



Assemblée nationale

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31<sup>e</sup> Législature

Commission permanente des transports, des travaux p  
et de l'approvisionnement

Etude du projet de loi no 214: Loi concernant  
Alliance Sécurité Blindé (Division Québec)

Le 4 mai 1977 — No 52

Président: M. Clément Richard

**Table des matières**

Exposé du ministre, M. Lucien Lessard.....	B-1891
Remarques de l'Opposition	
M. Raymond Mailloux.....	B-1891
M. Armand Russell.....	B-1893
Discussion générale.....	B-1893
Audition des témoins.....	B-1895

**Participants**

M. Michel Clair, président

M. Lucien Lessard  
M. Harry Blank  
M. Robert Burns  
M. Armand Russell  
M. Raymond Mailloux  
M. Gilles Michaud  
M. Claude Vaillancourt  
M. Gilles Michaud  
M. Serge Fontaine

- \* M. Irving Gaul, Alliance Sécurité Blindée Ltée
  - \* M. Louis Vézina, idem
  - \* M. Adrien Paquette, Wells Fargo
  - \* M. Richard Nadeau, Brink's Canada Ltd
  - \* M. André Noreau, Association du camionnage du Québec
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances  
Adresse: Service des Documents Parlementaires  
Assemblée nationale  
Hôtel du Gouvernement, Québec.  
G1A 1A7*

*Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762*

Le mercredi 4 mai 1977

**Etude du projet de loi no 214  
Loi concernant Alliance Sécurité Blindé  
(Division Québec) Ltée**

(Dix heures dix-sept minutes)

**Le Président (M. Clair):** A l'ordre, messieurs! La commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement est réunie pour étudier, article par article, le projet de loi privé no 214, intitulé Loi concernant Alliance Sécurité Blindé, Ltée.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont les suivants: M. Boucher (Rivière-du-Loup), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Caron (Verdun), M. Burns (Maisonneuve) remplace M. Dussault (Châteauguay); M. Gratton (Gatineau)...

**M. Blank:** C'est moi qui remplace M. Gratton (Gatineau).

**Le Président (M. Clair):** M. Blank (Saint-Louis) remplace M. Gratton (Gatineau). S'il y avait d'autres changements, j'aimerais que vous m'en préveniez au fur et à mesure. Je vous remercie, M. le député de Saint-Louis. M. Grenier (Mégantic-Compton), M. Guay (Taschereau), M. Lefebvre (Viau), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Michaud (Laprairie), M. Vaillancourt (Jonquière) remplace M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Perron (Duplessis), M. Rancourt (Saint-François), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Vaillancourt (Orford)...

**M. Russell:** M. le Président, M. Grenier étant absent à cause de maladie, il sera remplacé par M. Fontaine.

**Le Président (M. Clair):** M. Fontaine (Nicolet-Yamaska) remplace M. Grenier. C'est cela?

**M. Russell:** C'est cela.

**Le Président (M. Clair):** Il y aurait maintenant lieu de désigner un rapporteur; M. Michaud (Laprairie) agirait comme rapporteur.

**M. Burns:** D'accord, M. le Président. Adopté.

**Le Président (M. Clair):** M. le ministre.

**Exposé du ministre,  
M. Lucien Lessard**

**M. Lessard:** M. le Président, avant le début de cette commission parlementaire, je voudrais très brièvement préciser dans quel sens nous avons accepté de discuter de ce projet en commission parlementaire. D'abord, nous sommes conscients qu'il s'agit d'une procédure très exceptionnelle. En effet, il existe une Commission des transports

qui doit normalement décider de l'émission de tel permis. Je dois aussi souligner que c'est la deuxième fois que ce projet de loi est présenté en moins d'un an, c'est-à-dire que c'est la deuxième fois qu'il est présenté, mais, la première fois, il n'a pu être discuté en commission parlementaire.

Si j'ai accepté, comme ministre des Transports, de discuter de ce projet de loi très exceptionnel, c'est en vue de permettre à une compagnie qui se sent lésée dans ses droits par un organisme judiciaire de se faire entendre devant les parlementaires, non pas que nous voulions créer un précédent et permettre à chaque firme qui sera mécontente des décisions de la Commission des transports de se faire entendre en commission parlementaire, mais à cause de la nature même des activités de ce secteur, à savoir le transport de l'argent. Nous croyons que nous devons entendre Alliance Sécurité, puisque nous constatons que, dans ce secteur, il n'y a, en fait, que deux firmes qui sont actuellement reconnues par la Commission des transports, à savoir la Brink's et Wells Fargo.

Cependant, M. le Président, Alliance Sécurité allègue, dans le projet de loi no 214, que, contrairement aux autres entreprises effectuant du transport par camions blindés, elle est la seule à qui on refuse l'autorisation d'effectuer du transport par camions blindés sur tout le territoire du Québec pour le public en général et pour les institutions financières et commerciales.

Il appartiendra donc à Alliance Sécurité de faire la preuve en nous faisant l'historique des demandes de permis devant la Commission des transports que, véritablement, il y aurait eu refus, de la part de la Commission des transports, de leur accorder le permis qu'ils demandent aujourd'hui.

D'autre part, Alliance Sécurité allègue qu'il est dans l'intérêt public, comme dans celui d'Alliance Sécurité, qu'elle puisse effectuer du transport par camions blindés sur tout le territoire du Québec d'une façon non restrictive et au même titre que les entreprises concurrentes.

J'attends donc qu'Alliance Sécurité fasse non seulement la preuve qu'elle a été lésée devant la Commission des transports, mais qu'elle fasse aussi la preuve, devant les parlementaires, qu'il est dans l'intérêt public d'accepter ce projet de loi.

Voilà les quelques mots, M. le Président, que j'avais à dire avant le début de cette commission parlementaire, et il est sûr que, je pense, devant une telle commission, le fardeau de la preuve relève d'Alliance Sécurité.

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Charlevoix.

**Remarques de l'Opposition**

**M. Raymond Mailloux**

**M. Mailloux:** J'aurais hésité à intervenir dans

le débat, étant donné que c'est la première fois que je dois agir comme avocat populaire dans un Bill privé. De toute façon, comme mon vis-à-vis est placé dans la même situation et qu'il est aidé par son voisin de droite, je tâcherai de donner la position de l'Opposition officielle, de même que les arguments à l'appui de cette position.

J'espère que tous ceux qui sont du côté ministériel, malgré que je parlerai, non pas en termes égaux, mais en termes populaires, comprendront quand même les arguments que je vais invoquer.

Le ministre des Transports a raison de dire que c'est un précédent que s'apprête à poser la commission qui étudie le projet de loi 214 parce qu'Alliance Sécurité, qui plaide devant la Commission des transports pour obtenir un permis que lui a refusé la Commission des transports... Quand on regarde le projet de loi 214, le motif principal on le retrouve je pense au troisième alinéa quand il est dit: "Que ladite compagnie est la seule dans ce secteur d'activités qui soit propriété d'intérêts du Québec", c'est un peu le motif principal qu'invoque le parti ministériel à l'appui de la présentation d'un tel projet de loi.

Je ne sache pas qu'il y ait de précédent au geste que s'apprête à poser l'équipe ministérielle. Cela sera d'autant plus remarquable que c'est le premier projet de loi privé que l'équipe ministérielle présente et c'est un désaveu complet du jugement rendu par la Commission des transports, c'est une mise en tutelle de la Commission des transports, si je peux m'exprimer ainsi.

Alliance Sécurité s'est présentée déjà à deux reprises pour obtenir un tel permis avec tous les arguments à l'appui de sa requête. Il y a une troisième demande qui est actuellement pendante également devant la Commission des transports, elle sera étudiée, je pense, au cours de l'été.

C'est une telle intrusion du législatif dans le judiciaire que je me demande comment un précédent de cette sorte pourrait permettre à la Commission des transports de continuer à siéger, d'avoir une crédibilité quelconque dans l'opinion publique si, chaque fois que l'on fait face à un problème particulier, il faut que les intéressés viennent devant la Commission des bills privés et demandent que la commission se substitue au tribunal dûment constitué.

C'est inconcevable dans mon esprit. Il m'est arrivé, comme ministre des Transports d'avoir une opinion différente de certaines décisions que rendait la Commission des transports. Je voudrais peut-être évoquer certains exemples. Quand il y a eu le transfert d'intérêts québécois à des intérêts étrangers dans le cas de Chalut Transport, on en a discuté, je pense, assez longuement sur la place publique; la Commission des transports avait devant elle une demande d'une compagnie qui désirait vendre à des intérêts étrangers. Elle était habilitée à se prononcer, il n'y avait pas de politique gouvernementale établie lui refusant le droit de se prononcer. Elle l'a fait. Elle s'est prononcée en faveur du transfert des permis. Cela ne répondait pas aux vues gouvernementales. Nous n'avons pas voté de bill privé.

Je me suis présenté devant le Conseil des mi-

nistres et je pense, si ma mémoire m'est fidèle, avoir fait changer la réglementation qui me permettait, par la suite, par le lieutenant-gouverneur en conseil, de soustraire à l'étude de la Commission des transports toute demande de transfert de permis de transporteurs québécois à des intérêts étrangers.

Il n'y a pas eu de demande depuis ce temps-là, parce qu'on a bien compris l'intention gouvernementale. Il ressort quand même qu'il n'y a pas eu intrusion du législatif dans le judiciaire. Il y a eu un amendement aux règlements, et actuellement, le ministre des Transports pourrait amender ses règlements, s'il juge à propos, en nous motivant la raison principale qu'il invoque, qu'un transporteur d'intérêts québécois fait face actuellement à des transporteurs qui ont une charte canadienne, mais qui appartiennent à des intérêts étrangers, qu'il y va de l'intérêt des Québécois que la Commission des transports connaisse la politique gouvernementale et qu'on amende les règlements.

Je ne sais pas si j'erre en loi, les avocats pourront me le dire tantôt, mais il ressort qu'il faut absolument que la Commission des transports connaisse la position gouvernementale si elle doit agir différemment de ce qu'elle fait maintenant.

M. le Président, je suis un peu surpris, parce qu'on pourra peut-être me répéter tantôt que j'ai amené un précédent quand j'ai demandé à la Chambre, par voie législative, de se prononcer sur COGEMA. Cependant, quand j'ai demandé à la Chambre, par un bill public, de se prononcer sur le permis qu'avait obtenu la compagnie COGEMA de la Commission des transports, je pense que le débat avait été assez public, qu'il y avait des intérêts gouvernementaux, toute la société et le gouvernement s'étaient prononcés à savoir qu'il fallait joindre les deux rives du Saint-Laurent. C'était une politique gouvernementale établie et la Commission des transports avait accordé le permis à COGEMA. Ce permis, par la suite, a été contesté par les opposants devant les tribunaux. Le gouvernement a voulu se soustraire à la décision des tribunaux d'appel et a voté une mesure législative, non pas en contradiction avec la décision rendue par la Commission des transports, mais en accord avec la décision qu'avait rendue la Commission des transports, et non pas en désaccord.

Je pense que ce n'est pas un précédent qui a été établi par le gouvernement précédent, parce que nous avons eu l'accord à ce moment-là des oppositions. Je pense que c'était une politique gouvernementale bien établie. Nous ne voulons pas que des fonds déjà dépensés soient mis en danger alors qu'on aurait pu se retrouver devant deux ou trois tribunaux d'appel.

Mais ce n'était pas un précédent comme celui-là, c'était en confirmation de la décision rendue par la Commission des transports.

M. le Président, je comprends mal que le gouvernement, malgré qu'on puisse être sympathique au motif qu'il invoque, que l'équipe ministérielle ne cherche pas, par voie de règlement ou autrement, à se prononcer sur une politique gouvernementale, de quelle façon la Commission des transports, pourrait à l'avenir, juger. Mais je vois mal

que dans la situation présente, on dise, parce qu'il y a eu refus à deux reprises: c'est une injustice qu'on veut corriger. Je voudrais ajouter ceci, M. le Président, quand un requérant de services s'adresse à la Commission des transports, il y a et le requérant de services et les opposants qui peuvent se faire entendre et qui sont entendus par des experts en la matière.

Je ne sache pas que la commission parlementaire des transports a, parmi ses membres, quantité d'experts en la matière qui peuvent étudier le bien-fondé d'une requête, les difficultés que cela peut entraîner pour ceux qui possèdent déjà certains permis, la rentabilité de telles entreprises et dans le cas particulier qui nous occupe, d'autres incidences sur lesquelles doit se pencher également la Commission des transports, étant donné qu'il y a une sécurité accrue à accorder, étant donné la valeur des marchandises transportées.

Je pense que la commission des transports qui étudie actuellement le projet de loi 214 n'est pas habilitée comme peut le faire la Commission des transports avec tous les experts qu'elle possède et qui peut se prononcer sur toute l'argumentation qui lui est apportée.

M. le Président, dans l'esprit de l'Opposition officielle, ce que je voulais dire en deux mots, c'est que nous contestons largement le droit au gouvernement de se prononcer par voie législative sur des décisions de la Commission des transports et ce précédent sera perçu par le grand public comme le désaveu d'un tribunal qui avait autorité pour se prononcer; il l'a fait à deux reprises et il doit entendre prochainement également une requête semblable qui sera étudiée au cours de l'été. Je pense qu'il aurait mieux valu que le gouvernement agisse de façon différente, précise sa politique quant à un tel système de transport et que la cause soit entendue de nouveau devant la Commission des transports et non pas devant le tribunal qui n'est pas une commission des bills privés en l'absence d'experts qui ne sont pas à nos côtés.

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Brome-Missisquoi.

#### M. Armand Russell

**M. Russell:** M. le Président, je ne voudrais pas abuser du temps de cette commission, mais je veux d'abord établir un peu la position du parti que je représente. Evidemment, le ministre l'a admis, l'Opposition officielle l'a aussi exprimé, il s'agit d'un précédent très exceptionnel. C'est un cas bien particulier. Je voudrais plutôt réserver mes commentaires et laisser les avocats du requérant nous faire la preuve que la commission a réellement manqué quelque part, parce qu'il s'agit de mettre la commission en tutelle, si nous passons par-dessus la commission. C'est un précédent très dangereux. Je ne voudrais pas préjuger des faits qui ont forcé les requérants à venir devant la commission, ce qui est leur droit. Le gouvernement a certainement examiné la situation avant de permettre que cette commission siège.

De toute façon, nous allons examiner la situation de très près. Nous allons entendre les requérants et, à la suite de leur exposé, nous tâcherons de porter un jugement aussi juste que possible, afin de donner justice à ceux qui voudraient que justice soit faite, s'il y a eu un manque quelque part.

Vous me permettez de m'abstenir de commentaires. Plus tard, je demanderai peut-être la permission de faire d'autres remarques.

#### Discussion générale

**M. Burns:** Il y a d'ailleurs un vieil adage qui dit que la loi peut tout faire, excepté changer un homme en femme et, avant longtemps, vous allez peut-être vous rendre compte que même cela, on peut le faire. Il ne faut pas s'inquiéter qu'à un moment donné, un requérant s'adresse à nous en nous disant: On a un certain nombre de choses.

Je suis d'accord avec le député pour dire qu'on devrait entendre les requérants, pour voir exactement ce qu'ils ont à nous dire là-dessus.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Saint-Louis.

**M. Blank:** Je n'ai aucune objection à entendre les requérants, je pense même que cela serait dans l'intérêt de la commission de les entendre. Mais ce à quoi je m'opposerais, c'est que cette commission rende un jugement sur un projet de loi.

Comme le député de Charlevoix l'a dit, si le gouvernement n'est pas satisfait de la décision du tribunal ou d'une régie comme celle-ci, il peut changer les règles du jeu, mais changer les règles du jeu en général, pas en particulier.

C'est-à-dire que si, après avoir entendu des témoins ou des avocats, on en vient à la conclusion qu'il y a quelque chose qui ne marche pas dans ces affaires, qu'on donne des permis à des étrangers ou à des gens qui n'y ont pas nécessairement droit, on lèse les droits des autres, mais faites une loi, un règlement général pour couvrir tous les cas et, après cela, la Commission des transports sera en position de rendre le jugement suivant la politique générale du gouvernement. C'est nous qui avons le droit d'adopter des lois, des règlements, de donner des directives aux tribunaux et aux régies, mais, juger les cas particuliers, je trouve cela très injuste, non pas seulement pour ces gens ici, mais pour la communauté "at large", parce que nous deviendrons le tribunal d'appel de n'importe quelle régie. M. Jos. Bleau à qui on aura refusé un restaurant avec permis d'alcool dans le petit village de Saint-Louis-du-Ha! Ha! viendra ici en disant: Moi, j'ai été lésé dans mes droits. Peter Smith, l'a eu, c'est un Anglais; je suis Canadien français d'un village français. Je suis lésé dans mes droits. Je veux un permis. Il vient devant la commission de la justice demander un permis d'alcool. C'est à cela qu'on ouvre la porte.

A part cela, dans ce cas particulier, cela a été refusé une fois. La Commission des transports a rejeté l'appel. La deuxième fois, les requérants ont

gagné la moitié du cas, mais, pour une raison ou une autre, ils ne sont pas allés en appel. Pourquoi? Je ne le sais pas.

Après, ils ont fait des démarches et, actuellement, à ce moment-ci, il y a requête devant ce tribunal, devant la Commission des transports. Ce cas doit être entendu cet été. Aujourd'hui, on nous prend pour des régisseurs, des commissaires de la Commission des transports, des experts en transport et on va rendre un jugement sur un cas particulier.

Comme j'ai dit avant, je n'ai aucune objection à entendre les plaintes des requérants. Peut-être qu'ils ont raison. S'ils ont raison, je serai le premier à appuyer le gouvernement pour changer les règlements et les lois en général, mais pas dans un cas particulier, parce qu'on ouvre la porte à n'importe quel abus.

Je peux répéter des mots que le député de Maisonneuve a déjà dits, en 1972 et 1973. Je ne me souviens pas exactement de la date, la fameuse affaire Dasken. C'est exactement semblable ici. A ce moment, le cas était devant la Cour suprême.

**M. Burns:** Ce n'est pas le cas de Dasken, M. le Président.

**M. Blank:** Oui, c'est exactement le même cas.

**M. Burns:** Ah non!

**M. Blank:** La cité de Hull voulait adopter une loi rétroactive pour changer une décision d'un tribunal. C'est exactement cela. Ici, on veut adopter une loi, non pas rétroactive, mais on veut adopter une loi pour changer un jugement d'un tribunal. C'est exactement la même chose.

Le député de Maisonneuve, avec ses collègues de l'époque, a fait du bruit pendant des semaines et des mois, dans les journaux; ils ont fait les manchettes, il y a eu des manifestations, tout. C'est exactement le même principe. Aujourd'hui, on est de l'autre côté de la Chambre, tout est changé.

**M. Russell:** Oui, ils étaient tapageurs dans ce temps-là.

**M. Blank:** Même le gouvernement a appuyé le conseil de révision et a retiré le bill. Après avoir entendu ces témoins, j'espère que le gouvernement fera exactement la même chose, si ces gens ont raison, changera les règlements généraux, changera la loi générale et retournera le tout au tribunal. C'est le tribunal qui va rendre la décision, pas nous autres.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Laprairie.

M. Michaud: Si c'est possible, en étant assez bref, je trouve qu'on essaie encore de se gargariser avec l'intrusion du législatif dans le judiciaire, et ainsi de suite. Je crois qu'il n'est pas question de mettre en tutelle d'après moi la Commission

des transports du Québec. Si un député a jugé bon de présenter, de parrainer un bill privé, d'après moi, c'est normal qu'on l'étudie en toute connaissance de cause. On peut entendre les requérants, on peut exactement faire le travail qu'on a à faire en toute conscience. Si on rétablit la justice, ou si on fait quelque chose de bien, je pense que c'est notre rôle de législateur.

**M. Blank:** Le parrain n'est pas ici?

**M. Burns:** Je tiens à dire, d'ailleurs, au nom du député de Sainte-Marie qui a présenté ce bill, qu'il est sans doute actuellement dans les airs entre Montréal et Varsovie...

**M. Blank:** Varsovie?

**Une Voix:** Le chanceux!

**M. Burns:** Oui. C'est vraiment regrettable qu'il ne soit pas ici. Ce n'est pas un signe qu'il ne parraine pas ce bill. Comme vous savez, M. le député de Saint-Louis, ce n'est pas nécessaire que le parrain du bill soit ici.

**M. Blank:** Même le parrain n'est pas lié au bill. Notre règlement dit cela. Le fait que quelqu'un parraine un bill ne veut rien dire, il peut être contre le bill, mais c'est son devoir, comme député, de le présenter.

**M. Burns:** C'est une méthode pour introduire un projet de loi et il faut passer par un député.

**M. Mailloux:** On a un cousin du parrain.

**M. Burns:** Pardon?

**M. Mailloux:** On a un cousin du parrain!

**M. Burns:** Un cousin du parrain, à présent!

**Le Président (M. Clair):** Après avoir entendu les représentants des différents partis, je pense que je serais en mesure de faire la suggestion suivante: Il semble qu'il n'y ait pas tellement de discussion sur le fait d'entendre les représentants de la requérante et les opposants. Quant à savoir ce que la commission décidera de faire, des initiatives qu'elle entendra prendre après avoir entendu ces gens, je pense qu'il serait inutile de le débattre immédiatement. Les gens sont ici. Je propose qu'on les entende. Nous pourrions commencer avec...

**M. Blank:** J'ai quelque chose à demander au député de Maisonneuve... Est-ce que ce n'est pas sub judice, devant le tribunal, à présent?

**M. Burns:** Cela se pourrait.

**M. Blank:** Cela se pourrait. Est-ce qu'on a le droit de discuter suivant le règlement?

**M. Burns:** Je suis prêt à ce qu'on entende...

**M. Lessard:** C'est exactement la même chose que pour COGEMA.

**M. Burns:** COGEMA, c'était sub judice en bonguienne, je peux vous dire cela.

**M. Blank:** Dommage, ce n'est pas le même tribunal.

**M. Burns:** C'était sub judice devant un tribunal plus élevé qu'un tribunal quasi judiciaire.

**M. Blank:** Oui, mais je demande si le président va déclarer qu'on a le droit de parler. Je ne veux pas qu'on m'accuse de mépris de cour.

**M. Burns:** Il n'y a pas de danger de mépris de cour ici. Je pense que le député de Saint-Louis a assez d'expérience pour savoir qu'on a l'immunité totale et entière, même à l'endroit des tribunaux, pour ce qui se passe ici.

**M. Blank:** Oui.

**M. Burns:** Je préférerais, cependant, qu'on puisse entendre le plus rapidement possible les requérants et les opposants, qu'ils nous disent exactement où en est la situation. Peut-être qu'ils vont nous éclairer sur certaines questions que se pose le député de Saint-Louis.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Charlevoix.

**M. Mailloux:** Etant donné qu'on a fait référence à l'immunité parlementaire, est-ce que je fais erreur en disant que, lors de l'étude du projet de loi confirmant le permis de COGEMA, nous avions l'immunité parlementaire, mais que ceux qui étaient à la barre des témoins pouvaient être pris avec le problème de... Ils n'ont pas l'immunité parlementaire.

**M. Lessard:** A ce moment-là, nous avons dû, je pense, adopter une résolution, une motion — je le souligne, parce que ça me vient — pour que les témoins soient aussi soumis à l'immunité parlementaire.

**M. Burns:** Moi, j'ai l'impression, en tout cas — je ne suis peut-être pas le plus grand expert dans ce domaine — j'ai l'humble opinion, je l'émet, et je l'avais émise, d'ailleurs, dans le cas de COGEMA, à ce moment-là, que notre immunité parlementaire s'étend aux personnes qui viennent devant nous. C'est d'ailleurs pour nous éclairer que ces gens sont ici et c'est à notre demande, dans le fond, qu'ils sont ici, même si ce sont eux qui sont à l'origine de la procédure. Mais, à ma connaissance... Peut-être que Me Gaul ou Me Vézina pourrait nous dire s'ils ont reçu, comme dans le cas de COGEMA, des injonctions...

**M. Gaul (Irving):** Non, M. le Président, et, d'ailleurs, dès 10 heures, ce matin, heure où devait

commencer cette commission, des désistements ont été produits à la Commission des transports.

**M. Burns:** Ah bon! Alors, ça répond à la question du député de Saint-Louis.

**M. Mailloux:** Sur l'appel de la dernière demande.

**M. Gaul:** Oui, M. Mailloux.

Le **Président (M. Clair):** Etant donné qu'il semble y avoir consentement et qu'il y a effectivement consentement pour qu'on entende immédiatement, en vertu de l'article 154, les représentants de l'Alliance Sécurité Blindé Ltée, j'inviterais immédiatement les gens qui se trouvent à la table en face de moi à bien vouloir se présenter et à se faire entendre.

#### Audition des témoins

**M. Gaul:** M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de la commission, mon nom est Irving Gaul. Je suis le procureur de la compagnie Alliance Sécurité. Je suis accompagné de Me Louis Vézina et de M. Maurice Babeu, le président de la compagnie.

Avant de commencer ma présentation, vous me permettez de tenter de disposer de certaines remarques qui ont été formulées par cette honorable commission. Je pense, du moins pour celui qui vous parle et pour ceux qu'il représente, qu'une commission parlementaire formée de législateurs est revêtue de toutes les capacités tant qualitatives que quantitatives pour disposer de n'importe quel problème qui touche les contribuables du Québec, tant dans le domaine du transport, dans le domaine de la justice, dans le domaine des affaires municipales, les experts, à mon sens, sont ici. Vous êtes appelés quotidiennement à étudier des projets de loi beaucoup plus complexes que celui dont cette commission est saisie ce matin, et je pense que ce que nous avons entendu ce matin constitue véritablement un précédent, en ce sens que des députés prétendent qu'ils ne sont pas qualifiés pour entendre un projet de loi.

Je pense que ce que nous voulons demander ce matin aux premiers responsables de l'administration du Québec, c'est de disposer de notre demande, parce que nous n'avons pas pu obtenir la reconnaissance de nos droits devant des organismes normalement habilités à disposer de ces problèmes.

Disons immédiatement que notre demande ne constitue en aucune façon une motion de blâme ou de non-confiance envers la Commission des transports du Québec. Au contraire. Et c'est ce que nous allons tenter de vous démontrer ce matin.

C'est pour éviter la perpétuation d'un précédent qui a été créé à son corps défendant par la Commission des transports que nous nous adressons à vous. Ce que nous demandons par ce bill,

et le ministre des Transports l'a clairement établi, c'est d'obtenir pour Alliance Sécurité l'autorisation de faire du transport par camion blindé d'argent et d'autres objets de valeur dans tout le territoire du Québec.

En d'autres mots, nous demandons d'être traités sur le même pied que les autres entreprises oeuvrant dans le même secteur. Il s'agit — et vous l'avez tous dit ce matin — d'une compagnie totalement québécoise qui, depuis une dizaine d'années, exploite un service de blindés, mais avec un permis très restreint. En fait, la compagnie Alliance Sécurité ne peut que transporter de l'argent et des objets de valeur pour l'Office des autoroutes du Québec et les caisses populaires et avec une autre restriction, très importante, en ce sens que la compagnie Alliance Sécurité ne peut faire de transport dans la région de Montréal. En d'autres mots, la compagnie Alliance Sécurité peut transporter des valeurs partout dans la province, sauf à Montréal, et, comme l'a déjà dit son président, on lui a donné un permis suicide parce qu'avec seulement deux clients et une route aussi restreinte, il est absolument impossible, économiquement et financièrement, de survivre.

La situation actuelle dans le domaine du blindé est unique et je dirais unique non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord. En effet, dans un territoire donné, tout le secteur du transport par camion blindé est desservi par deux entreprises étrangères, la compagnie Brink's et la compagnie Wells Fargo.

La compagnie Wells Fargo dessert Montréal, Hull, en particulier, même si elle a un permis l'autorisant à faire affaires dans toute la province de Québec, mais, dans les faits, à l'exception de Montréal et de Hull, le reste du territoire québécois est exclusivement desservi par la compagnie Brink's.

Je vous disais au début que ce que nous tentons de faire, c'est d'empêcher qu'un précédent soit créé et non de créer un précédent. Ce précédent a été créé, messieurs les membres de la commission, à cause de l'interprétation que fait, à tort ou à raison, la commission de la Loi du transport et des règlements sur le transport. En particulier, dans le règlement sur le camionnage, à l'article 51, on demande à un requérant qui désire obtenir un permis de faire la preuve qu'il dispose de l'équipement adéquat et d'une main-d'oeuvre spécialisée. Mais il a été créé également un principe qui guide la commission dans l'exercice de sa discrétion, parce que la commission a un pouvoir discrétionnaire pour émettre ou refuser un permis. Or, en appliquant cet article 51, qui oblige le requérant à faire la preuve qu'il a l'équipement et la main-d'oeuvre spécialisés, on l'oblige également à faire une preuve de nécessité. Ce principe est appliqué par la commission dans tout le domaine du transport, que ce soit le déménagement, le transport de véhicules automobiles, le transport général, ce principe s'applique. Je ne dis pas qu'il est totalement non fondé, mais qu'est-ce qui arrive dans le secteur du transport par camions blindés?

Alliance Sécurité, à plusieurs reprises, et je pense que personne ne nie ce fait-là, a prouvé, à la

satisfaction de la Commission des transports, qu'elle avait l'équipement suffisant et la main-d'oeuvre spécialisée; mais, à chaque occasion où elle s'est présentée devant la commission, les deux compagnies Wells Fargo et Brink's se sont opposées en disant: Nous avons l'équipement nécessaire pour répondre à la demande du public; et la commission, constatant que Brink's et Wells Fargo, avec leur capacité économique et financière, étaient évidemment capables d'acheter le nombre de camions blindés qu'elles voulaient, a dit: Il y a deux compagnies, cela suffit à la demande. Et c'est là le précédent qui a été créé, que l'on ne retrouve dans aucun autre domaine du transport au Québec non plus, à savoir que, tant et aussi longtemps que deux compagnies étrangères auront la capacité de répondre à la demande, aucune compagnie, fût-elle québécoise, ne pourra avoir une part du gâteau dans ce domaine du transport.

Je pense que c'est là le précédent. Je pense qu'il est inacceptable et injuste, non seulement pour la compagnie requérante ici ce matin, mais pour tous les citoyens du Québec, qu'un secteur de l'économie lui soit totalement fermé parce que la commission est obligée d'appliquer un principe qu'elle a établi pour toutes les demandes en général et qu'elle ne peut pas — la commission — faire un cas d'exception pour Alliance Sécurité.

Je pense, messieurs les membres de la commission, que nous ne voulons pas créer un précédent, mais nous voulons que vous tranchiez une situation inacceptable et injuste créée à cause de la fidélité de la commission à suivre son principe généralement établi. C'est seulement par un projet de loi que l'on peut régler ce problème. On ne peut pas demander à la Commission des transports de faire un cas d'exception pour Alliance Sécurité.

Je ne voudrais pas, messieurs les membres de la commission, entrer dans tous les détails et faire toute la chronologie des péripéties qui ont accompagné les différentes demandes de Alliance Sécurité devant la Commission des transports.

Qu'il nous suffise de mentionner seulement que, durant les nombreuses enquêtes qui se sont tenues relativement à ce dossier, il y a eu une preuve abondante déposée, tant écrite que verbale, par les caisses populaires, par des commerces, démontrant, premièrement, qu'à l'extérieur de Montréal, par exemple, la situation du transport par blindé était un quasi-monopole, que la majorité des commerçants demandait que d'autres entreprises concurrentes entrent dans ce marché. Les services gouvernementaux en ont fait eux-mêmes la remarque devant la commission. Mais encore une fois, compte tenu du principe déjà établi par la commission selon lequel tant que une ou deux entreprises pourront suffire à la demande, elle refusera toute demande de permis. Il n'a jamais été possible d'obtenir satisfaction.

Lors de différentes demandes, nous étions prêts également à faire la preuve d'une enquête menée par les caisses populaires relativement à la qualité du service qu'elles ont, quant à la langue par exemple, quant à la disponibilité, quant aux

routes; nous avons le rapport, ici, mais cette preuve nous fut refusée devant la Commission des transports, parce que selon elle cela constituait du oui-dire alors que nous savons que devant les commissions, on peut accepter des preuves de oui-dire.

La compagnie Alliance Sécurité n'a pas toujours été en appel des décisions de la commission et c'est exact. Mais je ferai remarquer à M. Blank qui a soulevé ce point qu'en vertu de la Loi des transports, l'appel n'est permmissible que sur des questions de droit. Or, évidemment, lorsqu'on fait la preuve de nécessité ou la preuve de l'équipement, il ne s'agit pas de questions de droit, donc l'appel ne peut être accepté. Durant ces années où ces demandes ont été formulées, vous n'ignorez pas que la juridiction du tribunal du transport était contestée devant les tribunaux supérieurs, et à ce moment-là, aucun appel n'était possible. Cette juridiction est encore contestée, incidemment.

En conclusion, M. le Président, MM. les membres de la commission, je pense qu'Alliance Sécurité ne dispose que d'un seul recours pour résoudre la situation dans laquelle elle est, et ce recours, c'est une loi spéciale. Elle ne désire pas, par cette loi, passer par-dessus la Commission des transports. Au contraire, je pense qu'elle désire éviter à la Commission des transports de créer un précédent en refusant à une compagnie québécoise de concurrencer des compagnies étrangères.

La compagnie Alliance-Sécurité n'en veut pas aux compagnies étrangères, elle ne veut pas enlever le permis à ces deux compagnies; ce qu'elle veut, c'est sa place au soleil avec les mêmes droits et privilèges que ses deux concurrents. Je ne pense pas que la commission, en étudiant ce projet, sera coupable d'intrusion dans l'administratif ou le judiciaire, au contraire, elle légifèrera dans un domaine, un trou ou un cul-de-sac qui ne peut pas être tranché par un tribunal quasi judiciaire comme la commission. Je vous remercie.

**Le Président (M. Clair):** Me Gaul, je vous remercie pour votre exposé bref et concis.

**M. Burns:** J'aurais peut-être une ou deux questions à poser à Me Gaul.

**Le Président (M. Clair):** Est-ce qu'on pourrait passer justement à une période de questions?

**M. Burns:** Avant que les opposants...

**Le Président (M. Clair):** Avant que les opposants ne se fassent entendre?

**M. Burns:** D'accord, si c'est votre vœu, M. le Président.

**Le Président (M. Clair):** C'est mon vœu. Allez-y.

**M. Burns:** Avec la permission du ministre des Transports. Si je comprends bien, Me Gaul, vous l'avez inféré dans votre exposé, ce que vous de-

mandez, dans le fond, ce n'est pas un permis que vous n'avez pas. C'est une extension d'un permis que vous avez déjà, si je comprends bien.

**M. Gaul:** C'est cela.

**M. Burns:** Vous avez fait mention de l'Office des autoroutes, qui est client de la compagnie Alliance Sécurité. Est-ce que ce client, l'Office des autoroutes, bénéficie des services de votre cliente à vous depuis... récemment? Ou est-ce que...

**M. Gaul:** Non, M. Burns. Elle bénéficie de nos services depuis 1969.

**M. Burns:** Depuis 1969?

**M. Gaul:** Oui.

**M. Burns:** Sans interruption?

**M. Gaul:** Sans interruption.

**M. Burns:** Maintenant... Pardon?

**M. Blank:** J'ai dit que mes amis, ici, ont accordé ce contrat.

**M. Burns:** Oui. Et vos amis à vous l'ont maintenu, apparemment, et mes amis à moi le contiennent.

**M. Blank:** C'est général.

**M. Lessard:** Cela fait toute une "gang" d'amis!

**M. Burns:** Une chose que j'aimerais savoir. Tout le monde sait que, pendant une certaine période de temps — je ne me souviens pas de la date exacte — il y a eu grève des employés de la compagnie Brink's. Est-ce qu'il n'est pas exact que, durant cette grève des employés de la Brink's, votre cliente s'est vu demander de rendre des services à des clients réguliers de la Brink's?

**M. Gaul:** Si vous me le permettez, M. le Président, M. Burns, je demanderais à Me Vézina de répondre complètement à cette question.

**M. Vézina (Louis):** M. le Président, effectivement, lorsqu'il y a eu ce problème de difficultés de relations de travail à la maison Brink's, nous nous sommes présentés devant la Commission des transports du Québec pour obtenir ce qu'on appelle un permis spécial.

Mais, étant donné — et c'est cet argument de base qu'il faut retenir — que la commission applique exactement aux blindés sa jurisprudence, que ce soit en matière de permis permanent ou spécial, la commission refuse, dans le cas de grève, de prendre ce prétexte de la grève pour donner des permis spéciaux. En d'autres termes, j'ai pu comprendre, par la jurisprudence de la commission, que celle-ci ne veut pas devenir un agent briseur de grève, si on peut s'exprimer ainsi.

Nous avons eu des demandes de sociétés importantes, de plusieurs services gouvernementaux, du ministère du Revenu, de certains services du gouvernement qui transportent des bons d'obligations ou des bons d'épargne, ou de l'argent comptant, etc., des sociétés importantes, des commerces locaux, etc. Nous n'avons jamais pu, sauf une fois, sauf erreur, pour la maison Steinberg, je pense, pour un voyage ou deux, obtenir ce permis spécial.

A plusieurs reprises, nous sommes revenus. Précisément ce pourquoi vous ne faites pas une intrusion dans le judiciaire, c'est que, dans la loi qui a été votée en 1972 par les savants députés du temps, parce que je suis certain qu'ils étaient tous savants à ce moment-là, cette loi a un trou, a ce trou que personne n'avait vu à ce moment-là. Malgré toute la bonne foi et du personnel de soutien et des membres de l'Assemblée nationale, ce trou est apparu de lui-même. C'est le domaine du blindé.

En fait, ce qu'on vous demande ce matin, c'est de compléter la loi de 1972. Il y a un trou dans la loi. Complétez la loi, parce que, si vous ne permettez pas ce cas précis, la commission sera toujours liée par sa jurisprudence. En acceptant le projet de loi qu'on vous soumet, vous donnez à la commission un nouveau guide.

Il ne faut pas, dans le domaine du droit quasi judiciaire, faire une analogie trop forte avec les tribunaux de droit commun. Ce sont des émanations directes de l'Assemblée nationale et, même au point de vue administratif, il y a des interventions régulières.

Je pense qu'il vous appartient justement — pour répondre exactement à votre question, M. le leader du gouvernement — de constater que, quelle que soit la situation actuelle, il n'y aurait aucun service de blindé dans la province de Québec, à cause de difficultés de travail, vu la jurisprudence, vu les règlements de la commission. On ne pourrait même pas avoir de permis spécial. C'est la situation en cas de conflit de travail.

**M. Blank:** Ce ne sont pas des "scabs".

**M. Paquette (Adrien):** Je m'excuse, mais je représente Wells Fargo et, dans ce domaine...

**M. Burns:** Me Paquette, je crois? Pour les fins du journal des Débats.

**M. Paquette (Adrien):** Oui, Adrien Paquette. Je voudrais simplement répondre à cette dernière partie où on dit que, s'il y avait grève chez Brink's et s'il y avait grève chez Wells Fargo, on ne pourrait pas obtenir un permis. C'est totalement faux, parce que l'article 33, tel que libellé dans le moment dans la loi du transport, permet l'émission de permis et, contrairement à ce qu'on vous a expliqué tout à l'heure — je vous l'expliquerai quand ce sera mon tour — je voulais simplement répondre que c'est totalement faux qu'on ne puisse pas, dans un cas de grève, obtenir actuellement un permis spécial.

Si, dans le temps, il n'y a pas eu de permis

spécial, c'est que Wells Fargo, qui est une entreprise qui tente encore de s'implanter au Québec, a pu remplir justement la place que la Brink's prenait.

**M. Lessard:** Elle tente difficilement de s'implanter, mais elle n'a jamais eu trop de difficulté.

**M. Paquette (Adrien):** C'est vrai que c'est difficilement, parce que cela ne fait pas longtemps qu'elle a son permis, cela ne fait pas dix ans.

**Le Président (M. Clair):** A l'ordre, messieurs! A l'ordre, messieurs, s'il vous plaît!

**M. Paquette (Adrien):** La compagnie Wells Fargo, tous ceux qui regardent les films de "cow-boys" vont la reconnaître, c'est la compagnie qui a remplacé le Pony Express américain. Quand on voit cela sur les wagons ou les "buggies", c'est encore la même compagnie qui continue à exister, aux Etats-Unis, avec 231 succursales; mais, ici au Québec, franchement, la compagnie Wells Fargo est très petite comparée à la Brink's. C'est une puce. Ce que je voulais vous dire, c'est que la puce était là quand même, cette fois, pour prendre la place. Me Vézina a charrié quand il a dit que c'était impossible. C'est seulement cela que je vais répondre dans ce cas-ci.

**M. Lessard:** La puce est-elle capable de donner tous les services que donnait la Brink's avant?

**M. Paquette (Adrien):** Sûrement pas tout le service.

**Le Président (M. Clair):** A l'ordre, s'il vous plaît! A l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Burns:** J'ai une dernière question soit pour Me Gaul ou Me Vézina et, après cela...

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Maisonneuve, si vous permettez auparavant, je pense qu'il serait bon d'établir clairement que nous entendons présentement des requérants. Il vaudrait peut-être mieux que les opposants conservent tous leurs arguments pour le moment où ils seront entendus, afin d'éviter de mener le débat sur tous les fronts à la fois. Je remercie Me Paquette pour la précision qu'il a bien voulu apporter, mais je le prierais, ainsi que les autres opposants, dans la mesure du possible, de retenir leurs commentaires et les rétractations qu'ils voudraient apporter, s'ils le jugent opportun. Ils auront tout le loisir de le faire, lorsqu'ils seront entendus. M. le député de Maisonneuve.

**M. Burns:** Merci, M. le Président. J'ai simplement une dernière question. Je ne sais pas si je l'adresse soit à Me Gaul ou à Me Vézina. Vous avez fait référence, dans votre intervention, à l'équipement que votre cliente possède. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire exactement combien d'employés vous avez, combien de camions votre compagnie possède?

**M. Vézina:** On a quinze camions blindés actuellement qui sont la propriété de la requérante. Le président de la compagnie m'informe à l'instant que cela représente un investissement d'environ \$250 000 à \$300 000.

Pour votre information, notre cliente construit elle-même ces camions, à partir évidemment, excusez le mot anglais, du "body", qu'elle achète chez des fournisseurs de camions. Elle construit elle-même, suivant les normes reconnues, approuvées et acceptées par les assureurs, ces camions blindés, créant ainsi, il faut l'admettre, une nouvelle petite industrie qui crée à son tour de l'emploi.

**M. Burns:** Il y a combien d'employés qui, directement, à la compagnie Alliance Sécurité Blindé, sont affectés à ce travail, actuellement?

**M. Vézina:** Vous voulez dire au transport?

**M. Burns:** Au transport, oui.

**M. Vézina:** Nous avons actuellement, à l'intérieur du permis que nous détenons, soixante employés pour répondre aux exigences, mais deux jours par semaine.

**M. Burns:** Je présume que ce nombre de soixante employés, si jamais votre permis était élargi, si vous voulez, serait augmenté de façon importante?

**M. Vézina:** Ils commenceraient d'abord par travailler cinq jours par semaine. Ce serait déjà pour eux une augmentation au point de vue du revenu. Évidemment, ils sont payés à l'heure. Ce sont des gens au taux horaire. Ils travaillent deux jours par semaine, parce qu'on ne dessert pas une caisse populaire tous les jours, c'est une fois par semaine qu'elle a besoin de "cash-flow", enfin de monnaie, de billets de banque, de ramener des coupons d'obligations, des coupons d'intérêt des déposants. D'abord et avant tout, ce personnel serait invité à s'intégrer complètement à la compagnie et à y travailler cinq jours par semaine, 52 semaines par année, moins sa période de vacances.

**M. Burns:** Dois-je comprendre aussi que l'équipement ne fonctionne que deux jours par semaine?

**M. Vézina:** Exactement. Actuellement, nous avons dans la "cour", de trois jours à trois jours et demi par semaine, pour \$300 000 d'équipement; si nous n'exploitons pas le permis que nous avons actuellement, c'est grave d'avoir obtenu un permis de la commission et de ne pas l'exploiter. On peut le perdre complètement et on ne peut plus faire la preuve de notre bonne foi, de notre capacité, soit ici, soit devant la commission, soit devant n'importe quoi. C'est pour cela qu'une fois obtenu le permis, nous avons dû investir ces centaines de milliers de dollars — ici à Montréal, plus précisément, ils sont construits à Verchères — et bâtir une

flotte qui permette de répondre aux exigences de la clientèle des Caisses populaires que nous desservons actuellement.

**M. Gaul:** Dois-je ajouter que même si la compagnie n'opère que deux jours par semaine, elle est quand même obligée de payer ses assurances pour cinq jours par semaine?

**M. Vézina:** Les locaux, enfin, le comptage d'argent, etc.

**M. Burns:** D'accord.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Charlevoix, pour l'Opposition officielle.

**M. Mailloux:** Je voudrais faire quelques observations sur les remarques que vient de faire M. Gaul, qui représente Alliance Sécurité. Cependant, je ne voudrais pas que mes remarques m'éloignent du principe que j'ai voulu défendre dans mes remarques préliminaires. M. Gaul, je pense, que c'est de bonne guerre, a voulu donner aux membres de la commission une habilité que je leur reconnais peut-être, mais en partie. Je ne sais pas, pour moi, à peine de mésestimer mes collègues de l'Opposition, que nous ayons ici, à nos côtés, tous les experts, chercheurs, avocats qui sont en mesure d'éclairer la commission des transports ou n'importe quel tribunal qui a à se prononcer sur une cause, comme ne peut le faire une commission parlementaire d'un bill privé.

Tantôt, vous avez dit dans vos remarques que la Commission des transports était complètement fermée à toute émission de permis supplémentaires, en ce sens qu'en dehors du monopole exercé par Brink's et Wells Fargo, il n'y avait aucune possibilité. Il y a quand même eu une ouverture de la Commission, parce que dans le refus de voir Alliance Sécurité desservir les territoires de Montréal, il y a quand même eu un accord pour la province, nonobstant le territoire de Montréal qui n'a pas été accordé à Alliance Sécurité. Vous pourrez me dire tantôt: D'accord, cette ouverture a été faite, mais ce n'est pas la plus payante. Cela laisse les équipements, la compagnie dans une position de non-rentabilité.

M. le Président, je ne voudrais pas aller dans des détails que la Commission des transports a pu invoquer pour rendre le jugement qu'elle a rendu, mais il ressort quand même qu'on n'a pas affaire à une quelconque matière à transporter dans la province de Québec; elle a besoin de soins très particuliers. Je ne voudrais pas faire référence aux recommandations qui ont été faites par le contentieux du ministère des Transports et le contentieux du ministère de la Justice sur la précaution particulière qu'on doit apporter au transport de devises quelles qu'elles soient.

Tantôt, on a fait référence à l'impossibilité qu'avait le tribunal des transports de se prononcer sur ces matières. Elle ne peut, en réalité, que se prononcer en droit. Elle ne peut se prononcer sur les faits.

**M. Vézina:** Sur permission seulement.

**M. Mailloux:** Oui. Je me rappelle qu'à plusieurs occasions, le juge du tribunal des transports a insisté avec vigueur pour être habilité par le gouvernement, par le ministère des Transports à se prononcer et en droit et en fait. Le ministre pourra regarder les différentes interventions qui ont été faites par le tribunal des transports et il verra... C'est une des solutions et une des avenues qui pourraient permettre également au gouvernement d'aller plus loin dans le dossier et habiliter le tribunal des transports, à moins que son inconstitutionnalité dont parlent certains media d'information, soit prouvée. C'est quand même une des avenues qui aurait pu permettre au gouvernement d'aller plus à fond dans le dossier.

M. le Président, je ne voudrais pas paraître — c'est pour cela que je m'en tiens au principe que j'ai voulu défendre ce matin — être à la défense des intérêts importants que sont Brink's et Wells Fargo, parce que quand, comme profane, étant titulaire du ministère des Transports, on m'a envoyé la copie du jugement qui ne permettait pas à Alliance Sécurité de desservir le territoire de Montréal, et qu'à un certain alinéa, j'ai constaté que Wells Fargo après avoir soumis, se retirait, il est passé de drôles d'impressions dans mon esprit. C'est indiscutable que comme tout profane, j'ai été en mesure de me poser la question. Ce qui revient à dire que peut-être ultérieurement, voulant favoriser une compagnie québécoise, j'aurais agi, non pas comme le fait le gouvernement ce matin, par le biais d'un bill privé, mais en amendement les règles du jeu.

Ce que je veux dire, finalement, ce n'est pas de la manière dont on agit ce matin, alors qu'on ne peut pas apporter tous les éléments de preuves dont une commission ou dont une régie a besoin pour émettre un permis tel que le sollicite Alliance Sécurité, parce qu'il faut quand même avoir un jugement éclairé à fond dans ce dossier...

Si c'était une matière à transporter, une quelconque matière, je dirais: Que la commission qui étudie cette demande se prononce, mais elle n'a pas tous les éléments de preuve à l'appui de la requête qui lui est présentée par Alliance Sécurité. Tantôt, quand on a dit que la Commission de transports... C'était un circuit fermé, le transport des devises, mon collègue me faisait simplement remarquer que, dans tous les secteurs d'activités, la Commission des transports, quand elle juge les circuits qui sont actuellement desservis, c'est indiscutable que si, demain matin, un transporteur public à Montréal qui s'appelle, quoi...

**M. Blank:** Murray Hill.

**M. Mailloux:** ... Murray Hill, faisait une demande de transport partout dans le Québec contre Voyageur ou d'autres circuits existants, la Commission devrait évidemment regarder ce que ça donnerait dans le portrait des permis déjà existants. En ajoutant un tel circuit, qu'est-ce qui arriverait dans tout le domaine interurbain?

M. le Président, nonobstant les remarques qui

ont été faites par celui qui représente les intérêts d'Alliance Sécurité, je ne dis pas que je suis contre le fait que des intérêts québécois puissent vouloir accéder aux mêmes avantages qu'ont des intérêts étrangers au Québec, en partie, mais il ressort que c'est par des voies normales qu'on aurait dû agir en changeant les règles du jeu pour que la Commission des transports sache ce que le gouvernement voulait dans un tel système de transport.

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Brome-Missisquoi, avant d'entamer la liste des députés qui ont manifesté le désir de poser des questions, avez-vous, en tant que représentant de l'Union Nationale, des commentaires généraux ou des questions immédiates?

**M. Russell:** En tant que membre de cette commission, comme je n'ai pas eu le plaisir de lire le jugement qui a été rendu — je n'ai pas de copie; peut-être devrais-je en avoir — mais il y a des doutes dans mon esprit. Je voudrais savoir si, dans le jugement, on a mis en doute la solvabilité de la compagnie? Est-ce qu'on a mis en doute la valeur de l'équipement qu'utilisait la compagnie, parce qu'on a dit tout à l'heure que la compagnie faisait sa propre construction? Si je voulais être méchant, je pourrais peut-être demander si elle en fabrique pour Brink's, de l'équipement?

**M. Vézina:** On est disposé à prendre d'autres clients.

**M. Russell:** Vous n'en faites pas?

**M. Vézina:** Voici, pour répondre à votre question, M. le député, il n'a jamais été question dans les jugements, d'aucune façon, ni directement, ni indirectement, de mettre en doute la solvabilité de la requérante, ce matin. Au contraire — vous avez sûrement une expérience des affaires qui vous aidera à comprendre ce que je vais affirmer — nous possédons actuellement des assurances pour le transport d'argent — vous avez une idée comment ça peut être difficile d'obtenir des assurances dans ce domaine — des assurances tous risques, pour la voûte, le cargo, le fameux transit entre, l'endroit qui est desservi et le camion, de \$15 millions pour la voûte. Nous sommes assurés jusqu'à \$15 millions pour la voûte et \$5 millions pour le cargo, pour le transit, c'est-à-dire de la caisse populaire X jusqu'au camion, \$500 000, mais nous transportons à la fois un maximum de \$500 000 et, en plus, nous avons \$1 million d'assurance-responsabilité comme propriétaire des véhicules et un autre million de dollars de responsabilités civiles complexes. Ne me demandez pas de définir l'expression "responsabilités civiles complexes". Je crois comprendre qu'il s'agit, par exemple, d'un agent qui, évidemment, porte une arme, avec le permis du ministère de la Justice et qui, faisant preuve d'un mauvais jugement, tuerait ou blesserait quelqu'un, je pense que c'est... Parce qu'on a notre expert en assurances ici, avec nous, M. Pierre Roy. Ce sont ces faits et gestes qui sont

couverts par ces polices. Et pour obtenir de tels cautionnements ou de telles polices d'assurance, vous devinez qu'il faut déposer des bilans, il faut montrer patte blanche, si je peux dire, devant les compagnies. C'est sur le plan international que se fait la couverture de ces risques. Alors, le seul fait que nous puissions vous affirmer ce matin — nous avons fait venir notre expert en assurances notre assureur exactement pour cette raison — que ces polices existent et sont en vigueur, M. Roy peut en témoigner dans ce sens.

**M. Gaul:** Puisque la Commission a émis un permis restreint quand même pour Alliance Sécurité, lui permettant de desservir les Caisses populaires et l'Office des autoroutes, je présume que la Commission était d'avis que l'équipement d'Alliance Sécurité et le personnel était suffisamment qualifiés et sécuritaires pour desservir ces gens. Alors, si nous sommes capables de desservir les Caisses populaires, nous devrions être capables de desservir les autres aussi.

**M. Russell:** M. le Président, il y a une autre question. Je m'excuse de mon ignorance d'avance. Est-ce que les taux de transport de ces sommes d'argent ou de ces services qui sont rendus sont établis par la Commission ou si c'est un monopole qui est...

**M. Vézina:** En vertu de la loi actuelle de la Commission des transports, tout transporteur doit déposer et faire approuver ses taux par la Commission. Mais, de facto, quand vous êtes le seul qui jouez de la musique dans la fanfare, vous jouez la note que vous voulez. Elle est toujours bonne. Quand il faut s'accorder aux autres, donc, quand il y a de la concurrence, c'est là qu'on commence à voir les bons joueurs de musique et les moins bons.

**M. Russell:** Quoique la commission ait le droit de refuser les tarifs.

**M. Vézina:** Oui.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Jonquière.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce que nous a dit le procureur de la requérante et je comprends qu'elle s'adresse à la commission parlementaire d'après le principe de la souveraineté du Parlement qui peut, en fait, par une loi, régler une situation bien précise.

Mais la question que je me pose... C'est un inconvénient juridique. La Loi des transports dit que c'est la Commission des transports qui accorde les permis de transport. Or, à ce moment, malgré la souveraineté du Parlement, comment pouvez-vous concilier cette loi privée qui viendrait accorder un permis sans, d'autre part, amender cette loi générale qui donne le pouvoir exclusif à la Commission des transports de donner le permis?

Autrement dit — je vous pose une question à titre d'avocat — n'y aurait-il pas lieu...

**M. Blank:** Déformation professionnelle!

**M. Vaillancourt (Jonquière):** Oui, peut-être... d'amender la Loi des transports pour faire en sorte que, dans des cas où il y a réellement déni de justice... Il me semble — et je vous le dis — y avoir un déni de justice dans ce cas. N'y aurait-il pas lieu de faire en sorte que la loi générale soit modifiée de telle façon que, dans les cas de déni de justice, le ministre des Transports ou un autre organisme quelconque pourrait, dans ces cas où la preuve lui est apportée, intervenir pour apporter un correctif à la situation?

La question que je me pose est strictement juridique et non pas basée sur les faits parce que je dois vous dire que, sur les faits, je suis entièrement en faveur de votre demande, mais j'aimerais que vous m'expliquiez comment on peut faire cela — c'est une opinion personnelle, évidemment — sans dénier le pouvoir exclusif qui est accordé par une loi générale à une commission?

**M. Gaul:** En premier lieu, l'article 2 du projet prévoit que l'autorisation qui serait donnée par l'Assemblée nationale a la même valeur qu'un permis émis par la Commission des transports, en ce sens, soumettant Alliance Sécurité à toute la réglementation de la Commission des transports quant aux tarifs, etc.

Deuxièmement, évidemment, je ne veux quand même pas m'introduire dans le rôle des législateurs. Si le législateur veut prévoir un moyen d'intervention directe dans le cas des dénis de justice, d'une façon générale, libre à lui, mais nous ne voulons pas régler tous les cas du Québec. C'est notre problème particulier et, comme je disais tout à l'heure, je pense que la situation dans laquelle nous sommes et le trou qui nous cause du préjudice, comme Me Louis Vézina le disait tout à l'heure, est un cas tellement exceptionnel qu'il est difficile de prévoir un autre cas. Je ne pense pas que, dans le domaine du transport de passagers, par exemple, il y ait un secteur où il n'y a absolument aucune entreprise québécoise. Il y a des dizaines d'entreprises québécoises là-dedans. Le secteur du transport par camion blindé est le seul où les Québécois, les entreprises québécoises sont totalement absentes ou n'ont pas les mêmes droits et privilèges que les autres.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Jonquière.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** Est-ce que je vous comprends bien lorsque vous dites que la Commission des transports n'accorde pas des autorisations, mais des permis, mais que vous, en demandant dans la loi une autorisation qui aurait la même valeur qu'un permis, vous vous trouvez à enlever l'argument que je vous ai soulevé tout à l'heure?

**M. Gaul:** Oui.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** D'accord. Je vous suis.

**Le Président (M. Clair):** Le député de Laprairie.

**M. Michaud:** Merci, M. le Président. J'aimerais poser une question. Votre compagnie a été constituée en 1969. A cette époque, vous avez eu un permis restrictif — d'accord? — pour deux contrats spéciaux, si je comprends bien. Vous parlez souvent de l'Office des autoroutes et des caisses populaires.

**M. Vézina:** Excusez-moi. Au début, ce n'était que l'Office des autoroutes et c'est un permis qu'on appelait un permis par contrat. Nous n'avions le droit de desservir qu'un seul client qui était l'Office des autoroutes, une agence du gouvernement du Québec.

**M. Michaud:** Parce que les autres compagnies ne pouvaient pas donner le service ou est-ce simplement pour des raisons qu'on...

**Une Voix:** ... soupçonne.

**M. Michaud:** ... soupçonne et qu'on devrait connaître?

**M. Vézina:** C'est à la suite de négociations qui ont eu lieu entre les responsables de l'administration de cette agence, à ce moment, qui ont trouvé plus avantageux de négocier avec différentes personnes pour en arriver au meilleur prix possible, le tout, évidemment, sujet à obtenir un permis de la commission, à l'époque, la Régie des transports du Québec et le président de ma cliente m'informe qu'ayant pu faire ses calculs et soumettre le meilleur prix, c'est après qu'il a eu le permis de la Régie des transports du Québec d'alors, mais un permis de transport par contrat, c'est-à-dire un seul transporteur, un seul client.

**M. Michaud:** D'accord. Cela a été pour l'Office des autoroutes; pour les caisses populaires, cela a été un peu le même principe, je crois.

**M. Vézina:** Cela a été le même principe l'an passé, sauf erreur.

**M. Michaud:** D'accord. J'aimerais commenter un peu votre présentation. Vous parlez de la situation du blindé au Québec. C'est une situation unique en Amérique du Nord, peut-être au monde. Mais j'aimerais faire un commentaire supplémentaire. Cela reflète un peu l'image de bien des choses au Québec où il y a des monopoles étrangers et où on laisse des miettes, quelques miettes autour pour certaines compagnies locales, mais pas plus qu'il ne faut. Je pense que cela vaut réellement la peine d'y penser et j'aimerais relever un commentaire du député de Saint-Louis qui disait que si un Canadien français se sent lésé par un

Canadien anglais, on va voter un bill spécial. Je dis que ce n'est absolument pas cela. C'est de la démagogie. C'est tout simplement une compagnie d'intérêts du Québec, c'est-à-dire propriété d'intérêts du Québec... Que ce soit des intérêts italiens, italo-québécois, anglais-québécois, français-québécois, il s'agit tout simplement de rétablir une situation de compétition pour éviter qu'on ait des monopoles afin que cette société, même sur la base commerciale, soit beaucoup plus juste. C'est un commentaire que je voulais ajouter, M. le Président.

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Saint-Louis.

**M. Blank:** J'ai trouvé dans les paroles de Me Gaul et Me Vézina une confirmation de mes propos d'avant. Après, si je peux comprendre Me Gaul, même s'il fait la preuve aujourd'hui, il va faire exactement la même preuve qu'il a déjà faite devant la Commission des transports et avec cette preuve, suivant la loi actuelle, la jurisprudence ou le principe qui se trouve dans la loi actuelle ou dans le trou de la loi, comme M. Vézina a dit, on en arrivera à la même conclusion.

Cela veut dire qu'on nous demande, à la commission des transports de l'Assemblée nationale, de faire une exception en disant: Nonobstant la loi, nonobstant la jurisprudence, nonobstant tout, il y a deux compagnies qui font l'affaire maintenant, on va en mettre une troisième. Me Gaul a dit: Ce n'est pas une exception, ce n'est pas un précédent, mais qu'est-ce que cela va faire si maintenant nous disons: On met la loi de côté. Il y en a deux, il va y en avoir trois. Qu'est-ce qui se produira si demain une quatrième arrive? Une quatrième va dire: Je veux avoir les mêmes droits. Je dis que vous avez peut-être raison. Il y a peut-être place pour trois, quatre ou cinq, mais suivant la loi actuelle, la commission a raison de ne pas vous accorder votre demande et vous-même avez confirmé cela en n'allant pas en appel. Parce que vous savez, avec ces faits, la commission a eu raison.

Cela veut dire qu'aujourd'hui, la chose qu'on doit faire, c'est changer la loi ou les règlements pour donner une chance à des gens comme votre client d'avoir un permis. On a déjà fait cela devant une autre régie, devant la Régie des alcools. Pour chaque demande de permis, on devait prouver l'utilité publique de ce permis. On a constaté que cela a fait tort à de petits épiciers. Il y avait dans un petit village trois épiciers qui avaient des permis et on a toujours refusé ces permis au quatrième ou cinquième parce qu'on ne pouvait pas prouver qu'il y avait utilité publique. On a changé la loi pour les épiciers. On a dit: Maintenant si vous remplissez les normes, ce n'est pas "peut", mais la commission doit vous donner un permis.

Si on change les règlements ou la loi pour des véhicules blindés disant que si une compagnie ou une personne suit ces normes, la commission doit donner le permis, cela va couvrir votre cas et tous les autres cas. Cela voudra dire que le trou dans la loi sera comblé ou le principe que la commission a

déjà accepté va être changé. A ce moment-ci, la commission suit la même règle dans toutes les affaires de transport de la province, elle ne veut pas avoir trop de concurrence dans les services. A un moment donné, s'il y a trop de gens qui font la même chose, le service va se détériorer. Il y a des gens qui perdront de l'argent et quand ils commencent à perdre de l'argent, ils ne donnent pas de service.

C'est la raison de base dans la question de transport de matériel et des personnes, mais peut-être que, dans votre cas, le transport de l'argent, des certificats, des obligations, c'est un peu différent. Ce n'est pas la même chose. Mais changez les règlements et ça vous donnera la chance. Mais pas nous autres, nous ici si on entend toute la preuve que vous avez déjà donnée devant la commission, un jour, deux jours, je ne sais pas combien de jours ça va prendre pour faire exactement la même preuve, parce qu'il faut que l'on voie cette même preuve avant de décider. On doit vous montrer qu'on doit remplir au moins les normes de base, la question de concurrence n'entrerait peut-être même pas en cause. Si vous arrivez avec la preuve et que vous faites la preuve, on ira contre la loi et contre les principes déjà établis par la commission.

Je dis qu'on n'a pas ce droit de faire ça dans des cas particuliers. On doit amender la loi générale. Une autre chose que je trouve curieuse, très curieuse, dans les derniers propos de Me Gaul; il dit que le fait qu'il n'y avait pas d'entreprise québécoise dans certains domaines donne un droit automatique à un permis. Vous créez deux classes de personnes qui font affaires au Québec, des Québécois et des non-Québécois, c'est-à-dire qu'un immigrant qui arrive ici n'aura pas le même droit que son voisin.

Du moment que quelqu'un fait des affaires ici et fait un profit, il y a quelque chose de bon, du fait qu'un Québécois vient ici, automatiquement, il a droit à ça, nonobstant toute loi. Je trouve ça très dangereux. Si c'est le programme gouvernemental, si le gouvernement veut faire deux classes d'hommes d'affaires, dites-le en public, mais pas en cachette avec des bills privés. Si le gouvernement veut dire que les étrangers n'ont pas les mêmes droits que les Québécois qui font affaires à Québec, dites-le. Mais qu'il ne se cache pas derrière une loi privée pour le faire.

**M. Gaul:** M. le Président, M. Blank, actuellement, Brink's et Wells Fargo ont le droit de faire le transport d'argent et d'objets de valeur dans toute la province de Québec sans restriction et continuent de l'avoir. Alliance Sécurité a un permis pour transporter de l'argent pour les Caisses populaires et l'Office des autoroutes, à l'exception du territoire de Montréal. Est-ce que nous créons par ce projet de loi deux classes? Au contraire, je pense que nous voulons, comme entreprise québécoise, avoir la même classe, être dans la même catégorie que les autres. La multiplication de la concurrence n'a jamais, à mon sens, diminué la qualité du service; au contraire, c'est un des principes que l'on nous apprend dans une société li-

bérale, libérale au point de vue économique, en ce sens que, plus il y a de concurrence, meilleurs sont les services et meilleurs sont les prix. Comme Me Vézina le disait tout à l'heure, nous ne voulons pas, par ce bill, inviter chaque personne qui a un cas particulier comme le nôtre à venir devant vous. Ce que Me Vézina disait, c'est que l'Assemblée nationale, en adoptant son projet de loi, créerait une nouvelle ligne directrice pour le bénéfice de la Commission des transports et lui permettrait, prise ou saisie d'un cas comme celui-ci, de se baser sur cette décision pour étudier le permis. C'est un élément supplémentaire. Comme on disait au début, il n'y a rien, ni dans la loi, ni dans les règlements, qui oblige la Commission des transports à exiger une preuve de nécessité publique. La commission elle-même a établi ce principe. C'est tout simplement un guide supplémentaire que nous demandons ici.

**Le Président (M. Clair):** M. le député de Nicolet-Yamaska.

**M. Fontaine:** M. le Président, comme l'ont dit le député de Jonquière, tout à l'heure, et d'autres membres de la commission, je suis très favorable à la demande présentée par les requérants, mais je pense qu'il s'agirait là d'une solution de béquille. Parce qu'en fin de compte, on dit que les requérants ont subi un déni de justice devant la commission en ne pouvant obtenir un permis. Je ne sais pas s'il y aurait une solution législative publique qui pourrait être apportée à ça, mais je pense que oui, soit en donnant au Tribunal des transports un droit d'appel sur ces décisions ou peut-être même en changeant toute la question de la nécessité publique qui a été établie par la jurisprudence de la commission. Je pense qu'il y aurait lieu de procéder par un bill public pour amender la loi de 1972.

Comme l'a dit Me Vézina tout à l'heure, il s'agirait de compléter la loi de 1972. Je me pose beaucoup de questions quant à l'opportunité d'adopter une loi spéciale, une loi privée, pour régler le cas particulier qui attire ma sympathie, mais qui, d'un autre côté, me semble assez difficile à régler.

Je pense qu'on en a eu l'expérience, en décembre dernier, lorsque le ministre des Affaires municipales a voulu faire adopter un projet de loi pour régler un cas particulier, celui de Val-Martin, dans le cas de la Loi pour prolonger la Loi de conciliation entre locataires et propriétaires. On a vu les résultats que cela a donnés. Il a été obligé de revenir pour amender sa loi et elle n'est pas encore satisfaisante.

Je pense que, chaque fois qu'on veut régler un cas particulier par une loi, c'est assez difficile de réussir à favoriser tout le monde en même temps. Je soumetts humblement à la commission que nous devrions songer, que le ministre des Transports devrait songer à proposer un amendement à la loi publique.

**M. Gaul:** Avec votre permission, M. le Président.

**Le Président (M. Clair):** Me Gaul.

**M. Gaul:** M. le Président, ce n'est pas l'intention de ceux que je représente ici de se faire faire un nouveau coup de la Brink's. On n'a pas envie de servir de cobaye et de se faire remettre aux calendes grecques, d'attendre un projet de loi public qui peut prendre le temps qu'il faut pour l'étudier.

Nous sommes en train de mourir à petit feu, parce que nous avons un permis qui nous fait nous promener dans les pacages, qui nous fait aller chercher de l'argent deux jours par semaine, d'une caisse populaire à l'autre. C'est impossible, économiquement, de vivre avec cela. Mais nous sommes obligés d'agir, si on veut garder le petit peu qu'on a.

Nous demandons aujourd'hui véritablement justice. Nous n'avons rien contre des amendements à la loi générale. Mais, pour le moment, nous vous demandons d'adopter ce projet de loi en attendant les amendements que le ministère des Transports et l'Assemblée nationale jugeront bon d'apporter éventuellement.

Je pense que c'est toujours comme cela que la législation évolue. Dans le domaine municipal, vous avez, chaque année, des municipalités qui demandent des pouvoirs spéciaux, qui demandent donc de créer des cas exceptionnels dans leur cas et, quand cette même demande arrive à plusieurs reprises, à ce moment-là, le législateur amende sa loi générale, pour appliquer ces dispositions exceptionnelles à toutes les municipalités.

Nous sommes les premiers à demander de régler un cas particulier. Si, dans l'avenir, d'autres personnes vous apportent des cas identiques, l'Assemblée nationale jugera peut-être approprié d'apporter une législation générale. Si nous n'étions pas justifiés, en conscience, de vous demander de vous pencher sur ce cas particulier, nous ne serions même pas ici aujourd'hui. Nous aurions attendu des démarches pour amender la loi générale. Mais nous ne sommes plus capables d'attendre et c'est une compagnie québécoise qui demande tout simplement d'être traitée sur le même pied que les autres et c'est urgent.

**Le Président (M. Clair):** M. le ministre des Transports.

**M. Lessard:** M. le Président, je suggérerais qu'on entende les opposants. Par la suite, j'aurai une suggestion à faire, à la suite aussi des remarques qui seront faites par les opposants. Nous pourrions envisager, peut-être, ce serait une solution... Il y a une chose. Je ne suis pas avocat, mais il y a une coutume qui est établie à l'Assemblée nationale et en commission parlementaire où on étudie les bills privés. Lorsqu'il n'y a pas — ce fut le cas pour Dasken — unanimité, le projet de loi, on peut le déposer, quitte à trouver une solution pour régler le problème dans des périodes assez brèves, s'il y a vraiment intérêt public et urgence.

Je pense qu'il est tout à fait normal que nous puissions entendre les parties et, selon les remarques qui nous seront faites, on pourra délibérer en commission parlementaire et prendre une décision.

**Le Président (M. Clair):** Avant que je vous fasse connaître mon opinion sur votre suggestion, M. le ministre, M. le député de Jonquière désire poser une toute dernière question. Brièvement, M. le député de Jonquière.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** Ce n'est pas une dernière question, c'est un commentaire. Tout à l'heure, j'ai demandé à Me Gaul si la Commission des transports accordait des permis et vous, vous demandez une autorisation. Ne pensez-vous pas qu'à ce moment, vous demandez en fait à l'Assemblée nationale de faire indirectement, par une subtilité juridique, un changement de terme, de faire quelque chose que la loi nous défend de faire directement, c'est-à-dire la Loi des transports, qui a seule le pouvoir, en vertu d'une loi générale, d'accorder les permis? C'est surtout la valeur d'un précédent que cela peut avoir, parce que l'exemple que M. Ciaccia donnait sur la Société des alcools est vrai. On sait que la Commission de contrôle des permis d'alcool du Québec est le seul organisme habilité à émettre des permis d'alcool.

Supposons qu'une personne de la ville de Jonquière présente une requête à la commission pour obtenir un permis d'épicerie, se voit refuser le permis et prétend qu'il y a déni de justice. J'ai peur, si cette affaire est accordée et que cette personne de Jonquière se présente devant une commission parlementaire ayant trait aux alcools, prouve le déni de justice, et demande qu'on fasse exception à cette loi générale, qu'il y ait peut-être des solutions que le ministre va vous proposer. Quand on aura prouvé le fondement juridique de cette affaire, comment l'Assemblée nationale peut-elle dévier de la loi qui a été adoptée en 1972 où on dit que c'est la Commission des transports qui a seule le pouvoir d'émettre des permis?

Quand on me dit qu'une autorisation équivaut à un permis, je me dis que c'est demander de faire indirectement... Là-dessus, je le rejoins un peu et je prends un peu acte de ce qu'a dit Me Vézina, lorsqu'il parlait tantôt de la nécessité de changer la loi de 1972, qui accorde le pouvoir exclusif à la Commission des transports. Il a fait là non seulement une porte de sortie, mais en sorte des suggestions, et il donnait l'impression que, légalement parlant, c'est le moyen qu'il envisageait lui aussi pour régler le problème. Peut-être pas à long terme, mais à court terme, il y a sans doute d'autres moyens, en attendant que cette loi soit modifiée. J'aimerais avoir le fondement juridique. Qu'est-ce que vous avez à répondre, légalement, au fait que la loi de 1972 accorde un pouvoir exclusif à une commission? Je ne parle pas ici de mise en tutelle, je demande juridiquement parlant, quel est votre fondement pour demander cela, parce que, dans les faits, je vous le dis, je suis d'accord avec vous autres, cent milles à l'heure?

**M. Gaul:** Monsieur, je ne sais pas si je dois vous appeler M. le député ou cher confrère.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** Confrère.

**M. Gaul:** C'est établi qu'une loi spéciale a pour effet non pas de modifier la loi générale dans

son ensemble, mais de faire une exception pour un cas particulier. C'est une loi qui est postérieure à la loi générale. Pour tous ceux qui ont lu le volume du juge Pigeon, l'on sait que c'est permis, que ce n'est pas anticonstitutionnel, que c'est prévu par la loi, et le législateur fait quotidiennement de ces lois, particulièrement en matière municipale, par exemple. Cette loi constitue un permis au sens de la Loi des transports et va être soumise à toutes les réglementations. Tout ce que nous demandons, c'est de dire: Il y a un cas particulier ici, La loi et la jurisprudence créent un préjudice sérieux et irréparable à Alliance Sécurité et le seul recours, c'est un bill privé.

**M. Vaillancourt (Jonquière):** Où est l'amendement à la loi générale?

**M. Blank:** Je veux ajouter un mot et contester ce que vous avez dit des commentaires du juge Pigeon. Le juge Pigeon le dit dans son livre et c'est dans la coutume ici — cela fait un peu de temps que je suis ici — les lois privées sont pour régler des cas particuliers; oui, nous faisons cela, quand il n'y a pas d'autre recours; mais ici il y a un tribunal. On vient souvent ici pour changer des testaments ou des contrats. La première chose qu'on se dit: Est-ce qu'il y a un tribunal quelconque qui peut donner justice à ces personnes? S'il n'y en a pas, nous autres, nous prenons notre responsabilité, mais s'il y en a, on n'y touche pas. Ici, il y a un tribunal et une loi qui couvrent cette affaire, on doit aller devant ce tribunal, avec cette loi, à moins qu'on la change. C'est la même chose avec les municipalités, ce que vous dites. On fait des exceptions pour les municipalités, mais ce n'est pas une cour qui peut donner ce droit à une municipalité et ce n'est pas une cour qui refuse ce droit aux municipalités. On donne des cas d'exception pour des municipalités et, après cela, on fait cela dans la loi générale, mais ce n'est pas comme ce cas-ci, comme le cas Dasken ou comme le cas COGEMA.

**M. Gaul:** Nous nous sommes présentés à plusieurs reprises devant la Commission des transports. Nous n'avons pas eu satisfaction. Nous avons démontré, par exemple, que, dans certains cas... M. Mailloux faisait allusion à Trois-Rivières, Si la caisse populaire de Trois-Rivières demande des soumissions pour le transport d'argent. La compagnie Wells Fargo défait une soumission de la Brink's et elle obtient le contrat, parce qu'elle a soumissionné plus bas. Dès que Wells Fargo apprend cela, elle retire sa soumission et Brink's, qui est la seule autre compagnie, arrive et donne le prix qu'elle veut bien donner. Nous avons prouvé cela devant la commission. La commission l'a noté dans son jugement et, pourtant, elle n'est pas intervenue.

Nous avons été une autre fois devant la commission. La personne qui nous jugeait avait des intérêts antérieurs dans cette affaire. Nous avons pris un bref d'évocation là-dedans. Nous l'avons retiré par la suite pour d'autres motifs. Nous sommes allés à plusieurs reprises devant la commission. Nous avons établi ce que nous avons

établi aujourd'hui. Nous n'avons pas obtenu justice. Allez-vous nous demander, MM. les membres de la commission, de retourner de nouveau? Dans quelle situation allons-nous être? Il ne faut pas seulement que justice soit rendue, il faut également que la justice semble être rendue. Dans la situation où nous sommes, nous ne pourrions pas avoir une audition qui puisse paraître juste, quelle que soit la décision qu'elle va rendre, à cause des différents incidents qui sont survenus là-dedans. Alors, notre seul recours, c'est un bill privé qui va nous permettre d'agir comme les autres. On ne demande pas le ciel. On demande d'être sur un pied d'égalité avec les autres.

**Le Président (M. Clair):** Sur la suggestion du ministre des Transports, celle d'entendre immédiatement les opposants à ce bill privé, je souligne simplement au ministre et aux membres de la commission qu'en vertu d'une entente qui est intervenue entre les différents partis représentés à l'Assemblée nationale, le mercredi, les commissions suspendent leurs travaux à midi. Alors, M. le ministre, rappelant ce fait à votre connaissance, est-ce que vous jugez bon de modifier votre suggestion?

**M. Lessard:** Ecoutez, à ce moment...

**M. Blank:** Demandez le...

**M. Burns:** Est-ce qu'on peut vous demander, sans vouloir vous bousculer, Me Paquette et Me Nadeau, parce que le ministre des Transports et moi-même devons aussi être présents au Conseil des ministres qui siège actuellement, est-ce qu'on pourrait vous demander d'être très succincts, sans vouloir vous bousculer?

**Le Président (M. Clair):** Alors, je remercie Me Gaul et ses assistants. Je pense que, maintenant, nous allons entendre Me Richard Nadeau...

**M. Nadeau (Richard):** Pour la Brink's.

**Le Président (M. Clair):** ... pour la Brink's Canada Ltd. Je vous invite immédiatement à vous faire entendre et à présenter les personnes qui pourraient vous accompagner, s'il y a lieu.

**M. Nadeau (Richard):** J'ai avec moi M. Jack Walsh, qui est le président de la compagnie Brink's Canada, qui est né au Québec et qui est tout aussi bilingue que la majorité d'entre nous ici. Je n'ai que quelques remarques à faire du strict point de vue légal. Notre position et la raison pour laquelle nous sommes ici ce matin, c'est pour exposer à la commission parlementaire le fait que nous croyons que ce n'est pas par le biais d'une loi privée qu'on devrait amender la Loi des transports. La Loi des transports est divisée en trois parties; l'une dans laquelle on donne le pouvoir au lieutenant-gouverneur en conseil de créer des règlements, de déterminer les critères sur lesquels la commission, qu'on crée également dans la loi, doit rendre ses jugements, ce qu'elle doit considé-

rer, etc., et, dans une troisième partie, on crée un tribunal d'appel qui, il est vrai, n'a juridiction que dans les cas d'appels de droit et d'autres cas particuliers.

Notre proposition à cette assemblée, c'est que le gouvernement, par le biais du lieutenant-gouverneur en conseil, pourrait adopter un règlement, s'il croit qu'il y a déni de justice dans le cas de l'Alliance, pour dire que, dans le cas des transports d'argent, on permet ou on ouvre le champ d'application ou on suggère à la commission, ou on ordonne à la commission de laisser tout le monde se faire libre concurrence, ce qui, remarquez, irait, dans un sens, à l'encontre de la politique de la Commission des transports du Québec, qui est chargée, par la loi, de contrôler l'émission des permis, de contrôler l'application des règlements qui sont faits par le lieutenant-gouverneur en conseil, d'empêcher la prolifération des permis dont le but ultime serait que des gens feraient faillite inévitablement parce qu'il y aurait trop de permis, trop de concurrence et les prix seraient coupés.

D'une part, donc, il pourrait y avoir amendement ou création d'un nouveau règlement, et, à titre d'exemple, je regarde le règlement 17A, adopté le 28 novembre 1973, qui s'appelle comme ceci: Transport par autobus en cas d'interruption de services de traversiers. C'est un cas bien particulier, et le lieutenant-gouverneur en conseil a décidé d'adopter un règlement.

Il y en a un autre ici sur les transporteurs étrangers, 17A. Un autre sur les voyages spéciaux ou à charte-partie. Il y a une série de règlements. Il y a, jusqu'à maintenant, à moins que mes informations soient mauvaises, au moins 23 règlements dont une dizaine qui visent des cas particuliers, un peu comme celui qui est devant vous ce matin.

L'autre point de vue que nous faisons valoir à cette commission, comme l'a suggéré, je pense, M. Mailloux, c'est qu'il pourrait y avoir élargissement des pouvoirs du tribunal d'appel s'il est déclaré constitutionnel pour que, dorénavant, il puisse réviser des décisions non seulement sur le droit, mais également sur les faits.

En somme, la position de la Brink's là-dessus, légalement, si vous voulez, c'est que c'est très dangereux d'outrepasser ou de passer à côté d'une décision de la Commission des transports qui s'est penchée non pas deux fois, mais trois fois sur la question d'Alliance et qui, chaque fois, incidemment, lui en a donné un peu, parce que chaque fois, Alliance prouvait que les autres ne donnaient pas un service adéquat dans tel ou tel domaine. La commission parlementaire, je pense, devrait référer l'étude du tout au ministre des Transports, qui verra à faire les recommandations qui s'imposent au cabinet, s'il croit — et peut-être qu'Alliance a raison — qu'il y a déni de justice.

Pour terminer, parce que le temps nous presse, vous me permettrez simplement de vous broser un tableau des activités et des avoirs de la Brink's qu'on qualifie, depuis le matin, de compagnie étrangère et de monopole qui constitue un précédent, etc.

La Brink's est au Canada et au Québec depuis 50 ans. Son siège social au Canada est à Montréal; son bureau régional de l'Est canadien est à Montréal. Elle emploie au Québec 575 personnes. Elle paie en salaires annuellement au-delà de \$5 millions. Parmi les employés de Montréal, en 1976, il y en a à peu près 160 qui ont gagné au-dessus de \$15 000, dont 20 au-dessus de \$20 000. Les messagers, chauffeurs et gardiens, en 1977, ont une garantie salariale, qu'ils travaillent ou qu'ils ne travaillent pas, d'au moins \$300 par semaine. Il y a cinq succursales au Québec et ces succursales couvrent un territoire qui dessert des centaines de villes et villages au Québec.

Certaines villes et villages du Québec sont desservis à même les succursales d'Ottawa et de Timmins. Il y a 70 camions blindés qui ont tous été fabriqués au Québec, à Saint-Jean d'ailleurs. Il y a quinze automobiles. Il y a entre 800 et 1000 clients qui ont environ 1000 emplacements à faire desservir et qui sont desservis. Vous regarderez toutes les décisions de la Commission des transports. Il n'y en a pas une où la preuve ait été faite que Brink's n'offrait pas un bon service. Tout le monde est satisfait des services de la Brink's, sauf que peut-être il y a, effectivement, une situation qui ressemble à un monopole.

Enfin, dernier commentaire. La Brink's a pour au-delà de \$3 millions d'investissement dans la province de Québec et tout le monde, et je dis tout le monde, du président jusqu'au dernier employé est ou bien francophone ou bien bilingue.

**Le Président (M. Clair):** Me Nadeau, je vous remercie. Je suggère à la commission de faire un seul bloc de l'audition des opposants et d'entendre immédiatement le procureur de Wells Fargo, Me Paquette.

**M. Paquette (Adrien):** Messieurs, je me félicite d'avoir pris la peine de préparer un mémoire parce que ce que je ne pourrai pas vous dire, vous l'y trouverez. Je l'espère.

A tout événement, les faits et les éléments que j'avais disséqués en trois sections, la première section, ce sont les remarques du ministre; la deuxième section, ce sont les remarques de l'ancien ministre et, par hasard, c'est comme cela et je ne les ai pas consultés à ce que je sache. Finalement, concernant la litispendance, on vous a dit qu'elle avait disparu. Théoriquement, elle n'a pas encore disparu, parce que cela prend une ordonnance de la commission pour retirer la cause devant elle. Mais on n'insistera pas là-dessus.

Quand je parlais de la litispendance, j'allais un peu plus loin. Je... disais: Qu'est-ce qui va arriver à l'avenir aussi? On a réglé le cas particulier de la litispendance d'aujourd'hui, mais qu'est-ce qui va arriver à l'avenir?

A tout événement, comme je n'ai pas beaucoup de temps, je voulais surtout... Je vais essayer de vous prouver parce que tout le monde ici a été impressionné par ce qu'on a voulu appeler une injustice...

La première approche de la compagnie Alliance lorsqu'elle a fait une demande auprès de

l'Office des autoroutes, n'a pas fait de demande autre qu'à l'Office des autoroutes... Il y aurait peut-être lieu que vous ayez devant vous ce qu'on appelle le dossier maître de cette compagnie pour réaliser qu'elle n'a pas toujours eu des nons à la commission.

La première fois, elle l'a demandé auprès de l'Office des autoroutes, et à ce moment, elle n'était pas aussi bien équipée que Me Gaul a voulu le dire en vertu de l'article 51 qui, incidemment, se rapporte non pas aux blindés — c'est l'article 52 — mais au transport par meuble de ménage, autrement dit, les camions qu'on voit habituellement arrangés de façon spéciale.

Il vous a cité l'article 52 et si vous lisez l'article 1, vous verrez qu'on ne parle pas de cela. Les blindés, c'est à l'article 52. Ceci dit, la première fois qu'ils sont venus, ils ont eu un oui. La deuxième fois qu'ils sont venus, ils ont eu un non. La troisième fois, il y a eu un spécial en vertu des règlements que le ministre lui-même a faits, en vertu de l'article 33 qui permet à la Commission, dans des cas d'exception et quand personne ne peut donner le service; or, ils ne l'ont pas eu.

La quatrième fois, et c'est le seul dont on a le jugement ici aujourd'hui, ils l'ont eu en partie, mais en se basant, si vous lisez le jugement, sur la preuve offerte. Il y a seulement un employé de la Banque Provinciale qui est venu dire: Nous, cela ne nous fera rien. Tant mieux, plus il y en a, mieux cela sera. Mais si vous regardez, par contre, le permis de Wells Fargo, qui a été obtenu du temps de la Régie des transports, il y a environ une dizaine d'années, nous avons, à ce moment-là, toutes les caisses populaires, toutes les centrales des caisses populaires et toutes les banques à charte du Canada. Dans ce temps-là, il y en avait dix, et évidemment l'industrie privée, comme Steinberg, etc. C'est donc dire que nous avons environ une trentaine de témoins pour présenter notre cause. Ceci dit, et comme je vois que midi approche, je vous dis qu'à mon avis il n'y a pas eu tant d'injustice. Il y a peut-être eu une erreur d'un juge, une erreur de droit, mais ce n'est pas à la Chambre de régler tous ces problèmes. Vous ne pourrez jamais, dans la province de Québec, au moyen de bills privés, régler toutes les erreurs que les juges rendent quotidiennement, en incluant les miens que je rendrai ce soir comme juge municipal d'Outremont. Je vais probablement me tromper, il m'en passe 150 par soir. Je ne peux pas être bon chaque fois, mais c'est pour cela aussi que les bills privés, ce sont des instruments. C'est comme une mitrailleuse, cela se répand plus loin qu'on veut parfois, les impacts de cela.

**M. Lessard:** C'est un outrage au tribunal.

**M. Paquette (Adrien):** Dans mon tribunal, en tout cas, et il n'y en a pas d'autre pour me condamner. La dernière chose que je veux dire, parce qu'il reste une minute, j'ai pensé à la situation de la compagnie en question devant l'article 35 de la loi et, pour ceux qui n'ont pas lu toute la Loi des transports, je dis que l'article 35 permet à la Commission des transports, sur preuve qu'une

compagnie a été condamnée par un tribunal de droit commun, ou qu'elle a commis un acte criminel dans l'exercice de son permis, d'annuler le permis. Comment est-ce que vous verriez la Commission des transports annuler l'effet d'un bill privé, qui est une loi du Parlement, qui est intouchable à mon sens autrement que par le Parlement? Dès ce moment-là, on peut dire que la vapeur serait renversée et qu'eux auraient une immunité parlementaire un peu comme celle que vous m'avez donnée l'année passée quand personne ne voulait que je parle. Je pense qu'ils seraient dans une situation tellement privilégiée — remarquez que cela ne donne pas des clients, cela ne vous donne pas automatiquement la Banque Royale, le fait de pouvoir avoir un permis, et je peux vous dire que Wells Fargo essaie d'avoir la Banque Royale. On a un problème, c'est qu'on n'a pas les véhicules et que, pour avoir les véhicules, comme effectivement ces véhicules sont faits à Saint-Jean, ce sont des véhicules un peu comme les véhicules de pompiers qui sont faits un après l'autre, il faut attendre son tour, parce que, là aussi, il y a un monopole. Mon dernier point, c'est de détruire l'argument qu'il n'y a personne — et on a suscité le transport de passagers — au Canada qui soit toujours tout seul dans une route donnée.

Je vous fais seulement penser à la route Montréal-New York. Essayez donc de prendre un autre autobus que Greyhound pour vous rendre à New York!

**Le Président (M. Clair):** Pour ne pas me rendre coupable d'outrage au Président de la Chambre qui nous a donné des instructions très strictes pour les séances du mercredi, je demanderais si on veut continuer et entendre le dernier représentant d'un groupe d'opposants, Me André Noreau, s'il y a consentement pour continuer nos travaux même si le coup de midi est tombé.

**M. Mailloux:** M. le Président, il y a consentement, sauf que la seule question que je voudrais poser, c'est que monsieur vient de parler d'un mémoire à déposer, est-ce que c'est le seul mémoire ou il y a d'autres mémoires à déposer?

**M. Burns:** Il nous a été remis au début de la séance.

**M. Mailloux:** D'accord.

**Le Président (M. Clair):** Je comprends qu'il y a consentement unanime pour prolonger de quelques minutes les auditions, la séance?

Alors Me André Noreau conseiller juridique et directeur exécutif pour la région de Québec, de l'Association du camionnage du Québec, je vous incite à être bref.

**M. Noreau:** M. le Président, MM. les membres de la commission, je serai très bref. La seule chose que je veux rappeler, ce sont un peu les mêmes termes que M. Mailloux a rappelés tout à l'heure concernant le domaine du transport rou-

tier. Au Québec, le domaine du transport routier est réglementé depuis de nombreuses années. En 1972, je répète la Loi des Transports a été adoptée et créait la Commission des transports. Cette commission des transports a des règlements, des façons d'agir qui ont été dictés par la loi. A notre avis, nous de l'Association du camionnage du Québec, mettre de côté cette façon, ces règlements et cette Loi des transports créerait un dangereux précédent.

Tout l'aménagement économique des transports au Québec, dans le domaine du transport routier, est déjà contrôlé depuis de nombreuses années par l'ancienne Régie des transports et la Commission des transports. S'il doit y avoir des changements, je soumetts à cette commission d'autres moyens de procéder. D'autres moyens de procéder qui ont été aussi employés au niveau fédéral, j'ai des exemples de commissions fédérales qui agissent sur avis ministériel ou sur avis du Conseil fédéral des ministres.

Vous avez, entre autres, l'Office fédéral de l'énergie qui fonctionne de cette manière et au niveau des communications. Je pense que c'est un processus qu'on a mis en place et qui a pris un certain temps. Il a été précédé d'une commission d'étude, parce qu'on ne peut pas changer les règles de la Commission des transports du Québec de façon très hâtive, il faut quand même y penser. Ce que nous suggérons, c'est que, s'il doit y avoir un amendement à la Loi des transports, comme nous le suggérons, à ce moment, il devrait être étudié au préalable de façon à ne pas trop toucher le fonctionnement actuel de la Commission des transports qui est habituée de canaliser ces cas-là.

Une dernière remarque, M. le Président, concerne le bill comme tel, la loi privée qu'on veut présenter. Je me demande, comme Me Paquette... Cette loi qu'on veut présenter a trois articles. On ne prévoit pas, dans ça tous les mécanismes de la Commission des transports qui existent actuellement au niveau du rejet d'un permis, la révision d'un permis. Actuellement, un permis est donné pour une année, révisable chaque année par la Commission des transports, c'est un permis qui donne un privilège temporaire, qui dit quel est tout l'aménagement juridique de ce permis. C'est la question que je pose.

**M. Burns:** Vous l'avez à l'article 2, votre réponse. "Cette autorisation a la même valeur qu'un permis au sens de la Loi des transports." Cela veut dire que s'il était émis ici, je présume que la commission aussi, à partir de ce moment-là, a le droit de le retirer. On pourrait peut-être discuter bien longtemps là-dessus.

**M. Noreau:** D'accord, M. Burns.

**M. Burns:** Je vous le mentionne.

**M. Noreau:** Mais je pense que cet article 2, je l'ai lu tout à l'heure, devrait être fait de manière à prévoir explicitement que la Loi des Transports s'appliquerait dans ce cas-là, ce qui n'est pas sûr actuellement, à cause de la façon dont c'est dirigé.

**M. Burns:** Peut-être que le ministre des Transports a une autre solution.

**M. Noreau:** Merci, c'est tout.

**Le Président (M. Clair):** Le ministre des Transports.

**M. Lessard:** M. le Président, j'ai bien indiqué, au début de cette commission parlementaire, que j'étais bien conscient qu'il s'agissait d'une procédure très très exceptionnelle et je n'ai pas ajouté — mais j'aurais pu ajouter — que je m'interrogeais énormément sur les conséquences possibles d'un tel projet de loi, comme ministre des Transports.

J'ai aussi indiqué que, si j'ai accepté d'entendre les différentes parties, c'était en vue de permettre à une firme, qui se croyait lésée par la Commission des transports, de faire valoir ses points.

Cependant, nous avons entendu — et c'est là l'objectif d'une commission parlementaire — non seulement l'avocat de Alliance Sécurité Blindé ainsi que les avocats qui s'opposaient à cette demande, mais nous avons aussi entendu des membres de cette commission parlementaire qui, très informés de la loi, nous indiquent qu'il peut y avoir des problèmes juridiques qui pourraient se poser, à la suite de ce projet de loi.

Je pense en particulier aux permis qui sont émis concernant le transport en vrac; je pense, comme le disait le député de...

**M. Blank:** De Saint-Louis.

**M. Lessard:** ... Saint-Louis, à la possibilité, pour des requérants qui voudraient obtenir un permis d'alcool, de se présenter ici, devant cette commission parlementaire. Je pense que cela pose un problème qui peut avoir des conséquences très importantes.

Par ailleurs, je l'ai souligné tout à l'heure, lorsque, en général, un projet de loi n'obtient pas l'unanimité, lorsqu'il s'agit d'un projet de loi privé, en commission parlementaire, on peut s'interroger sur le bien-fondé de ce projet de loi.

Je prends acte des objections de droit et je prends acte aussi des informations qui ont été données par le député de Charlevoix, à savoir qu'il est possible de régler le problème, non pas par une loi spéciale, mais par une modification à la loi générale.

Je pense que, considérant ces informations qui ont été données à la fois par des conseillers juridiques qui connaissent parfaitement la loi et aussi par des gens qui ont une expérience, comme le député de Charlevoix qui a eu l'expérience du ministère des Transports et de la Commission des transports, je pense que je proposerais d'ajourner cette commission sine die, en conservant ce projet de loi pour étude postérieure, s'il y a lieu, mais, entre-temps, comme ministre des Transports, j'envisagerai un certain nombre — et cela, à brève période — de solutions qui ont été évoquées ici, à cette commission parlementaire, par exemple, en

suivant le précédent dont faisait mention le député de Charlevoix concernant le Transport Chalout.

Si, véritablement, le gouvernement du Québec juge qu'il y a intérêt public à étendre le permis d'Alliance Sécurité, je pense qu'il est possible, pour le Conseil des ministres, de trouver une solution à très brève échéance dans ce sens.

**Le Président (M. Clair):** Cette motion d'ajournement sine die des travaux de la commission

parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement est-elle adoptée?

**Des Voix:** Adopté.

**Le Président (M. Clair):** Adopté. Les travaux de la commission sont donc ajournés sine die.

(Fin de la séance à 12 h 7)

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

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

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

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