recevrait pas de subvention ne courra certainement pas le risque de procéder à de nouveaux appels d'offres et de voir des soumissions déposées par les entrepreneurs à des montants beaucoup supérieurs à la subvention que la commission scolaire ou les commissions scolaires recevront.

D'autre part, une commission scolaire qui encourrait un coût de transport considérable

mais non subventionné prendra-t-elle le risque de demander de nouvelles soumissions publiques risquant d'être dans la position d'accepter des soumissions encore plus élevées que celles qu'elle a rejetées ou qu'elle pourrait rejeter? On voit donc que la commission scolaire aura un choix difficile à exercer. Dans plusieurs cas, elle décidera probablement de garder le statu quo.

Les entrepreneurs en transport scolaire jouiront des mêmes privilèges que ceux exercés par les commissions scolaires; ils pourront, à leur tour, exiger des commissions scolaires de nouvelles demandes de soumissions. Ces entrepreneurs devront cependant mesurer la portée de leur geste. Ils risqueront en effet de voir un entrepreneur concurrent essayer d'obtenir des soumissions publiques, c'est-à-dire essayer d'obtenir la permission...

M. PAUL: Pas la permission, le droit.

M. PINARD: ... d'offrir...

M. PAUL: Ou l'adjudication.

M. PINARD: ... d'obtenir une adjudication de contrat. En conséquence, ils seront certainement très prudents avant d'exiger une nouvelle demande de soumissions. Il faut aussi considérer que des entrepreneurs ont obtenu des contrats il y a trois, quatre ou cinq ans.

Ils ne pouvaient sans doute pas prévoir qu'en 1972 leurs contrats seraient reconduits. Il faut donc leur donner la chance d'ajuster leurs prix et, pour ce faire, nous avons choisi le système des soumissions publiques. Comme vous pourrez le constater, nous suggérons un système souple qui permettra, selon les problèmes à résoudre, de prolonger les contrats de transport scolaire ou de procéder, le cas échéant, à de nouvelles soumissions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre a-t-il ses explications?

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, puisqu'on prend les articles 165 et 166 d'un coup, disons que l'article 165 ne poserait pas de problème. On dit: Aucun contrat pour le transport des élèves pour l'année 72/73 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.

A l'article 166, on dit: Tout contrat annuel pour le transport des élèves...

M. LE PRÉSIDENT: Il faudra référer à l'amendement à l'article 166.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, je sais M. le Président, j'y viens. Tout contrat annuel pour le transport des élèves pour l'année 72/73

est accordé aux mêmes conditions que celles qui prévalent pour l'année 71/72. Et là, arrivent les amendements. Je reviens à ce que j'ai dit au ministre vendredi soir dernier, le ministre donne d'une main mais, par son amendement, il enlève de l'autre. Le ministre s'attendait à cela, je reviens à ce...

M. PINARD: C'est-à-dire que je m'attendais à ce que ce qu'il vient de dire me fût dit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je sais, mais le ministre devait aussi s'attendre que cela lui fût répété. Alors, je le lui répète. Je voudrais d'abord poser une question à M. Lachapelle. Dans la situation présente, combien, selon lui, de commissions scolaires dépassent les normes dans le domaine du transport?

M. PINARD: En argent, il y en a pour \$2,200,000.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): \$200,000.

M. PINARD: \$2,200,000.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Mais en nombre de commissions scolaires, combien dépassent les normes? La majorité?

M. PINARD: On me dit qu'il y a 10 p.c. des commissions scolaires, mais qui ont plus de \$2,000 en dépenses inadmissibles.

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

M. PINARD: Cela veut dire que nous n'avons pas calculé les commissions scolaires qui avaient des montants de dépenses non subventionnés inférieurs à \$2,000, parce qu'on s'est dit à ce moment-là qu'évidemment ces commissions scolaires ne courraient pas le risque de redemander des soumissions publiques, le jeu n'en valant pas la chandelle.

M. PAUL: Quand vous parlez de 10 p.c., parlez-vous de 10 p.c. de commissions scolaires en tenant compte du projet de loi ou de la loi 27 ou suivant le nombre des anciennes commissions scolaires?

M. PINARD: Des anciennes commissions scolaires.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): 10 p.c.

M. PINARD: De 1962.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Seulement 10 p.c. dépassent...

M. PINARD: Dépassent \$2,000 de dépenses non subventionnées, pour totaliser \$2,200,000.

M. PAUL: Est-ce qu'il y a un maximum? Vous parlez de \$2,000 mais ça peut aller jusqu'à quel montant?

M. PINARD: Cela peut aller jusqu'à \$200,000 pour les régionales sur des contrats de \$1,200,000 et même \$1,500,000. A Chambly, ce ne sont pas des montants aussi élevés.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans l'amendement que le ministre propose à b), "une commission scolaire peut procéder à une demande de soumissions lorsque les coûts de transport, etc., sont supérieurs aux subventions versées par le ministre de l'Education". Est-ce que le ministre se rend compte d'abord qu'il y a des commissions scolaires et en nombre assez important qui dépassent déjà les normes? Est-ce que le ministre se rend compte que les transporteurs d'écoliers ont organisé leur transport selon les règles d'administration qui sont les leurs, tenant compte des facteurs: augmentation des salaires payés, augmentation du coût de la machinerie, ainsi de suite? Ils ont planifié sur deux ans, trois ans, quatre ans, cinq ans.

Là, on leur dit: Votre contrat va être reconduit à l'automne en vertu de la loi. Toutefois, si les commissions scolaires se trouvent à dépasser les normes, la commission scolaire pourra procéder à de nouveaux appels d'offres. Dans quelle situation vont se trouver les transporteurs d'écoliers à qui on semblait avoir donné une garantie, sinon celle-ci, de devoir faire face à une concurrence qui peut leur venir de gens qui ne sont pas du tout dans les mêmes situations, qui n'ont pas, par exemple, de travailleurs syndiqués, qui en auront éventuellement mais qui n'en auront pas au moment où ils présenteront une soumission?

Est-ce que le ministre se rend compte qu'il peut créer par ce moyen toute une série de nouveaux transporteurs d'écoliers? Est-ce que le ministre ne voit pas que, par là, selon l'expression qu'il a entendue et que je lui répète, il retire d'une main ce qu'il donne de l'autre, puisque ces transporteurs d'écoliers peuvent se trouver, par ce mécanisme d'amendement, privés du contrat qu'ils escomptaient avoir en vertu de la loi?

M. PINARD: D'après les explications qui me sont fournies par M. Lachapelle et qui me permettent de répondre, je l'espère, aux questions du député de Chicoutimi, c'est que les amendements que nous avons proposés le sont à la suggestion des transporteurs scolaires réunis en association qui porte le nom de l'Association des transporteurs écoliers du Québec. Au début, ils ont demandé une augmentation de 10 p.c. Elle a été refusée, parce que...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En passant, est-ce que vous parlez du front uni des transporteurs d'écoliers?

M. PINARD: Non, l'Association des transporteurs écoliers du Québec.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'ATEQ.

M. PINARD: Oui. Alors, cette augmentation de 10 p.c. réclamée a été refusée. Nous avons invoqué qu'on ne pouvait pas avoir un motif valable d'augmenter le coût des contrats de transport de 10 p.c. alors que, dans certains cas, les statistiques nous le révèlent, il y a des transporteurs scolaires qui avaient quand même des prix excellents et même plantureux par rapport à la moyenne des prix de certains autres transporteurs scolaires. Alors, nous aurions discriminé certains transporteurs scolaires pour en privilégier quelques-uns. Dans le cas de la situation qui prévaut dans la région représentée par le député de Chicoutimi où presque tous les transporteurs scolaires ont des employés syndiqués, le problème est peut-être plus sérieux au plan de la concurrence. Si toutefois, d'autres appels d'offres devaient être demandés par les commissions scolaires et au cas où il y aurait de nouveaux appels d'offres, il pourrait s'ensuivre qu'une adjudication de contrat puisse être faite à d'autres entrepreneurs scolaires que ceux qui détenaient déjà auparavant ces contrats. Mais encore là, il y a des contraintes que j'ai expliquées tantôt qui font qu'il faudra quand même être bien sûr que les commissions scolaires auront évalué les avantages d'un nouvel appel d'offre, compte tenu de la subvention qui a été reçue ou qui pourrait être reçue de la part du ministère de l'Éducation. Alors, il s'exercera une espèce d'équilibre entre le montant du transport qui sera subventionné et le montant des nouveaux contrats qui pourraient être adjugés après de nouveaux appels d'offres.

Alors, les droits qui sont accordés aux transporteurs scolaires le sont également aux commissions scolaires et vice versa. Je pense bien qu'il y a un intérêt mutuel à ne pas franchir certaines limites parce que, de toute façon, il y a une contrainte qui est générale et qui existe aussi bien pour les commissions scolaires que pour les transporteurs, c'est-à-dire le régime des subventions comme tel et le montant que le régime des subventions peut donner dans le cas des contrats de transport. Je ne sais pas si ces remarques ou cette réponse paraît suffisante au député de Chicoutimi pour expliquer qu'à toutes fins pratiques, 90 p.c. au moins des transporteurs scolaires voudront rester dans la situation où ils sont présentement, c'est-à-dire garder le statu quo. Et fort probablement aussi, le même pourcentage dans le cas des commissions scolaires sera conservé, c'est-à-dire que 90 p.c. au moins des commissions scolaires voudront garder le statu quo. Alors, dans le cas des...

M. PAUL: Vous n'avez pas l'assurance, il n'y a pas eu de consultations avec la fédération.

M. PINARD: C'est-à-dire que c'est une évaluation.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Une hypothèse.

M. PINARD: C'est une hypothèse sous forme d'évaluation de la réalité telle qu'on la connaît.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre me demande si je suis satisfait de ça. Pas du tout. En ce qui concerne l'entrepreneur, il peut aussi demander à la commission scolaire de qui il détient un contrat de transport d'écoliers de procéder à une demande de soumission; ça peut se concevoir et je pense que c'est dans l'intérêt des transporteurs de pouvoir se prévaloir d'une disposition semblable. Maintenant, le paragraphe b) de l'amendement proposé par le ministre est extrêmement dangereux pour les transporteurs d'écoliers. Et je voudrais demander ici à M. Lachapelle si on a des barèmes. Vous avez des barèmes au ministère de l'Éducation actuellement pour le transport d'écoliers, barèmes auxquels les commissions scolaires sont obligées de se soumettre?

M. PINARD: Vous faites sans doute référence aux barèmes de subventions?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Barèmes de subventions, barèmes de contrats aussi, tout ce qui est prescrit lorsqu'il doit y avoir appels d'offres et le contrat qui liera éventuellement le transporteur à la commission scolaire.

M. PINARD: Alors, pour 72/73, le régime de subventions pour les commissions scolaires concernant le transport scolaire est plus généreux qu'il ne l'était en 71/72. Alors, je ne sais pas dans...

M. PAUL: Pour quelle raison?

M. PINARD: Parce que les coûts de transport augmentent et parce qu'on a intégré dans une règle de subventions l'élément de planification du transport. Alors, lorsqu'une commission scolaire planifie davantage, elle est en mesure d'obtenir plus de subventions. A ce moment, vous allez dire: Les contrats sont reconduits, comment va-t-elle pouvoir planifier? Il est arrivé que notre subvention de transport comprenait deux éléments; le premier, elle devait avoir un indice de rentabilité de 78 p.c.; et le deuxième, lorsqu'elle atteignait cet indice, on lui donnait \$89 au maximum par élève.

Elle devait satisfaire à ces deux éléments, soit \$89 et 78 p.c. d'indice.

Dans les normes de subvention qui seront publiées bientôt, lorsqu'une commission scolaire atteint l'indice de 78 p.c., nous sommes prêts à nous rendre, au lieu de \$89, à \$93.50 par élève, pour l'année 72/73.

A ce moment-là, nous effaçons tout un montant de subventions inadmissibles qui n'existaient pas en 71/72, à cause de l'indice de 78 p.c.

M. PAUL: Est-ce que vous touchez les cas inadmissibles en bas de \$2,000?

M. PINARD: Non. Je ne le penserais pas, dans la majorité des cas. En bas de \$2,000, non. Certaines commissions scolaires — celles que j'ai en mémoire, je ne voudrais pas m'engager — la commission scolaire Lapointe, la commission scolaire Louis-Hémon, ont fait des efforts de planification; elles ont atteint l'indice de rendement qu'on exigeait et, après coup, on s'aperçoit qu'elles ont fait tout ce qu'il y avait à faire dans l'organisation du transport, dans un transport planifié. Nous avons augmenté nos barèmes de subvention et il est évident que cela va racheter une partie importante des montants qui étaient inadmissibles, c'est-à-dire qui n'étaient pas subventionnés.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne règle quand même pas le problème...

M. PINARD: Est-ce que le député de Chicoutimi peut me permettre une intervention très courte?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: Je m'aperçois que, lorsqu'il se réfère à l'article 166, il garde le texte non amendé, c'est-à-dire qu'à la troisième ligne il pense que les contrats seront accordés aux mêmes conditions alors qu'il faut bien lire renouvelé plutôt qu'accordé. Peut-être que cela influe sur sa perspective, sa compréhension.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que veut dire le ministre? Qu'il me lise donc l'article.

M. LE PRÉSIDENT: Dans le texte imprimé, article 166 dans le cahier, troisième ligne, "1973, est renouvelé."

M. PINARD: Le mot "accordé" est remplacé par le mot "renouvelé".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Quand est-ce que cela a été fait?

M. PINARD: Je pense avoir fait cet amendement jeudi, lorsqu'en référence...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous ne l'avons pas accepté, M. le Président. Justement, j'ai fait observer au ministre, à ce moment-là, que le mot "accordé" avait une signification et que c'est là-dessus que les transporteurs d'écoliers s'appuyaient pour leurs revendications.

M. PINARD: Peut-être que le député de Chicoutimi n'a pas accepté mes amendements, mais moi j'ai dit que, jeudi, j'ai présenté une série d'amendements et que j'ai demandé la permission pour...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est vendre-di que nous avons fait ça.

M. PINARD: ... avoir plus de coordination dans la discussion, de passer à l'article 166 et d'apporter l'amendement dont je viens de parler. Remplacer le mot "accordé" par le mot "renouvelé".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'a pas été accepté, cet amendement, M. le Président.

M. PINARD: Pour moi, la discussion est faite avec le mot "renouvelé" plutôt qu'avec le mot "accordé". Je ne sais pas si le député de Chicoutimi s'en tient au texte non amendé de l'article 166.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que cela change au fait, "renouvelé" ou "accordé"? C'est accordé de toute façon par mode de renouvellement.

M. PINARD: Oui, mais si on parle de contrat renouvelé, il s'agit de contrats qui existaient déjà tandis que, si on garde le mot "accordé", cela peut être de nouveaux contrats et non pas des contrats qui existaient déjà.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, aux mêmes conditions que celles qui prévalent pour l'année 71/72. "Renouvelé", cela donne encore plus de poids. Que vous renouveliez les contrats aux mêmes conditions que celles qui existaient en 71/72.

Je pense que le ministre va reconnaître qu'il est onze heures et que nous avons besoin d'y repenser.

M. PINARD: Dans un argument capsule, est-ce que le député de Chicoutimi pourrait me faire valoir son objection de façon qu'on puisse bien la saisir et apporter une réponse?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'objection est très simple, M. le Président, c'est que la commission scolaire peut procéder à une demande de soumissions. J'estime que cela est préjudiciable. C'est éventuellement préjudiciable aux transporteurs d'écoliers qui, eux, ont fait une planification. J'estime que, si le ministre veut avoir ici une indication de ce que je vais lui demander, ces choses devraient être soumises à un tribunal qui est celui de la commission. D'ailleurs on va y revenir dans les autres paragraphes, les autres alinéas du paragraphe b): Lorsque la commission scolaire ou un entrepreneur veulent se prévaloir des dispositions des

alinéas précédents, un avis par lettre recommandée doit être délivré. Moi, je veux autre chose que cela. Je veux qu'il y ait audition devant la commission; on m'a accordé cela d'ailleurs à l'article 101.

M. PINARD: A ce moment, cela reviendrait à dire que le député de Chicoutimi veut maintenir le statu quo avant même que la Commission des transports ne soit formée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, je pense, M. le Président... Il est onze heures et demain nous aurons le temps de revoir la question, parce que cela me paraît préjudiciable aux transporteurs d'écoliers, cela les met dans un état d'insécurité.

M. LE PRÉSIDENT: La commission suspend ses travaux jusqu'à demain dix heures, même salle.

(Fin de la séance à 23 h 8)

Séance du mercredi 28 juin 1972

(Dix heures douze minutes)

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

La commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement continuera l'étude du projet de loi no 23, Loi des transports. Nous en étions, à la suspension de nos travaux, à l'article 165 qui était étudié conjointement avec l'article 166. Je cède la parole au ministre.

M. PINARD: Après avoir donné les explications que j'ai données hier soir et après avoir pensé de nouveau au problème qui était soulevé du fait qu'on apportait des amendements, je me suis demandé si, en retirant les amendements et tout en faisant disparaître les quatre dernières lignes de l'article 166, à la page 44, ça ne réglait pas le problème de toute façon, si ça ne répondait pas mieux au voeu exprimé par l'ATEQ. Parce que je le répète, il y aura 90 p.c. au moins des commissions scolaires ou des transporteurs d'écoliers qui vont vouloir tout simplement rester dans le statu quo, c'est-à-dire à l'intérieur de la reconduction des contrats. Nous ne voulons pas prendre le risque, personne, ni du côté de la commission scolaire, ni du côté du transporteur écolier de faire procéder à de nouveaux appels d'offres, parce qu'il y aurait certains risques pour eux. Je pense que c'est assez évident.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La décision que nous propose le ministre — enfin peut-être pas encore officiellement — me satisferait dans le sens suivant. C'est que l'article 166: "Tout contrat annuel pour le transport des élèves etc." est renouvelé. Le mot "renouvelé", on va le prendre parce que j'y ai bien pensé cette nuit et je le préfère. J'ai donné des raisons hier au ministre et je me dis qu'il y a un risque à prendre et qu'on ne peut pas le prendre, parce que ça mettrait en cause ces entreprises qui s'attendent à voir leur contrat reconduit. D'autant plus que la commission ne pourra quand même pas fonctionner d'ici X mois. Je ne sais pas dans combien de temps M. le juge Roy pourra organiser son personnel etc. Alors, c'est évident que la commission ne pourra pas fonctionner tout de suite et les transporteurs d'écoliers risquent de subir des préjudices. Il y a, évidemment, la question des entrepreneurs qui pourraient demander, comme le stipulait l'amendement, de procéder à une demande de soumissions. Maintenant, si le ministre veut supprimer les amendements, je tiendrais bien à ce que les entrepreneurs puissent revoir leur contrat et procéder à une demande de soumissions. Mais, si le ministre ne veut pas tout me donner...

M. PAUL: Mais, est-ce que c'est nécessaire d'être spécifié? Par le fait que les contrats vont être renouvelés, si un entrepreneur ne désire pas que son contrat soit renouvelé, il peut toujours informer en conséquence la commission scolaire. Parce que là, je comprends que les contrats sont renouvelés, mais on n'oblige pas les entrepreneurs à accepter nécessairement de maintenir ou de fournir leurs services durant la prochaine année. Il faut toujours qu'ils soient consentants.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ils peuvent se désister, ils ont une protection.

M. PINARD: Oui, mais par contre, il peut survenir le cas suivant, comme je l'ai expliqué hier soir. Dans le cas d'un nouvel appel d'offres et au cas où un nouvel entrepreneur se verrait l'adjudicataire du contrat, il peut arriver que le coût de son contrat de transport dépasse le montant admissible à la subvention.

Cela ne fera pas nécessairement l'affaire de la commission scolaire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un risque à courir.

M. PINARD: C'est sûr qu'il y a un risque à courir de part et d'autre.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Et si le ministre était d'avis de supprimer ces amendements et de laisser les choses telles qu'on les lisait en 1966, je pense que ça ne répondrait pas complètement aux vœux qui ont été exprimés par les transporteurs d'écoliers, mais que ça leur donnerait quand même une garantie et, entre-temps — j'en disais un mot à M. Lachapelle tout à l'heure, avant la séance — le ministère va préparer ses barèmes, va normaliser ses formules, etc.

Alors, quand on viendra à procéder à de nouveaux appels d'offres, et avec l'aide de la commission qui existera à ce moment-là et qui pourra fonctionner, ce sera à ces gens-là de prendre toutes les mesures pour se protéger.

M. PINARD: Mais avec l'augmentation du régime des subventions — comme l'a souligné hier soir M. Lachapelle — je pense que les transporteurs d'écoliers sont placés dans une situation meilleure qu'elle ne l'était.

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

M. PINARD: Ce qui les intéresse maintenant, c'est d'avoir la reconduction de leurs contrats, avec la chance de pouvoir les faire renouveler pour une période assez longue.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: De sorte qu'ils pourront faire

une moyenne, sur une période de temps assez longue, qui leur permettrait de faire un profit plus considérable une année, compte tenu des conditions climatiques plus favorables, des profits moins substantiels une autre année, précisément pour les mêmes raisons. C'est un peu comme le cas des entrepreneurs qui font l'entretien de nos routes l'hiver.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a une pondération...

M. PINARD: Depuis que nous avons accordé des contrats de trois ans, ils sont capables de faire une moyenne et de faire face, dans le cadre d'une période de trois ans, à une mauvaise année, tout en conservant un profit légitime. Autrefois, si le contrat était annuel et que l'hiver était très rigoureux, c'était une perte considérable et, souvent, il arrivait que l'entrepreneur ne voulait pas renouveler le contrat avec le ministère de la Voirie.

C'est un peu, par analogie, la même situation dans le cas des transporteurs d'écoliers. Et si j'ai bien compris la portée du bill 23 à cet égard, c'est qu'il peut arriver que, si un transporteur d'écoliers est chanceux, il pourra avoir un contrat avec une commission scolaire pour une période d'au moins six ans.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça.

M. PINARD: Je pense que dans une période de six ans, compte tenu de l'augmentation du régime des subventions basées sur certains indices d'augmentation des prix de l'essence, des pièces de rechange des autobus, du salaire des conducteurs, etc., à ce moment-là il se fait une pondération qui lui est favorable. Et il a tout intérêt à rester dans le statu quo pour le moment.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est pour ça que le maintien de l'article 166, tel qu'il était rédigé, à mon avis...

M. LE PRESIDENT: Avec les deux amendements.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, pas les...

M. PINARD: Sans les deux amendements.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que ça voudrait dire qu'on ne change pas le mot "accordé" pour le mot...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela, à mon avis, permettrait à ces gens-là de s'orienter, de tenir compte de ce que le ministère de l'Éducation, c'est-à-dire ceux qui sont responsables du transport scolaire qui vont maintenant relever du ministère des Transports vont préparer comme normes, tout ce qui s'appelle normes au

sens le plus large du terme, les transporteurs scolaires pourront voir venir...

Evidemment, il y a des risques et alors ils les assumeront.

M. PINARD: Selon mon point de vue, après en avoir discuté avec les membres de la commission et M. Lachapelle, ainsi qu'avec M. Roy, conseiller juridique, sous-ministre des Transports, je garderais quand même une partie de l'amendement soumis hier soir...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qui serait lequel?

M. PINARD: ... alors nous ferions disparaître de l'amendement que vous avez entre les mains l'alinéa qui commence par: "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". Cet alinéa disparaîtrait donc complètement.

Nous ferions disparaître également l'autre alinéa qui se lit comme suit: "L'entrepreneur peut aussi demander à la commission scolaire de qui il détient un contrat de transport d'écoliers de procéder à une demande de soumissions". Cet alinéa disparaîtrait également.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'autant plus, remarquez que j'aurais préféré qu'il restât là, mais comme nous l'avons souligné tantôt, l'entrepreneur est toujours libre de résilier, c'est-à-dire non pas de résilier, mais d'indiquer son intention de ne pas renouveler son contrat.

M. PINARD: Et je ferais disparaître l'autre alinéa qui se lit comme suit: "Lorsque la commission scolaire ou un entrepreneur veut se prévaloir des dispositions des alinéas précédents, un avis par lettre recommandée doit être délivré à l'autre partie au plus tard quinze jours après la mise en vigueur du présent article." Cet alinéa disparaîtrait également.

Mais je garderais sous forme d'amendement les deux autres alinéas qui apparaissent au papier d'amendement que vous avez devant vous.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela irait, M. le Président.

M. PINARD: Il s'agit bien des trois alinéas, parce que je pensais que c'était la fin de l'autre alinéa, alors que les deux dernières lignes de la dernière page constituent un alinéa en soi. Alors, nous conservons les trois derniers alinéas du document d'amendement.

M. LE PRÉSIDENT: Ils seront ajoutés à la fin de l'article 166?

M. PINARD: C'est cela, oui.

M. PAUL: Est-ce que le ministre peut nous dire de quelle façon les commissions scolaires seront avisées de l'adoption de cet article? Je comprends que la loi n'est pas encore sanctionnée; elle ne le sera peut-être pas avant une dizaine de jours. Est-ce qu'il y aura un communiqué de presse d'émis, soit par le ministre des Transports ou par le ministère de l'Education, pour informer immédiatement les entrepreneurs que leurs contrats sont reconduits pour une année?

M. PINARD: Je pense que la directive ou le communiqué, selon le cas, pourrait être émis conjointement par le ministre de l'Education et par le ministre des Transports, de façon qu'il n'y ait pas ambiguïté ou de mauvaise interprétation de la directive.

M. PAUL: Est-ce que des directives seront données aux commissions scolaires d'avoir à renouveler le contrat ou de le reconduire?

M. PINARD: Les directives seront également données dans ce sens-là aux commissions scolaires.

M. PAUL: ... pour éviter, à un certain moment, que des commissions scolaires jouent encore dans les contrats à l'occasion de la prochaine année scolaire.

M. PINARD: Oui.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela nous satisfait.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Qu'est-ce qui arrive de l'article 165?

M. PINARD: L'article 165 se trouve adopté du fait que nous avons un accord de principe dans le cas de l'article 166. C'est que les deux se tenaient.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 165. Adopté. L'article 166, avec amendement. Je vais lire la première partie de l'article 166. Ce sera: "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."

On ajoute à cet article trois alinéas qui apparaissent dans les amendements proposés par le ministre. Le premier de ces alinéas commence par: "Le lieutenant-gouverneur", le deuxième commence par: "Nonobstant ce qui précède" et le troisième commence par: "L'article 165 s'applique".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça!

M. PINARD: C'est ça!

M. LE PRESIDENT: L'article 166 est adopté tel qu'amendé. Adopté.

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 167.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que vous avez consulté ces fonctionnaires? Est-ce que M. Lachapelle, par exemple, va être heureux de s'en aller au ministère des Transports?

M. PINARD: A toutes fins pratiques, il est déjà dans le giron du ministère des Transports.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il a l'air malheureux comme tout!

M. PINARD: Il se trouve très heureux. Il m'a dit que la coordination pouvait être faite de façon plus efficace.

M. PAUL: Je trouvais aussi que le ministre avait une équipe renforcée.

M. PINARD: Je n'en doute pas!

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il me semble que M. Lachapelle n'a pas l'air heureux. S'il souriait largement, on pourrait le croire.

M. PAUL: On pourrait inscrire son sourire au journal des Débats. C'est fait, M. le Président.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela y est, M. le Président! Il a même ri! C'est important, ça!

M. LE PRESIDENT: Article 167. Adopté. Article 168.

M. PAUL: Adopté. Avez-vous des amendements, M. le ministre?

M. PINARD: L'article 168 est-il adopté tel quel?

M. PAUL: Oui.

M. PINARD: Pas d'amendement.

M. LE PRESIDENT: Article 168. Adopté. Article 169.

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: A l'article 169 il y a des amendements.

M. PINARD: Oui. Je voudrais apporter un article qui serait numéroté 169 a).

M. LE PRESIDENT: Article 169. Adopté. Il y a un amendement sur la forme de l'article 169 a).

M. PINARD: Avez-vous le texte? L'article 45 de la Loi des pensions, Statuts refondus de 1964, chapitre 14, modifié par l'article 16 du chapitre 15 des lois de 1965, première session.

L'article 8 du chapitre 6 des lois de 1966; l'article 72 du chapitre 9; l'article 39 du chapitre 11; l'article 3 du chapitre 12; l'article 5 du chapitre 13; l'article 83 du chapitre 17; l'article 4 du chapitre 18 et l'article 31 du chapitre 60 des lois de 1968; l'article 17 du chapitre 15; l'article 34 du chapitre 17; l'article 78 du chapitre 28; l'article 40 du chapitre 48 et l'article 30 du chapitre 62 des lois de 1969; l'article 2 du chapitre 8; l'article 8 du chapitre 17 et l'article 21 du chapitre 43.

M. LE PRESIDENT: Est-ce l'article 8 ou l'article 87, le dernier?

M. PINARD: C'est l'article 87 du chapitre 17 et l'article 21 du chapitre 43 des lois de 1970, ainsi que par l'article 199 du chapitre 19; l'article 65 du chapitre 20 et l'article 26 du chapitre 77 des lois de 1971 est de nouveau modifié en ajoutant, après le sous-alinéa "q", le suivant: "r": la Commission des transports.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est de la concordance, au lieu de Régie des transports.

M. PINARD: Oui, c'est de la concordance.

M. PAUL: Je ne vois pas d'objection, pour autant que le ministre nous donne l'assurance qu'il a fait cette vérification lui-même.

M. PINARD: Je vais faire un acte d'humilité. Je ne l'ai pas faite moi-même.

M. PAUL: Devant la franchise du ministre, M. le Président, c'est adopté.

M. PINARD: Je me fie à mes conseillers juridiques.

M. LE PRESIDENT: L'article 169 a), adopté. L'article 170?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, M. le Président.

M. PINARD: Il s'agit d'un autre article de concordance dont la nature est la même que celle des deux articles expliqués précédemment.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 171.

M. PINARD: Il s'agit tout simplement du transfert des crédits de la Régie des transports à la nouvelle Commission des transports du Québec, au moment où elle sera formée et mise en vigueur.

M. PAUL: Est-ce que vous avez consulté le ministre des Finances pour les revenus?

M. PINARD: Je pense qu'il a été mis au courant.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 172.

M. PINARD: Lors de la création d'un nouvel organisme, les fonds sont toujours pris à même le fonds consolidé du Revenu, en attendant que ces dépenses soient incorporées dans le budget régulier des ministères concernés, soit, ici, le ministère de la Justice pour le tribunal des transports et le ministère des Transports pour le conseil consultatif.

Cependant, le bill 23 a été réimprimé depuis déjà un bon moment. Et l'exercice financier 71/72 sera pratiquement terminé, ou du moins, peut-être, très avancé; c'est pourquoi je vous suggère l'amendement suivant, à l'article 172.

L'article 172 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en remplaçant à la quatrième ligne après le mot "financier" les chiffres 1971/1972 par les chiffres 1972/1973.

M. PAUL: Vous changez le millésime.

M. PINARD: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: Est-ce que, M. le Président, avec votre permission, on pourrait revenir à l'article 171 pour faire exactement le même amendement, pour changer les millésimes?

M. PAUL: Oui, en haut.

M. PINARD: A la deuxième ligne de l'article 171.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les articles 172 et 173.

M. LE PRESIDENT: Alors, l'article 171 est amendé à la deuxième ligne et adopté tel qu'amendé. Article 172, adopté tel qu'amendé?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 173.

M. PINARD: L'article 173 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: Les crédits accordés au ministère de l'Education pour l'exercice financier en cours au moment de la mise en vigueur du présent article, aux fins du transport des élèves et du versement des subventions statutaires et d'équilibre à cet égard, sont dévolus au ministère des Transports selon que le détermine le Conseil du trésor.

M. LE PRESIDENT: Quel changement y a-t-il là?

M. PAUL: Cela change tout l'article.

M. PINARD: Allez au texte.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non.

M. PAUL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: L'article 173, adopté tel qu'amendé. Article 174.

M. PAUL: Cela, c'est une grosse vérité.

M. PINARD: Cet article établit que, pour l'obtention des crédits requis pour l'application de la présente loi pour les années suivantes, le ministère devra présenter un budget spécifique, comme c'est le cas de tous les autres ministères. Alors, comme c'est sacramentel...

M. PAUL: Je comprends que vos crédits resteront toujours discutables.

M. PINARD: Il faut avoir un article spécifique à cet égard.

M. PAUL: Je comprends que les crédits demeureront toujours discutables.

M. PINARD: Avec tous les droits accordés à l'Opposition de poser des questions et critiquer le budget soumis.

M. PAUL: Même aux députés ministériels. S'ils sont plutôt silencieux, c'est leur marque de commerce, mais ils pourront, pour une fois, s'intéresser...

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

M. PAUL: Je comprends que M. le président, lui, il fait bien cela, ce n'est pas pareil.

M. LE PRESIDENT: Je n'ai pas le droit de parler, moi.

M. PINARD: L'article 174, adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 174, adopté. Article 175?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président...

M. PINARD: L'article 175 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: Les règlements adoptés en vertu du paragraphe 29 de l'article 429 ou du paragraphe 9 de l'article 469 de la Loi des cités et villes, statuts refondus 1964, chapitre 193, ou en vertu de l'article 705 du code municipal demeurent en vigueur durant l'année qui suit la mise en vigueur du présent article ou à toute autre date fixée par le lieutenant-gouverneur en conseil. Cependant, aucun nouveau permis ne peut être délivré en

vertu de ces règlements, à compter de l'entrée en vigueur du présent article.

M. LE PRESIDENT: Adopté tel qu'amendé?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): M. le Président, seulement une information. Cela veut dire que les règlements adoptés en vertu du paragraphe 29, article 429 demeurent en vigueur encore pour une année?

M. PINARD: C'est ça, c'est une disposition transitoire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Tandis qu'à l'article précédent, c'était jusqu'à la fin de 1972? Cela prolonge la durée de... Est-ce exact M. le ministre?

M. PINARD: A l'article 181, comme vous le voyez, nous pouvons mettre en vigueur la loi par étapes ou par phases successives. C'est pour avoir une concordance avec l'article 181 que j'apporte cet amendement et qui constitue en même temps une disposition transitoire.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Adopté quant à moi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Un instant, mon conseiller juridique...

M. PINARD: En somme, ça signifie que les règlements municipaux en vigueur le resteront tant et aussi longtemps que les règlements édictés par le lieutenant-gouverneur en vertu du bill 23 n'auront pas été édictés et mis en application.

M. PAUL: En vertu de l'article 5.

M. PINARD: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Article 175. Adopté tel qu'amendé. Article 176.

M. PAUL: C'est la section qui parle, je crois, du tribunal de sécurité routière.

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: D'accord.

M. PINARD: C'est la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile.

M. LE PRESIDENT: Article 176. Adopté. Article 177, il y a un amendement.

M. PINARD: A l'article 177, j'ai un amendement. Est-ce qu'on l'a distribué?

M. PAUL: Non pas encore.

M. PINARD: L'article 177 du projet de loi 23 réimprimé est remplacé par le suivant: La Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, statuts refondus de 1964, chapitre 232 est modifié, a) En ajoutant au paragraphe 2 de l'article 2, le paragraphe suivant: 2 a) "Nonobstant le paragraphe 2, le mot "automobile" désigne tous les moyens de transport définis, pardon, je reprends:

Nonobstant le paragraphe 2, le mot "automobile" désigne tout moyen de transport défini comme tel par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu du sous-paragraphe f) du paragraphe 3 de l'article 82 du code de la route, statuts refondus 1964, chapitre 231.

b) En retranchant dans les quatrième, cinquième et sixième lignes de l'article 70, les mots: "ni contre le tribunal de sécurité routière ni aucun de ses membres". En somme, l'article 177 du projet de loi a pour but de retrancher de la Loi de l'indemnisation l'exception de certains recours prélevés contre le tribunal de sécurité routière et contre ses membres.

Nous avons vu précédemment que le tribunal de sécurité routière était remplacé par le tribunal des transports et nous avons voulu prévoir cet article de concordance.

M. PAUL: M. le Président, est-ce que le ministre peut nous dire pourquoi il arrête le texte de son amendement au mot: "directeur" de l'article 70 du chapitre 232? "... ne peut être émis ni aucune injonction accordée contre le directeur".

M. PINARD: C'est parce qu'il va y avoir la disparition du tribunal de la sécurité routière qui sera remplacé par le tribunal des transports.

M. PAUL: Oui, mais le directeur, ça veut dire quoi?

M. PINARD: Bien, c'était...

M. PAUL: Ce qui va rester, c'est le directeur. Est-ce que c'est le directeur du BVA?

M. PINARD: C'est le directeur du Bureau des véhicules automobiles. Il est défini au paragraphe 8 de l'article 2 du chapitre 232 intitulé: Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile et le mot "directeur" est défini comme suit: Le directeur du Bureau des véhicules automobiles de la province.

M. PAUL: M. le Président, pourquoi le ministre ne couvre-t-il pas tous les membres de la commission, tous les membres du nouveau tribunal de sécurité routière...

M. PINARD: Je pense que...

M. PAUL: ... quant aux mesures définies à l'article 10 et concernant le quo warranto et mandamus et le certiorari?

M. PINARD : Ces membres sont déjà couverts par d'autres articles du bill 23 et notamment par l'article 73.

M. PAUL: Il nous fait travailler, ce ministre-là!

M. PINARD: Et également par l'article 25 dans le cas de la commission.

M. PAUL: M. le Président, je trouve que le directeur va être isolé dans tout cet article 70. Je me demande s'il n'y aurait pas possibilité de l'intégrer à quelque article du bill 23. Merci, M. le Président.

M. PINARD: Quand nous parlons du directeur dans la Loi du code de la route et quand nous parlons du directeur dans la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, nous parlons de la même personne, c'est-à-dire du directeur du Bureau des véhicules automobiles de la province.

M. PAUL: Alors, pourquoi, M. le Président, garder l'article 70 du chapitre 232, parce qu'il est déjà à l'abri de poursuites en vertu d'une disposition du bill 23?

M. PINARD: Le directeur a pour fonction essentielle d'appliquer la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, d'appliquer les dispositions du code de la route, mais n'a pas pour fonction principale d'appliquer les dispositions du bill 23.

M. PAUL: C'est une explication valable, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Et acceptable?

M. PAUL: Et acceptable.

M. LE PRESIDENT: L'article 177 est adopté tel qu'amendé par le nouveau texte soumis. Article 178.

M. PINARD: Il y a un amendement.

M. LE PRESIDENT: Avec amendement.

M. PINARD: L'article 178 du projet de loi 23 réimprimé est amendé: a) en changeant dans la seizième ligne le mot "seize" par le mot "dix-sept"...

M. LE PRESIDENT: L'article 178?

M. PINARD: Je crois qu'il y a une erreur.

M. LE PRESIDENT: Il se continue avec l'article 117; il faut compter à partir du haut.

M. PINARD: Vous avez raison; alors, je répète: L'article 178 du projet de loi 23

réimprimé est amendé: a) en changeant dans la seizième ligne le mot "seize" par le mot "dix-sept".

M. LE PRESIDENT: Etant donné que c'est un chiffre, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu qu'on change 116 pour 117? Il me semble que ça...

M. PINARD: Nous allons reprendre l'amendement en le corrigeant de la façon suggérée par le président.

M. PAUL: Cela m'inquiète, M. le Président, parce que le ministre, à ce moment va encore me parler de telle chose, mais ce n'est pas ça.

Nous avons un projet de loi qui doit être incessamment appelé et qui figure aujourd'hui sur le feuillet, sous la cote b) ou c) des projets de loi à être appelés, projets de loi publics inscrits au nom du gouvernement. Est-ce qu'il y a concordance entre l'amendement que nous propose aujourd'hui le ministre et les amendements que nous retrouverons à ce projet de loi? On sait, M. le Président, on présume, comme l'a laissé entendre le ministre, que l'article 117 de la Loi des tribunaux judiciaires doit être amendé en prévision de l'application de la loi 70, Loi des petites créances. Est-ce qu'on ne s'expose pas à ce que l'article 117 soit amendé deux fois dans l'espace d'une semaine? C'est tout simplement cette question que je pose au ministre, pour savoir s'il y a eu consultation avec son collègue du ministère de la Justice.

M. PINARD: Oui, mais je ne vois pas d'autres moyens de nous en sortir à cause de la chronologie de la présentation des projets de loi et de leur adoption. Comme le bill 23 aura été adopté avant les autres projets de loi dont parle le député de Maskinongé, je pense bien qu'il faut se soumettre à cette contrainte...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... pour en faire la concordance.

M. PINARD: ... faire la concordance par la suite, une fois que tous les projets auront été adoptés par la Chambre, et faire la numérotation en conséquence.

M. PAUL: Mais est-ce que le ministre a consulté son collègue de la Justice?

M. PINARD: Je n'ai pas consulté spécifiquement mon collègue, le ministre de la Justice, mais cela se fait par l'entremise des conseillers juridiques du ministère de la Justice et du ministère des Transports et ceux du comité de législation.

M. PAUL: Plus tôt, nous avons étudié la composition de la commission et il a été question d'un ou de deux juges. Parce que je me demande si nous ne devrions pas mettre l'article 118 plutôt que l'article 117.

M. PINARD: Cinq juges pour la commission, trois juges pour le tribunal des transports.

M. PAUL: Est-ce que le ministre est sûr que nous ne devrions pas mettre l'article 118 plutôt que l'article 117? Je vous invite à vérifier les amendements que l'on a pu apporter. Il me semble qu'à l'article 14 il avait été question que les juges...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un président et trois vice-présidents qui sont juges.

M. PAUL: Profitez-en donc pour donner un coussin au ministre de la Justice. Si vous saviez comme le ministre de la Justice a des demandes de la part d'avocats qui sont intéressés à être promus! Il serait bien heureux de voir que son collègue des Transports lui a créé un beau coussin.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne met pas en cause le juge Roy qui est déjà nommé.

M. PAUL: Il est déjà pressenti.

M. PINARD: Après vérification, M. le Président, effectivement, il y a augmentation d'un juge.

M. PAUL: D'un juge?

M. PINARD: Oui. Alors, la cour Provinciale sera composée dorénavant de 117 juges nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, par commission sous le grand sceau, à savoir un juge en chef, un juge en chef adjoint et 115 juges pufnés.

M. PAUL: Très bien. Parce que nous voulions assurer au moins une nomination avec cet amendement et je vois que nous en aurons au moins une d'assurée, une nouvelle nomination.

M. PINARD: Et ce qui est intéressant, c'est qu'on ne sait jamais qui sera l'heureux élu.

M. PAUL: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui, mais il est là.

M. PAUL: Mais ce sera une position royale, M. le Président, ou considérée comme telle; ça va être très important.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela va être un beau juge aux cheveux poivre et sel.

M. PINARD: C'est par analogie avec le droit ancien où le roi faisait les nominations.

M. PAUL: C'est pour ça.

M. LE PRESIDENT: Article 178, adopté tel qu'amendé.

M. PINARD: Tel qu'amendé.

M. LE PRESIDENT: Article 179.

M. PINARD: C'est-à-dire que j'ai lu tantôt les changements apportés; vous changez le chiffre 116 par 117, à la deuxième ligne, et à la dernière ligne, le chiffre 114 par 115.

M. LE PRESIDENT: Article 179.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le ministre a encore des amendements, c'est lui qui "filibuste".

M. PINARD: L'article 179 réfère à la Loi des tribunaux judiciaires. Cette loi prévoit l'existence de divers tribunaux. Comme la présente loi crée un nouveau tribunal, c'est-à-dire le tribunal des transports, il faut ajouter à la Loi des tribunaux judiciaires une mention de ce tribunal des transports de même qu'une référence au président du tribunal des transports. C'est là l'objet de l'article.

M. PAUL: En vertu de l'article 96 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, est-ce constitutionnel? Est-ce que le ministre a consulté le rapport McRuer d'Ontario qui a fait une analyse des implications et des possibilités d'amender, par les provinces, l'article 96 de la constitution canadienne? Et c'est pourquoi, M. le Président, nous, autrefois, nous adoptions des divisions, la cour Provinciale, division du tribunal du travail, ainsi de suite. Mais là, le ministre crée un tribunal des transports.

M. PINARD: L'explication que je peux donner, c'est que nous avons pris exactement la même formulation que dans le cas de la création, par la loi, du tribunal du travail pour éviter l'écueil que vient de soulever le député de Maskinongé sur le plan constitutionnel. Alors, c'est purement et simplement la reproduction du texte...

M. PAUL: Mais c'est la cour Provinciale, division tribunal du travail.

M. PINARD: C'est-à-dire que si on fait une bonne vérification, vous vous apercevez que nous avons employé exactement la même phraséologie.

M. PAUL: Ah! si vous avez suivi nos traces, c'est parfait! Je n'ai plus rien à dire.

M. PINARD: C'est-à-dire que, comme je présume qu'il faut avoir une certaine continuité dans l'appareil gouvernemental, indépendamment des étiquettes...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Dans une bonne administration.

M. PINARD: ... surtout quand il s'agit de la rédaction des lois, je pense qu'à ce moment...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Ne suivez pas trop les traces du député de Maskinongé, vous allez vous égarer.

M. PINARD: Il n'y a pas d'erreur à ce que...

M. PAUL: Je comprends, parce que le député de Maskinongé n'était pas trop, trop aimé des péquistes.

M. PINARD: ... la même phraséologie soit employée; la phraséologie n'est pas l'idéologie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas hitlérien, c'est un excellent texte, M. le Président.

M. PAUL: C'est très bon.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela ne fait pas nazi du tout.

M. PINARD: L'idéologie peut être indiquée par phraséologie mais ce n'est pas le même problème.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Vous allez vous égarer pour trouver la réponse.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On en parlera à Nuremberg.

M. PINARD: Est-ce que vous faites une distinction entre idéologie et phraséologie?

M. PAUL: Ce n'est pas grave, M. le Président, c'est l'Egaré Il qui vient de parler.

M. LE PRÉSIDENT: Article 179. Adopté. Article 180.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est terrible, ça.

M. PAUL: Ah! quelle responsabilité, M. le Président! Est-ce que le ministre a réalisé toute la responsabilité qu'il nous demande de lui accorder? Par amitié pour lui, nous hésitons grandement.

M. PINARD: C'est pourquoi il faut absolument que je vous donne l'explication. Cet article établit clairement la juridiction distincte des ministres des Transports et de la Justice, l'un pour l'application de la présente loi et l'autre pour l'application des dispositions concernant le tribunal des transports. Il s'agit tout simplement d'un article de routine donnant aux deux ministres le pouvoir d'administrer chacun dans leur sphère des juridictions.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce qu'on avait compris.

M. PAUL: Mais pas de cette façon-là.

M. PINARD: Comme je vous présume intelligents, je savais que vous aviez compris.

M. PAUL: C'est l'amitié que nous nourrissons à l'endroit du ministre qui nous oblige à inscrire notre sympathie dans le journal des Débats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'autant plus, l'amitié que j'entretiens est à l'endroit du nouveau ministre...

M. PINARD: Votre sympathie et votre accord.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... parce que, M. le juge...

M. PAUL: Cet aspect-là, soulevé par mon collègue, me permet d'être entièrement d'accord sur le texte de l'article 180.

UNE VOIX: Et nous avançons à grands pas vers...

M. LE PRÉSIDENT: Article 180. Adopté. Avant l'article 181, est-ce qu'il n'y a pas un amendement?

M. PINARD: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: J'ai une note ici disant qu'il y avait un article qui se lirait comme ceci: "La présente loi remplace toute disposition législative générale ou spéciale incompatible avec la présente."

M. PAUL: C'est parce que M. le Président et moi nous avons travaillé là-dessus hier soir.

M. LE PRÉSIDENT: Oui, c'est son écriture.

Publication des avis (suite)

M. PINARD: Nous allons suspendre l'étude de l'article 181 pour revenir à l'article 50.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 50?

M. PINARD: Oui.

M. PAUL: Est-ce qu'il nous est possible, M. le Président, de revenir à un article déjà adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il faut une permission?

M. PAUL: Oui, il faut le consentement unanime de la commission.

M. PINARD: Est-ce que les membres sont consentants à revenir à l'article 50 qui a déjà été adopté?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Par sympathie pour M. le juge.

M. PINARD: L'article 50 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant après le premier alinéa l'alinéa suivant: "Toute publication visée aux articles 47 à 49 doit être également faite avec les mêmes effets dans un autre bulletin autorisé à cette fin par le lieutenant-gouverneur en conseil. Une telle publication ne dispense pas de l'obligation de publier dans la Gazette officielle du Québec". Nous désirons ajouter cette disposition de façon à nous assurer que les intéressés seront effectivement avertis de ce qui se passera devant la commission. Ainsi, certains groupements ou associations faisaient remarquer que les avis dans la Gazette officielle peuvent passer inaperçus. D'autre part, il ne fallait pas dépouiller la Gazette officielle de son droit à l'information publique mais à titre officiel.

M. PAUL: De son droit et de son obligation?

M. PINARD: De son droit et de son obligation à titre d'informateur public, de l'opinion publique et à titre officiel. Ainsi les publications pourraient être faites à la fois dans la Gazette officielle et dans des revues spécialisées de transport.

M. PAUL: Toujours dans la Gazette officielle.

M. PINARD: Bon, alors ce sont les groupements spécialisés dans le transport, l'Association de propriétaires d'autobus, l'Association du camionnage du Québec, en fait toutes les associations.

M. PAUL: Celles qui ne sont pas abonnées à la Gazette officielle.

M. PINARD: Pas nécessairement, elles peuvent l'être aussi et enfin, par analogie, c'est à peu près la même situation qui prévaut dans le cas des appels d'offres qui sont publiés habituellement dans les journaux, dans les quotidiens de langue française et de langue anglaise.

M. PAUL: Mais pas nécessairement dans la Gazette officielle.

M. PINARD: Pas nécessairement dans la Gazette officielle.

M. PAUL: Mais là ce sera nécessairement dans la Gazette officielle et dans...

M. PINARD: C'est cela. Je me souviens du débat à l'époque, le député de Maskinongé doit s'en souvenir, quant à savoir si l'on devait publier nos appels d'offres à la fois dans la Gazette officielle et dans les journaux quoti-

diens de langue française et de langue anglaise, et nous avons jugé que l'avis donné dans les quotidiens serait un avis suffisant; et dans certaines régions, l'avis donné dans la presse hebdomadaire c'est également un avis suffisant. On ne voulait pas bourrer en quelque sorte la Gazette officielle parce que je crois qu'il y a peut-être plusieurs milliers d'appels d'offres qui sont faits chaque année par le gouvernement dans différents ministères ou agences gouvernementales.

M. BELAND: Lorsqu'il y a parution dans les principaux hebdomadaires, est-ce que vous vous organisez pour couvrir la province au moyen d'au moins un journal régional?

M. PAUL: C'est toujours dans la région intéressée d'abord. Tout dépend du montant de la soumission; \$150,000, c'est dans un rayon limité.

M. PINARD: Tout dépend du montant maximum de l'appel d'offres. Alors, je pense que j'ai expliqué déjà, lors de la discussion à l'étude de mon budget, le mécanisme de fonctionnement de la publication de ces appels d'offres, compte tenu de la régionalisation des travaux.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que cet amendement à l'article 50 est adopté? Adopté.

Définitions (suite)

M. PINARD: L'article 1, M. le Président, n'a pas été adopté non plus. Alors, avec votre permission, je voudrais y revenir pour y apporter un amendement.

M. PAUL: Mais cela, nous l'avions fait en commission plénière.

M. PINARD: Oui. Mais je crois que nous avions fait la réserve qui nous permettrait d'en discuter de nouveau en commission parlementaire.

M. PAUL: Une déférence autorisée.

M. PINARD: L'article 1 du projet de loi 23 réimprimé est modifié en ajoutant l'alinéa suivant: "Au sens de la présente loi, un moyen de transport est réputé appartenir à un transporteur, non seulement lorsqu'il en est le propriétaire, mais aussi lorsqu'il en est le locataire, le fidéicommissaire, le liquidateur, le séquestre ou le syndic".

M. PAUL: Quel terme définissez-vous avec cela?

M. PINARD: Je définis...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Est-ce que vous mettez cela après c), après a), ou après j)?

M. PINARD: Nous ajoutons un alinéa.

M. PAUL: k)

M. PINARD: Non, un alinéa purement et simplement à la page 2 de l'article 1, après le sous-article j)

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Alors, cela fait k).

M. PINARD: Non, c'est un alinéa.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord, c'est un alinéa.

M. BELAND: M. le Président, je pense qu'il serait nécessaire que vous donniez une définition au mot "syndic", le dernier mot de l'amendement que vous apportez, parce que cela peut peut-être prêter à confusion. Qu'entendez-vous justement par syndic? Quel sera...

M. PINARD: C'est un syndic de faillite.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... syndic.

M. PAUL: Ce sont des termes que l'on retrouve dans la loi fédérale de faillite.

M. BELAND: Je suis d'accord mais je posais la question au cas où il y aurait eu une autre définition ailleurs. C'est entendu que je connaissais celle-là.

M. PAUL: Il y a des syndicats de fabrique.

M. BELAND: Oui. Alors, c'est strictement dans le cas de faillite.

M. PINARD: Je crois que cela s'infère directement, logiquement et clairement,

M. BELAND: Etant donné que la majeure partie du temps, les syndicats sont de très mauvais administrateurs — en somme ce n'est pas leur rôle, ce n'est pas leur fonction — compte tenu de la pratique, il y a plutôt un laisser-aller.

M. PAUL: Il y a des inspecteurs.

M. BELAND: Oui; peut-être que ce sont les inspecteurs qui ne jouent pas le rôle qu'ils devraient jouer, mais je me demande si ce n'est pas une porte ouverte qui peut entraîner des abus.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a la Loi des faillites.

M. PINARD : Le syndic agit en vertu des pouvoirs qui lui sont confiés par la loi fédérale, il y a des inspecteurs qui surveillent son travail, sa compétence et son honnêteté, ainsi que dans

le cas du séquestre. Je sais qu'il y a eu un redressement très significatif de la situation à la suite d'une enquête et qu'il y a eu une nette amélioration dans le cas de la nomination des syndicats, quant à leur compétence administrative et à leur honnêteté, qui, parfois, ont été mises en doute.

M. BELAND: Je ne veux pas mettre en doute l'honnêteté des syndicats. Ce n'est pas le point; c'est qu'après que c'est entre les mains des syndicats, une faillite donnée, peut-être que ce qui a été apporté par le député de Maskinongé à l'effet que les inspecteurs ne jouent pas leur rôle, c'est là le joint.

M. PAUL: Je m'y oppose; je ne peux pas laisser passer cela. Je n'ai jamais dit que les inspecteurs ne jouaient pas leur rôle.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est lui qui a dit cela.

M. PAUL: J'ai simplement dit qu'il y avait des inspecteurs; c'est le député de Lotbinière qui a déclaré que certains ne jouaient pas leur rôle. En aucune façon je n'ai adressé de reproche aux inspecteurs de faillite.

M. BELAND: J'ai dit que peut-être c'étaient les inspecteurs qui ne jouaient pas leur rôle.

M. PAUL: C'est vous qui dites cela, ce n'est pas moi. Vous dites que c'est moi.

M. BELAND: Ceci dit, c'était pour éveiller l'attention du ministre à ce sujet, vis-à-vis de cet ensemble de conséquences qui découlent...

M. PINARD: Est-ce que le député pourrait me donner un cas précis pour me permettre de mieux comprendre le sens de ses remarques?

M. BELAND: Il y a une entreprise qui est en faillite à un certain moment, c'est entre les mains des syndicats et, pour mille et une raisons, cela prend un an pour arriver à la liquidation des immeubles et meubles. Il y a détérioration flagrante et détérioration sans qu'il y ait effectivement de gain ou de surveillance sur les biens donnés. C'est pour ça... Je ne sais pas, je n'ai pas étudié de façon précise le rôle exact des inspecteurs et le rôle que doivent jouer les syndicats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Qu'est-ce que ça vient faire dans le texte de loi?

M. PINARD: C'est que nous, nous ne voulons pas intervenir dans ce domaine, sauf que pour une bonne application de la loi, il faut quand même dire qu'un véhicule pourrait être, à un certain moment, la propriété d'un transporteur ou entre les mains d'un locataire, d'un fiduciaire ou, en cas de faillite ou de

liquidation volontaire, du liquidateur, du séquestre ou du syndic. Ce sont les cas que nous prévoyons qui pourront se produire. Cela n'implique pas que le ministre des Transports ou tout fonctionnaire ou la commission interviennent comme tels dans le travail du séquestre, du syndic ou du liquidateur.

M. BELAND: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD : Nous revenons maintenant à la section X, à l'article...

M. LE PRESIDENT: Article 1. Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Article 1. Adopté, oui.

M. LE PRESIDENT: Section X, l'article 153.

Interruption d'un service de transport (suite)

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je ne sais pas si la nuit a porté conseil au ministre.

M. PINARD: J'ai eu une longue conversation, ce matin, avec le ministre du Travail relativement à la section X du bill 23 qui traite de l'interruption d'un service de transport. Et à cause des réserves qui ont été faites hier par les membres de la commission, plus spécifiquement quant aux pouvoirs qui seraient accordés au lieutenant-gouverneur en conseil, en vertu de l'article 153, le ministre du Travail m'a dit qu'il était d'accord pour que ce pouvoir reste aux mains du lieutenant-gouverneur en conseil à l'article 153, sauf qu'il faudra apporter un amendement pour faire une ou des exclusions, de façon à ne pas interférer, si le mot est français! ...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Oui.

M. PINARD: ... avec les dispositions du code du travail dans le cas où il se produirait un conflit de travail dans le secteur du transport général.

Nous amenderions donc l'article 153 en ajoutant l'alinéa suivant: Sauf pour le transport par navigation, la présente section ne s'applique pas, lorsque l'interruption du service de transport est causée par un conflit de travail. Alors, je vais relire. L'article 153 serait amendé en ajoutant l'alinéa suivant: "Sauf pour le transport par navigation, la présente section ne s'applique pas, lorsque l'interruption du service de transport est causée par un conflit de travail."

Un tel amendement couvrirait les cas de grève comme ceux de "lock-out".

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il ne s'applique pas dans le cas...

M. LE PRESIDENT: Il ne s'applique pas,...

M. PAUL: Voudriez-vous relire, M. le Président?

M. PINARD: J'ai remis l'amendement au président...

M. LE PRESIDENT: C'est un amendement à l'article 153, en ajoutant un alinéa qui se lirait comme suit: Sauf pour le transport par navigation, la présente section ne s'applique pas, lorsque l'interruption du service de transport est causée par un conflit de travail.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Cela, c'est parfait. D'accord.

M. PAUL: Pourquoi mettez-vous une virgule après "ne s'applique pas"?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On n'en a pas besoin lorsque "pas" est suivi de "lorsque". Ne s'applique pas lorsque...

M. PINARD: Enfin, je ne me chicanerai pas sur la virgule; elle est peut-être mal placée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Selon le texte, il n'y a pas besoin de virgule.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Alors, on fait disparaître la virgule?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il n'y a pas de relation de cause à effet autrement.

M. LE PRESIDENT: Nul besoin de prendre le vote pour ça?

M. PAUL: Non. Tous les intellectuels sont d'accord.

M. BERTHIAUME: Le député de Sainte-Marie aussi?

M. PAUL: Je n'ai pas fait d'exclusion. Tiens, vous êtes arrivé, vous! La commission siégeait à dix heures ce matin, pour l'information de l'honorable député de Napierville-Laprairie.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Le député de Berthiaume.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que cet article 153...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): L'honorable Berthiaume.

M. LE PRESIDENT: ... tel qu'amendé est adopté?

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Quant à moi, c'est adopté, M. le Président.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je pense que l'on a atteint l'objectif que nous poursuivions hier soir, soit faire exclure le cas des conflits de travail, parce que nous trouvions beaucoup trop large la définition, puisque le lieutenant-gouverneur avait des pouvoirs qui lui permettaient d'intervenir dans tous les cas d'interruption, quelles qu'en soient les causes, y compris, virtuellement, les conflits de travail. Alors, ici, on exclut les conflits de travail...

M. PINARD: C'est ça.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... ce qui ne dérange pas l'économie du code du travail ou nos lois ouvrières.

M. PINARD: Ceci signifierait que le ministre des Transports garde les pouvoirs qui étaient déjà donnés à la Régie des transports, en vertu de l'article...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): La loi 65, la loi...

M. PAUL: 65. Chapitre 1 des lois de...

M. PINARD: ... qui étaient donnés par la Loi de la Régie des transports sanctionnée le 22 octobre 1965. A ce moment-là, on voulait pouvoir agir dans le cas d'interruption des activités d'un service de transport par navigation, au cas où la santé ou la sécurité publique était mise en danger.

Il y avait effectivement nomination d'un administrateur et retour au travail.

Nous prévoyons qu'en dehors des cas de conflits de travail qui pourraient être la cause de l'interruption du service de transport, le lieutenant-gouverneur en conseil pourra agir en vertu de l'article 153 pour faire reprendre le service dans les cas...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): De transport maritime.

M. PINARD: ... où l'éducation, la santé et la sécurité publique pourraient être mises en danger.

Nous avons évoqué hier soir les cas où ça pouvait se produire, cessation d'un service parce que l'opérateur ou l'exploiteur ou le propriétaire du système n'est plus en mesure de le faire pour des raisons financières ou parce qu'il y a eu une transaction. A ce moment-là, l'acheteur prend du temps avant de reprendre le service. Il y a autant d'hypothèses qui peuvent être soulevées.

M. PAUL: M. le Président, je crois que le

ministre a oublié de le faire. Nous allons nous féliciter, nous de l'Opposition, d'avoir soulevé un problème extrêmement important. Je crois que le ministre réalise que nos représentations étaient bien fondées et qu'une fois de plus il va constater que c'est par souci d'une bonne législation et pour le mettre personnellement à l'abri, durant le temps qu'il va occuper le poste, de bien des ennuis, récriminations, de la part du monde du transport.

M. PINARD: Je remercie les députés de l'Opposition de m'avoir suggéré cet amendement mais, en toute honnêteté, il faudrait qu'ils admettent qu'hier soir je ne m'étais pas limité au cas de grève ou d'interruption du service de transport par un conflit de travail, que j'avais donné ça à titre d'exemple et que je ne voyais pas que ce fût le seul cas possible.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On est d'accord avec le ministre, mais parce que l'autre cas des conflits de travail se trouvera ainsi inclus virtuellement, nous avons signalé au ministre le danger de pareille législation.

M. PINARD: Oui, c'est que nous avons précisé le champ d'application de l'article 153, mais...

M. PAUL: En tenant compte...

M. PINARD: ... il ne s'inférerait pas directement que ça pouvait enlever le droit de grève légale ou non, dans le secteur du transport.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, mais il y avait danger.

M. PAUL: On voulait éviter des procès.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): En tout cas, le ministre nous rend hommage. Nous l'en remercions.

M. PINARD: Oui, alors...

M. LE PRESIDENT: L'article 153...

M. PINARD: ... c'est de bonne guerre, à la fin d'un projet de loi aussi important, de donner justice à tout le monde.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, avec cet important changement apporté ce matin à l'article 153, il y a quand même une autre question que je verrais: De quel endroit proviendrait cet administrateur? Est-ce qu'il serait pris à l'intérieur du service public? Est-ce que, par exemple, ce serait un type qui aurait une expérience quelconque dans un domaine se rapprochant de la fonction à laquelle il serait appelé...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): La fonction publique.

M. PINARD: C'est-à-dire qu'il faut s'en remettre à l'expérience du passé en pareil cas. Lorsqu'il y a eu interruption du service de la traverse maritime Québec-Lévis, je pense que c'est un M. White qui a été nommé. C'est un homme d'affaires, un administrateur très compétent, très chevronné. Par la suite, lorsque la même situation s'est produite, deux fonctionnaires ont été nommés à titre d'administrateurs.

Si nous avons des fonctionnaires disponibles pour occuper cette fonction d'administrateur, le cas échéant, ils peuvent être pris à même les effectifs du fonctionnarisme; sinon, nous irons à l'extérieur chercher les hommes compétents qu'il nous faut.

M. PAUL: ... période donnée.

M. PINARD: Oui, c'est une période qui est toujours transitoire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Je comprends que vous ne choisissiez pas un vendeur de patates frites.

M. PINARD: C'est-à-dire que nous essayons d'user de notre bon jugement pour aller chercher une personne compétente qui va améliorer la situation plutôt que de la détériorer.

M. BELAND: Je crois que c'est très important, parce que le type va avoir un travail assez diversifié où il va falloir, à un moment donné, qu'il prenne position d'une façon bien spécifique. N'importe qui ne peut occuper ce poste.

M. PAUL: Aucun créditiste ne serait qualifié.

M. BERTHIAUME: Il faudra qu'il soit compétent.

M. BELAND: Sûrement.

M. PINARD: Je suis bien convaincu qu'il faudrait chercher la compétence.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela exclut les créditistes?

M. BELAND: Il n'y aurait pas de problème si c'était un créditiste.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre s'il vous plaît! Est-ce que l'article 153, tel qu'amendé, est adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, les autres articles de la section X jusqu'à l'article 160 inclusivement, étant donné que ce sont des articles qui étaient déjà décrits commè...

M. PAUL: Est-ce qu'ils sont intégralement reproduits? M. le juge Roy nous fait signe que oui.

M. PINARD: C'est ce que j'ai déclaré hier.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que nous pouvons procéder par ordre dans ce cas-là? L'article 154. Adopté. L'article 155. Adopté. L'article 156. Adopté.

Le député de Sainte-Marie a une question à l'article 157.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est simplement une question pour préciser. A l'article 157, il est dit: "L'administrateur peut, en cette qualité, poursuivre ou être poursuivi..." En vertu de quoi l'administrateur peut-il être poursuivi? Par contre, à la fin de l'article, il est dit: "ne peut être personnellement recherché en justice en raison d'un acte accompli de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions."

M. PAUL: Vous pouvez lui signifier une action en sa qualité d'administrateur et ce ne sera pas lui personnellement.

M. PINARD: C'est cela.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Merci, M. le conseiller.

M. PAUL: C'est comme si vous poursuivez, par exemple, un tuteur...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Il est utile parfois de consulter le député de Maskinongé.

M. PAUL: Si je poursuis Georges Tremblay et que je poursuis Georges Tremblay, tuteur, je le poursuis en sa qualité de tuteur et je peux le poursuivre également en tant qu'individu. C'est en sa qualité d'administrateur.

M. LE PRESIDENT: L'article 157. Adopté. L'article 158. Adopté. L'article 159. Adopté. L'article 160. Adopté. Est-ce qu'il y a d'autres articles en suspens?

M. PINARD: L'article 181, M. le Président.

Lampes aveuglantes

M. PAUL: Un instant. M. le ministre, je voudrais vous soumettre un problème. Je ne sais pas où — au cas où mes remarques seraient reçues — on pourrait apporter une modification à la loi. C'est le problème des garagistes qui placent sur le toit de leur établissement des lampes aveuglantes, qui constituent de véritables pièges et qui sont des dangers publics. De plus en plus, la mode se répand, sur le toit des garages, le long des grandes routes. Vous avez des garagistes qui, à un certain moment, vous placent une lampe, je ne sais pas si c'est au mercure, je ne sais pas quel genre de lampe,

mais cela devient aveuglant et lorsque nous circulons sur la route, nous nous demandons instinctivement ce qu'il y a. Au fur et à mesure que nous approchons, avec beaucoup de précaution, nous réalisons tout simplement que c'est un signal quelconque, une identification sur le toit d'un garage.

M. PINARD: Le danger pour un conducteur, c'est de prendre ce signal lumineux pour un feu directionnel...

M. PAUL: C'est cela.

M. PINARD: ... alors que cela ne l'est pas. Vous avez le même phénomène sur la route transcanadienne, quand vous venez de Drummondville vers Québec, pas loin de Lotbinière.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Depuis Notre-Dame-des-Laurentides jusqu'à Stoneham, on a ce problème. Il n'y a non seulement cela mais il y a des projecteurs, très forts, qui aveuglent, et il y a ensuite des feux clignotants, des enseignes qui sont des feux clignotants rouges, qui donnent l'impression qu'il y a peut-être là un accident ou que la police est sur les lieux, ce qui à un certain moment ralentit la circulation. Il y a aussi une utilisation de couleurs et de types d'éclairage qui sont à notre avis dangereux parce que trop près de la route, de sorte qu'on confond cela avec des feux de circulation ou quelque autre feu sur des voitures de patrouille ou des voitures qui se rendent sur les lieux d'accident. Je ne sais pas à quel endroit on pourrait inclure une disposition, par réglementation.

M. PINARD: J'ai moi-même porté plainte en ma qualité de ministre de la Voirie à l'époque, de 1960 à 1966, et plus tard comme député de l'Opposition; je suis revenu à la charge l'année dernière et cette année et j'ai eu une conversation ce matin, justement avec M. Simard, du ministère de la Voirie, pour lui demander de bien vouloir continuer à faire l'inventaire de ces situations dangereuses décrites par les députés ou par les citoyens.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ce n'est pas le nombre qui nous intéresse...

M. PINARD: Cela pourrait se faire à l'intérieur de la loi des panneaux-réclame par voie d'amendement, comme nous nous apprêtons à le faire. Si nous avions la chance d'adopter cette loi dès la présente session, avant l'ajournement des vacances, ça nous permettrait d'agir immédiatement.

M. PAUL: Est-ce que c'était dans la liste qui n'aurait pas été reconnue comme urgente au cabinet?

M. PINARD: J'ai demandé de placer ça par

voie d'urgence. Ce n'est pas tout le monde qui interprète ce problème comme étant une situation urgente. Si, par malheur, nous ne pouvions pas amender la Loi des panneaux-réclame durant la présente session, nous pouvons quand même nous rabattre sur les dispositions du code de la route, à l'article 82, sous-paragraphe g), qui dit: "Le lieutenant-gouverneur en conseil peut prohiber et faire disparaître les enseignes qui, par leurs forme, couleur ou position peuvent prêter à la confusion avec les signaux relatifs à la circulation ou qui, par leur nombre ou par ce qu'elles annoncent peuvent nuire aux opérations des véhicules automobiles". Mais là, même si le pouvoir est donné spécifiquement dans la loi, ça devient un problème d'application.

M. PAUL: Je comprends, mais la Sûreté du Québec pourrait toujours...

M. PINARD: La Sûreté du Québec, sur une plainte formelle faite à cet effet...

M. PAUL: Est-ce que le lieutenant-gouverneur a adopté un arrêté en conseil concernant l'article 82 g)?

M. PINARD: Le problème est de vérifier si le lieutenant-gouverneur en conseil a adopté la réglementation qui est afférente aux dispositions de l'article 82, sous-paragraphe g).

M. PAUL: Je sou mets le problème au ministre. Je constate qu'il est déjà au courant. Je lui demanderais de donner suite aux bonnes intentions et surtout à la conversation qu'il aurait eue, ce matin, avec un employé du ministère de la Voirie. Si le lieutenant-gouverneur en conseil n'a pas édicté jusqu'à ce jour de réglementation, je me demande s'il n'y aurait pas lieu, pour le ministre, de prendre l'initiative de faire préparer, par ses conseillers juridiques, une réglementation que le lieutenant-gouverneur en conseil adopterait aux fins d'éliminer ces dangers de sécurité publique.

M. PINARD: La loi est prête dans le cas de la Loi des panneaux-réclame, c'est-à-dire que la loi a déjà été adoptée, sauf que j'y apporterais des amendements pour toucher les cas qu'on vient de mentionner. J'aimerais être éclairé davantage là-dessus. Dans le cas du code de la route, à l'article 82, paragraphe g), que je viens de lire, j'imagine que c'est la Sûreté du Québec qui pourrait avoir le pouvoir de donner des contraventions.

M. PAUL: Est-ce que la Sûreté du Québec est chargée de l'application du code de la route?

M. PINARD: Bon! Je me demande si ce pouvoir ne pourrait pas être élargi pour permettre aux inspecteurs du ministère des Transports

de faire également le même travail qui peut être fait par la Sûreté du Québec quand on sait que, bien honnêtement, les effectifs de la Sûreté du Québec ne sont pas suffisants pour leur permettre de faire une surveillance étroite...

M. PAUL: Au lieu de se cacher en dessous des tunnels.

M. PINARD: ... des situations qu'on vient de discuter à la commission parlementaire. Je ne fais pas de reproches, parce que c'est un problème réel. Le ministre de la Justice lui-même l'a admis. Il a demandé d'augmenter les effectifs de la Sûreté du Québec pour être en mesure de combler tous les besoins, de satisfaire à toutes les exigences. Mais, bien honnêtement, il l'a admis. Il y avait des contraintes budgétaires et il y avait des contraintes au niveau de l'effectif. À ce moment-là, est-ce qu'il ne serait pas souhaitable que les inspecteurs routiers du ministère des Transports puissent avoir ce pouvoir d'agir? Je crois que oui.

Pollution par le bruit

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Président, dans un autre ordre d'idées, est-ce que le ministre — ce n'est peut-être pas possible dans le cadre de cette loi — envisage, avec son collègue, M. Goldbloom, une loi pour éliminer la pollution par le bruit? Vous savez ce qui se passe dans les villes actuellement. C'est absolument atroce. D'abord, il y a la question de ce qu'on appelle les silencieux, les "mufflers", annoncés par un...

M. PINARD: Mr. Muffler.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... ancien candidat du Parti québécois, Doris Lussier.

UNE VOIX: M. Lussier.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ensuite, il y a les virages brusques.

M. PINARD: Est-ce qu'il l'annonce à titre de Père Gédéon ou à titre de représentant du Parti québécois?

M. PAUL: C'est comme Père Gédéon qu'il...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ils sont unum et idem. C'est un Canadien.

M. PAUL: ... voit à la promotion d'une industrie canadienne-française.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Ensuite, il y a les virages brusques avec le bruit des pneus, les démarrages rapides aux intersections. On fait

crisser les pneus. C'est devenu intolérable, dans les villes, ces bruits.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est la même chose pour Loubier Scrap Metal.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, cela ne s'appelle plus comme ça.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est disparu ça ne fait pas longtemps.

M. PAUL: Il n'y a pas d'annonce par un candidat du PQ.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Loubier Scrap Metal. Un nom prédestiné.

M. PINARD: En réponse aux remarques du député de Chicoutimi, je voudrais le référer aux articles 94 et 95 du livre vert à la section "k" qui traite de la pollution par les véhicules de transport.

M. PAUL: Il me semblait qu'on n'en avait pas entendu parler depuis longtemps.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous nous avez dit qu'on pouvait y compter l'autre jour.

M. PINARD: En collaboration avec le ministre responsable de l'environnement, des mesures seront mises au point pour prévenir et enrayer la pollution par le bruit produit par les moteurs des véhicules notamment ceux des motoneiges et des motocyclettes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Les voitures, tout.

M. PINARD: Oui, je crois bien.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il y a un bruit d'enfer là.

M. PINARD: Il y a une amélioration qui est faite du côté des voitures quand même parce que...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Allez surveiller...

M. PINARD: Il y a un indice de bruit que les moteurs de voitures automobiles ne peuvent pas dépasser.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Combien de décibels?

M. PINARD: C'est environ 70 décibels.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... j'ai une voiture un peu...

M. PINARD: De concert avec le même mi-

nistre, des voies et moyens seront recherchés et, dans la mesure du possible, mis en application en vue de prévenir et d'enrayer la pollution de l'air par les gaz émanant de tout moyen de transport mû par une force motrice.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Enfin, c'est à venir.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Si on me permettait une question, est-ce que le ministre est au courant que dans certains États américains il y a des lois — comme par exemple, dans l'État de la Floride, lorsqu'un automobiliste démarre trop rapidement d'une intersection et qu'il y a crissement des pneus — qui imposent une amende immédiate de \$25, sur les lieux.

M. BELAND: Il n'y a pas qu'en Floride que cela existe, en Alberta aussi.

M. PINARD: A ce moment-là, le crissement des pneus cesse mais le conducteur "crisse", lui.

M. LE PRESIDENT: Il "crisse" mais il va "décrisser" tranquillement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le ministre, quel langage religieux!

M. PAUL: Vous avez un langage de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): On va l'appeler votre seigneur, pas votre seigneurie.

M. PINARD: Est-ce que cela doit être entendu du journal des Débats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, cela reste là.

M. PAUL: Vous pourriez peut-être ajouter, avec sourire.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'ailleurs, c'est le langage de René Lévesque.

M. PAUL: Je ne comprends pas, M. le Président... Je me réfère à un fait. Dans le journal des Débats, en 1965, alors que le ministre de la Voirie discutait de son budget, il a laissé inscrire au journal des Débats à la place du terme "béton précontraint", le mot "téton précontraint." Je pourrais donner la référence de la page au ministre.

M. BERTHIAUME: Il devait sûrement être très ferme.

M. PINARD: Le député de Maskinongé admettra avec moi que je ne suis pas responsable de la rédaction au journal des Débats.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Vous n'aviez pas corrigé votre texte.

M. PAUL: Il peut être à l'aise, ce n'est pas le ministre qui a employé le terme.

M. PINARD: Il peut y avoir confusion dans les termes.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Cela nous mènera loin, M. le Président.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Article 181. Adopté.

Entrée en vigueur de la loi

M. PINARD: Pour faire suite aux remarques qui ont été faites tantôt, il y aurait peut-être possibilité d'apporter un amendement.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): J'ai une petite observation à faire, M. le Président.

M. PINARD: A l'article 181, M. le Président, il y aurait peut-être lieu d'apporter un amendement.

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

M. PINARD: Avant d'adopter l'article 181, qui serait décalé et qui porterait un autre numéro, j'aimerais apporter l'amendement suivant, précisément pour faire suite aux remarques qui ont été soulevées tantôt concernant les infractions au code de la route, les situations de danger que nous voyons en bordure des routes, dans le cas, par exemple, de feux lumineux qui éblouissent les conducteurs, etc. Alors, l'article se lirait comme suit: "Nonobstant les dispositions de la présente loi et celles du code de la route, le ministre des Transports ou toute personne désignée par lui par écrit peut, après entente avec le procureur général, intenter des poursuites pour infraction au code de la route ou à la présente loi. Ce qui aurait pour effet de faire agir..."

M. PAUL: Vous ne faites pas de référence précise.

M. PINARD: C'est une référence générale à toutes les infractions déjà prévues au code de la route et aux infractions prévues au bill 23.

M. PAUL: Le ministre des Transports aurait autorité de prendre des procédures en application du code de la route?

M. PINARD: Après entente avec le procureur général. Ce serait pour me donner l'autorisation, après entente avec le procureur général, de faire agir les inspecteurs routiers du ministère.

re des Transports. Parce que, admettons-le franchement, les policiers, les officiers de la Sûreté du Québec ne sont pas en nombre suffisant sur les routes pour pouvoir déceler toutes les situations de danger ou de pouvoir agir en temps utile.

M. PAUL: Si c'est juste pour couvrir l'aspect inspection ou vérification, je ne mettrais pas d'objection, mais de là à céder au ministre des Transports l'application du code de la route et l'initiative des poursuites judiciaires, il en a déjà trop, j'ai trop d'amitié pour lui, je ne peux pas consentir.

M. PINARD: Les mots "après entente avec le procureur général" sont très importants. Cela fait suite aussi à un vœu et à une demande par écrit du directeur de la Sûreté du Québec. C'est à cause de la suggestion que j'ai expliquée tantôt, à cause du nombre insuffisant des policiers de la route, ils ne sont pas en mesure de faire respecter la loi.

M. PAUL: M. le Président, j'inviterais le ministre, s'il en vient à une entente avec son collègue de la Justice, à donner à ses inspecteurs des directives aux fins d'inviter ceux qui enfreignent actuellement la loi à faire disparaître ces enseignes, ces lumières dans un délai de dix jours par exemple, avant de les poursuivre. Il ne faudrait pas que le ministère des Transports agisse avec trop d'empressement et sans aucune considération et qu'il ne tienne pas compte de la tolérance qu'on a exercée jusqu'ici. Qu'on donne un avis comme dans le cas des panneaux-réclame, avant de poursuivre, qu'on donne un délai de, on met en demeure le propriétaire d'une enseigne de se conformer à la loi, et si, dans le délai donné, il ne se conforme pas à la loi, il est victime et il s'expose à une poursuite.

M. PINARD: Je voudrais qu'on comprenne que je n'insiste pas pour apporter l'amendement. Du fait qu'on a soulevé le problème tantôt, j'ai répondu que c'était véritablement une situation déplorable et qu'il y avait vraiment, dans plusieurs cas, une situation de danger véritable. Si l'amendement proposé peut satisfaire aux exigences et aux besoins exprimés, je serais prêt à apporter cet amendement; sinon, nous le ferons par l'amendement à la Loi des panneaux-réclame où nous pourrions agir dans le cas des identifications commerciales.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Moi, je n'aurais pas d'objection en principe, sauf que, comme vient de le souligner le député de Maskinongé, il y a quand même ici un principe général, il y a un transfert de juridiction. Je me demande si ce serait prudent d'apporter un article aussi général dans le cadre de cette loi, avant d'avoir consulté le ministre de la Justice. Je pense bien que le gouvernement aura un autre temps pour prendre des dispositions dans

le sens de celles que nous lui avons indiquées ce matin, d'autant plus qu'elles se trouvent déjà dans la loi.

M. PAUL: Le ministre pourrait peut-être, par un communiqué de presse, rappeler aux individus, aux propriétaires des garages et restaurants, à tous ceux qui ont des feux clignotants sur leur établissement, les dispositions du code de la route et les inviter à faire disparaître ces feux. S'il y en a 20 p.c. qui se conforment à l'invitation du ministre, c'est autant d'établissements qui ne constitueront plus un piège à l'endroit des automobilistes.

M. LE PRÉSIDENT: C'est autant de perdu en amendes.

M. BERTHIAUME: En somme, c'est pour la vertu, sauf dans son application.

M. PAUL: Non, non, ce n'est pas cela. On discute d'un problème alors que vous n'avez pas la formation juridique. Cela vous dépasse, vous ne comprenez rien. Le ministre, M. le juge Roy et le député de Saint-Louis, on le comprend. Je vois les conseillers juridiques en arrière qui sont contents des paroles que je viens de vous adresser.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous acceptons que vous fassiez vos classes, mais pas à nos dépens, mon cher.

M. PINARD: Evidemment, s'il n'y avait pas entente avec le procureur général, les pouvoirs demandés ne pourraient pas s'appliquer.

M. PAUL: Pourquoi, à ce compte, le ministre apporterait-il un amendement? Disons qu'on se répond plutôt sur...

M. PINARD: C'est pour répondre aux vœux...

M. PAUL: ... ses bonnes intentions. Non.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, ce ne sont pas des intentions. Nous voulons tout simplement...

M. PAUL: De l'action.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): ... de l'action. Nous voudrions que cette action soit prise le plus tôt possible, par les voies législatives normales et non par un amendement qui a l'air d'être un amendement omnibus et qui, à mon avis, crée une interférence dans deux juridictions. Alors, l'article 181.

M. PINARD: J'ai voulu satisfaire...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. PINARD: ... aux besoins, aux exigences de l'Opposition; j'espère qu'on ne m'en fera pas grief si je retire l'amendement.

M. PAUL: Non, absolument pas.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Nous avons considéré le problème...

M. PINARD: Je ne veux pas non plus recevoir le reproche, à l'avenir, de...

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non.

M. PINARD: ... ne pas avoir agi...

M. PAUL: On saura vous défendre, M. le ministre.

M. PINARD: ... ou de ne pas avoir voulu agir.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Non, M. le Président, nous avons souligné le problème au ministre; il y a déjà des prescriptions dans les lois qui permettent d'assurer un certain contrôle, mais pour en arriver à des définitions plus précises, je pense qu'il faudrait prendre le temps d'y penser et d'en arriver avec une législation qui soit assez précise dans le domaine, pour couvrir les cas que nous avons évoqués. Il n'est pas du tout dans notre intention de reprocher au ministre de ne pas avoir agi. Il est averti, alors il aura l'occasion de présenter un projet de loi, par exemple, sur la réclame, les panneaux-réclame, etc. Il pourra, à ce moment, se rappeler ce que nous lui avons demandé ce matin.

M. PINARD: Alors, je compte sur la bonne volonté et l'appui de l'Opposition au cas où il serait possible d'adopter, dès la présente session, les amendements qui seront apportés à la Loi des panneaux-réclame. Nous aurions à ce moment tous les pouvoirs d'agir dans le sens indiqué par les membres de la commission.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Et à propos du crissement?

M. PINARD: Enfin, on peut faire disparaître le mot du journal des Débats, parce que c'était à titre de farce et de jeu de mots que cette phrase a été prononcée.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Comme elle a été répétée plusieurs fois.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 181 est-il adopté?

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

M. PINARD: L'article 181 est pour la mise en application ou en vigueur des dispositions du bill 23.

M. PAUL: Est-ce que le ministre a établi, actuellement, un calendrier de proclamations?

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est ça.

M. PAUL: Un calendrier d'articles qui procèderont par différentes proclamations et qui feront l'objet d'une application de la loi, immédiate ou par étapes.

M. PINARD: Maintenant que le bill 23 est adopté, il me paraît assez facile d'établir ce calendrier dont parle le député de Maskinongé et de le faire connaître...

M. PAUL: Assez prochainement.

M. PINARD: ... assez prochainement aux membres de l'Assemblée nationale.

M. PAUL: Maintenant, j'aimerais poser une question au ministre. Est-ce que le ministre convient qu'il lui faudra, de toute nécessité, faire réimprimer son projet de loi?

M. PINARD: De toute nécessité, évidemment.

M. PAUL: Avant de le présenter en troisième lecture, il le faut.

M. PINARD: Je vais demander à l'équipe d'agir avec diligence.

M. PAUL: Pour une fois, faites travailler M. Simard.

M. PINARD: Il a travaillé très fort.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Il est jeune, il est plein de santé.

M. PINARD: Alors, est-ce que nous considérons l'article 181, adopté, M. le Président?

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. PAUL: Adopté.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Adopté.

M. PINARD: Je voudrais vous remercier, M. le Président, et tous ceux qui ont agi à titre de président à la commission parlementaire des transports pour l'excellent travail accompli, pour la direction compétente des travaux qui ont été faits. Je remercie également tous les membres de la commission, du côté ministériel ou du côté de l'Opposition, pour le travail constructif qui a été fait aussi bien à l'Assemblée nationale, au début de la discussion du

projet de loi 23, comme à la commission parlementaire qui a continué la discussion du bill 23.

Je pense qu'après certaines hésitations au départ, tous les députés, quels qu'ils soient, ont été convaincus de l'importance de ce projet de loi, de la nécessité, de l'urgence qu'il y avait aussi de l'adopter rapidement pour permettre au Québec de rattraper le temps perdu et d'avoir véritablement une politique globale des transports pour couvrir et satisfaire tous les besoins exprimés par la population.

Je n'ai pas besoin d'épiloguer plus longuement, je crois avoir donné toutes les raisons, tous les motifs à l'appui de l'adoption de la loi 23. Je voudrais remercier aussi de façon particulière l'équipe qui m'a entouré, l'équipe de légistes, l'équipe de techniciens qui ont été en mesure à l'occasion — et ce furent des occasions nombreuses — de donner des explications techniques, qui ont permis aux membres de la commission de bien comprendre la portée des articles de loi que nous avons mis en discussion pour fins d'adoption.

Ces compliments, je les adresse à tous, je ne veux oublier personne et c'est pourquoi je ne ferai pas de nomenclature, parce qu'il y a toujours danger d'en oublier. Je crois que tous les membres de la commission seront d'accord avec moi pour dire qu'il y avait véritablement autour du ministre une équipe vraiment compétente sur le plan législatif et sur le plan technique et que ce travail de compétence fait par cette équipe a facilité le travail d'autant des membres de la commission.

Et si on me le permet également, M. le Président, je voudrais adresser à toute l'équipe du journal des Débats des félicitations pour le travail compétent et dévoué accompli, parce que j'imagine qu'à certaines occasions, au fur et à mesure que les échanges se font nombreux et parfois plus percutants, il devient probablement très difficile pour les membres de cette équipe de retranscrire bien fidèlement les échanges d'opinions.

A tout événement, c'est un travail compétent qu'ils accomplissent et nous n'avons qu'à relire le journal des Débats pour nous apercevoir que véritablement cette équipe est bien rodée maintenant et qu'elle accomplit son travail de façon très satisfaisante pour les membres de l'Assemblée nationale et pour la population en général.

M. PAUL: M. le Président, c'est mon collègue, le député de Chicoutimi, qui dira le mot de la fin. Mais, en entendant le ministre, j'ai eu l'impression d'assister à son discours d'assermentation comme juge de la cour Supérieure.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): C'est l'adresse aux jurés.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Chicoutimi.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): M. le Prési-

dent, je voudrais me joindre au ministre pour remercier très chaleureusement l'équipe qui l'a assisté, tous les fonctionnaires que je ne nommerai pas, moi non plus, parce que je craindrais d'omettre certains noms importants. Nous avons commencé cette étude il y a déjà plusieurs mois. C'était une loi difficile qui est, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, une grande charte des transports. Il nous apparaît que la loi est bonne, encore qu'elle ait des faiblesses qu'il nous appartiendra de revoir, de corriger le cas échéant, à mesure que la loi sera mise en application et que nous verrons l'usage qui en sera fait par tous ceux qui sont touchés.

Je voudrais remercier aussi très spécialement tous les organismes qui sont venus devant nous et qui ont apporté un éclairage des points de vue qui nous ont permis à nous, législateurs, de rédiger un projet de loi qui donnera, nous l'espérons, satisfaction, sans que cette satisfaction soit complète, à ces organismes qui nous avaient fait des représentations. C'est un projet de loi très vaste, difficile dans son application, qui demandera beaucoup d'attention de la part du gouvernement et des organismes qui seront créés par la loi. J'aurais souhaité que le ministre nous fit connaître la réglementation dont il est question, notamment à l'article 5, afin que nous puissions en voir les tenants et aboutissants et voir dans quelle mesure cette réglementation correspond aux vœux qui ont été formulés par les différentes associations qui sont venues devant nous. Le ministre ne semble pas vouloir obtempérer à notre demande.

Nous concevons toutefois qu'il y a urgence à adopter le projet de loi. J'aimerais en conclusion, M. le Président, souligner que le travail s'est fait de façon très objective, il s'est fait avec célérité mais sans précipitation, parce qu'il n'était pas possible de procéder avec précipitation dans un domaine aussi vaste et aussi lourd de conséquences. Par conséquent, j'estime que le travail qui a été accompli a été un travail collégial et a été, à mon avis, un exemple de ce qui peut être réalisé en commission parlementaire quand toutes les parties intéressées au bien commun se donnent la main pour mettre au point une législation qui doit régir un des domaines stratégiques de l'activité sociale et économique du Québec.

Alors, le ministre a tenu compte, dans un grand nombre de cas, des représentations que nous lui avons faites, nous, membres de l'Opposition. Il a accepté nos points de vue, il nous a proposé les siens. Je pense que nous pouvons nous féliciter du travail qui a été fait et remercier tous ceux qui, d'une façon ou de l'autre, nous ont assistés et vont nous permettre de proposer à l'Assemblée nationale l'adoption du projet de loi qu'à cette année piloté le ministre des Transports, de la Voirie, de l'Approvisionnement, son honneur le juge Bernard Pinard.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, pour ce qui nous concerne également, nous, du Ralliement créditiste, après la première publication du bill 23, après une étude de ce bill 23, après certains commentaires, nous avons constaté, lors de la réimpression du bill 23, que ça a dû être un travail très ardu de la part de tous les fonctionnaires de même que du ministre que de travailler à la remise à jour de choses devant être appliquées à tout le domaine des transports. C'est entendu, à tout moment nous sommes appelés et nous serons appelés encore dans l'avenir à regarder ou enfin à prendre une position nouvelle suite à des décisions que nous avons déjà prises concernant le transport, comme cela existe concernant les autres ministères.

Il est entendu que c'est un genre de contestation continue, c'est une remise à jour continue.

Malheureusement, en ce qui me concerne, je n'ai pas assisté à toutes les séances d'étude étant donné que, très souvent, d'autres commissions siégeaient en même temps pour d'autres ministères et, parfois même, la Chambre en plus.

Il est difficile qu'il y ait continuité et d'apporter des commentaires très précis selon notre optique. Cependant, disons que le travail a été fait avec une très bonne volonté de part et d'autre. Je félicite même le ministre de sa compréhension de même que les employés, ses adjoints, qui ont écouté avec grande attention et ont apporté, à certains moments, des amendements très logiques afin de corriger les anomalies du texte.

J'entends le député de Beauharnois qui dit: Votez libéral la prochaine fois. C'est archi-faux.

M. BERTHIAUME: Beauharnois? Il n'y a pas de député de Beauharnois ici.

M. BELAND: Napierville-Laprairie, je m'excuse. Alors, je remercie le ministre encore une fois de même que ses adjoints et j'espère que, dans la mise en application de la loi, la population du Québec n'aura pas à trop se heurter à des choses que nous aurions pu oublier durant l'étude de ce bill.

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

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je remercie aussi le ministre ainsi que tous les fonctionnaires qui ont contribué à l'étude de cette loi. Je pense que, malgré certains petits accrochages, tous les membres de la commission ont étudié cette loi avec honnêteté dans le but de la rendre la plus utile possible. Il reste au ministre à l'appliquer pour le bien de la population. J'espère que cela se fera prochainement. Merci.

M. LE PRESIDENT: Le député de Napierville-Laprairie.

M. BERTHIAUME: J'aimerais remercier le député de Chicoutimi pour ses cours de droit.

M. TREMBLAY (Chicoutimi): Merci.

M. LE PRESIDENT: Merci, messieurs. La commission ajourne sine die.

(Fin de la séance à 11 h 57)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

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

Un index général est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. Il est disponible au coût de \$2. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

On s'abonne au journal des Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale \$8 par année. (Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances).

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