



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31^e Législature

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

Etude du projet de loi no 73 — Loi sur les corporations
municipales et intermunicipales de transport

Le 20 décembre 1977 — No 296

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Définitions.....	B-10119
Corporations municipales ou intermunicipales de transport	
Constitution.....	B-10119
Pouvoirs généraux.....	B-10131
Exploitation des réseaux de transport des personnes.....	B-10135
Bureau d'examen des griefs.....	B-10158
Dispositions financières.....	B-10160
Infractions et peines.....	B-10165
Dispositions transitoires et finales.....	B-10166

Participants

M. Patrice Laplante, président

M. Lucien Lessard
M. Armand Russell
M. Denis Vaugeois
M. Raymond Mailloux
M. Richard Verreault
M. Richard Guay
M. Claude Vaillancourt
M. Charles Lefebvre
M. Gilles Michaud
M. John O'Gallagher
M. Roland Dussault
M. Adrien Ouellette

*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 mardi 20 décembre 1977

Etude du projet de loi no 73

(Seize heures douze minutes)

Le Président (M. Laplante): A l'ordre, messieurs! La commission permanente des transports des travaux publics et de l'approvisionnement se réunit pour l'étude du projet de loi no 73, Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, pour l'étude article par article.

Les membres de cette commission sont: M. Brassard (Lac Saint-Jean), M. Caron (Verdun), M. Dussault (Châteauguay), M. Gratton (Gatineau), M. Grenier (Mégantic-Compton), M. Guay (Tasche-reau), M. Lefebvre (Viau), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailoux (Charlevoix), M. Michaud (Laprairie), M. Ouellette (Beauce-Nord), Mme Ouellette (Hull); M. Peron (Duplessis) remplacé par M. Vaugeois (Trois-Rivières); M. Rancourt (Saint-François), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda); M. Vaillancourt (Orford) remplacé par M. O'Galagher (Robert Baldwin).

On me dit qu'on n'a pas à nommer un rapporteur parce qu'on a un rapport verbal à faire à l'Assemblée nationale, après l'adoption de l'étude article par article du projet de loi 73.

M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai rien à dire pour le moment. Alors, article 1. A moins que les autres députés aient quelque chose à dire.

Définitions

Le Président (M. Laplante): Projet de loi no 73, article 1. M. le ministre.

M. Lessard: Ce sont simplement des définitions.

Le Président (M. Laplante): Article 1 adopté. Article 2.

Corporations municipales ou intermunicipales de transport

M. Russell: ... une question. Au sujet d'un permis de transport en commun valide, en vigueur, délivré par la Régie des transports du Québec, avant le 15 février 1973; pourquoi 1973? Est-ce qu'il y a une raison particulière?

Constitution

M. Lessard: C'est parce que c'est à ce moment-là que ces permis ont été reconnus par la Commission des transports, suite à la loi de 1972, je pense bien, qui a été présentée à l'Assemblée nationale, où la Commission des transports a été officiellement constituée comme telle. C'est à ce moment que les permis ont été émis comme des services publics.

M. Russell: Est-ce que ce sont des permis qui sont émis annuellement?

M. Lessard: Emis annuellement, mais renouvelables automatiquement, à moins qu'il y ait des objections très majeures. Mais on doit prouver la nécessité et c'est assez difficile.

M. Russell: Pour sauver l'ambiguïté, on met 1973...

M. Vaugeois: M. le Président...

Le Président (M. Laplante): Le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Sur le même point, M. le Président.

Le ministre pourrait-il nous dire si une distinction est faite, dans les définitions, entre un permis temporaire et un permis renouvelable automatiquement, comme il vient de le dire? Je pose la question en relation avec l'article 50, évidemment, où on va avoir à faire l'achat des détenteurs de permis.

S'il se trouvait qu'une compagnie de transport en commun avec un permis temporaire, est-ce que...

M. Lessard: Dans ce transport, à ma connaissance — je pourrais demander l'information à mes légistes — il n'y a pas, je pense, de permis temporaires qui sont donnés par la Commission des transports. Dans le transport général, il y a des permis temporaires qui sont donnés pour une période de temps X, soit des permis spéciaux valables pour 364 jours et moins, soit des permis temporaires valables pour quinze jours. Dans ce type de transport, à ma connaissance, il n'y a pas de permis temporaire.

M. Vaugeois: Je vais préciser ma question. Dans le cas de Trois-Rivières-Ouest, la compagnie qui donne le transport en commun actuellement aurait un permis temporaire. Elle n'a pas réussi à avoir un permis en bonne et due forme et, parle de permis temporaire.

M. Lessard: Un permis temporaire, c'est un permis de quinze jours qui n'est pas renouvelable. A ma connaissance, il y a trois types de permis à la Commission des transports: le permis temporaire, délivré pour quinze jours... C'est un permis ordinaire, en fait. Pour le cas de Trois-Rivières-Ouest, il est délivré pour un an. Il peut être renouvelable.

M. Vaugeois: Mais pas automatiquement dans ce cas-là?

M. Lessard: D'accord, je comprends. Non, pas automatiquement. Etant donné qu'on a fait des représentations au ministère des Transports,

on demande — ce sera le cas justement dans notre loi — si la Commission des transports veut voir renouvelé son permis, qu'elle ne le fasse pas automatiquement, mais qu'elle convoque, en fait, les parties pour qu'elles viennent faire leur représentation, s'il y a lieu.

M. Vaugois: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 2, adopté. Article 3? M. le ministre. Le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, selon l'article 3, si je comprends bien, aucune municipalité qui n'en ferait pas la demande ne serait intégrée dans une corporation municipale de transport en commun.

M. Lessard: Normalement, en fait, l'article 2 exige qu'il y ait une demande d'une corporation municipale, d'une municipalité. Par la suite, nous faisons des études.

L'étape suivante, c'est l'article 3, à savoir qu'à la suite des études qui ont été faites, le ministère, sur l'avis du ministre, le gouvernement du Québec décrète qu'il peut y avoir une commission de transport.

M. Mailloux: La question directe que je pose au ministre est celle-ci. Advenant, après étude commandée dans le milieu, faite par les gens du milieu et par les fonctionnaires du ministère, qu'une des municipalités concernées dans l'intermunicipalisation refusait d'être intégrée, il n'y aurait pas de volonté radicale du ministère de l'intégrer, malgré son désir.

M. Lessard: Il pourrait y avoir volonté du ministre. Maintenant, je pense bien que ce n'est pas l'objectif du législateur; mais si, par exemple, cette municipalité met en cause, je pense toujours à des cas bien particuliers, bien spécifiques, toute la question du transport en commun et voulait créer son propre transport en commun, ceci reviendrait à la situation qui prévaut actuellement. Par exemple, je vois très bien qu'à, dans certaines régions, une ville voudrait créer à elle seule son transport en commun et ne pas établir de transport en commun intermunicipal. Nous allons revenir, s'il n'y a pas de décision gouvernementale, à la même situation que celle qui existait antérieurement. Nous avons voulu corriger cette situation. Je sais bien que, dans le Haut-Saguenay, il y a des problèmes assez spécifiques actuellement, comme il y en a aussi à Trois-Rivières. Je pense bien qu'à la suite des études et à la suite aussi des analyses que nous pourrions faire des nouveaux règlements de financement, nous espérons ne pas avoir de problème de ce côté. Le ministre peut décider, après étude, que la corporation intermunicipale comprenne une municipalité qui ne veut, au début, s'insérer dans la corporation intermunicipale. Un exemple concret; mettons que Trois-Rivières ne voudrait pas et que les deux villes, Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières-Ouest, décidaient de

se former en corporation intermunicipale, cela créerait des drôles de problèmes.

M. Verreault: Qu'est-ce que vous faites dans le cas des municipalités qui voudraient se désister après avoir tenté l'expérience?

M. Mailloux: M. le Président, je comprends ce que vient d'affirmer le ministre, mais la préoccupation que j'ai, ce n'est pas celle dont vient de parler le ministre des Transports. Il serait probablement anormal que, s'il y avait une intermunicipalisation des transports en commun dans la région de Trois-Rivières même, la ville de la plus grande importance, soit Trois-Rivières, ne soit pas englobée dans les deux autres corporations municipales. La préoccupation que j'ai est la suivante.

Si le ministre a, par son pouvoir ou par le pouvoir du lieutenant-gouverneur en conseil, la permission de forcer une municipalité, qui est dans un territoire donné, de ne pas faire partie d'une corporation de transport en commun, non pas qu'elle voudrait, à ce moment-là, comme le disait le ministre tantôt, organiser son propre système de transport différent de l'intermunicipalisation — elle n'en veut pas de transport en commun — si on la force à s'intégrer à l'ensemble d'un milieu donné, si c'est là qu'on veut faire de la décentralisation et remettre aux pouvoirs locaux le pouvoir de décision, c'est indiscutable qu'à ce moment-là, je pense que le jeu de la liberté de décision des municipalités est drôlement mis en cause. C'est un peu là qu'était la préoccupation, je pense, des conseils de comté. Si les villes qui ne font pas partie des conseils de comté se voient intégrées de force à l'intérieur d'un transport en commun dont elles ne désirent pas l'implantation, elles seraient obligées, forcément, d'en subir la contrepartie des taxes.

Je pense qu'il y a quand même un danger assez grave quand le ministre me dit qu'il pourrait forcer, dans un contexte semblable, ces municipalités à refuser d'être intégrées à un transport intermunicipal. Connaissant les déficits qu'on assume annuellement un peu partout dans le Québec, moi, je n'ai pas d'objection à ce que l'ensemble des municipalités qui désirent organiser du transport en commun s'organisent de manière intermunicipale ou municipale, et qu'une municipalité ne le fasse pas parce qu'elle veut son propre système dans sa propre municipalité. Mais de là à les obliger mordicus, si elles ne désirent pas le service, je pense que ce serait aller au-delà du désir des contribuables d'une telle municipalité.

M. Lessard: Non, je pense, M. le Président, qu'on dit, par exemple, à l'article 2, que toute municipalité peut, par résolution adressée au ministre, faire la demande d'une étude. Je pense bien qu'il ne s'agit pas là de forcer des municipalités de se doter nécessairement d'un transport en commun.

Ce qu'on veut éviter, cependant, par exemple, c'est que des municipalités décident — cela, elles pourront le faire même en vertu de la loi — de

constituer leur propre transport en commun; mais, à ce moment-là, elles ne seront pas soumises à la loi, c'est-à-dire, à savoir, par exemple, le paiement des 30% sur l'achat des autobus, le paiement du déficit de 45% à 55%. En ce qui concerne une municipalité qui ne veut pas du tout faire du transport en commun et qui ne créerait pas de problèmes spécifiques pour une corporation intermunicipale, je n'ai pas l'intention, en fait, de les forcer. Cependant, ce qu'on doit dire quand on fait de l'intégration, qu'on veut mettre de l'ordre, c'est que, lorsque vous avez constitué par exemple — je pense que vous étiez là, M. le député de Charlevoix — les commissions scolaires, celles-ci ont dû, même si elles ne le désiraient pas, s'insérer à l'intérieur de la loi constituant, en fait, les corporations de transport scolaire.

Si par exemple, une municipalité ne désire pas du tout faire son transport en commun, ce sera son choix. Le ministre — même si on dit: "sur avis du ministre" — n'a pas l'intention d'imposer partout le transport en commun. On veut quand même laisser une certaine liberté aux corporations municipales.

M. Mailloux: M. le Président, quand on fait référence à l'obligation qu'a eue l'ensemble des commissions scolaires d'être intégrées pour participer à l'opération 55, il ressort que, à ce moment, l'ensemble des élèves, à l'intérieur d'un territoire donné, devait, pour des fins éducatives, aller vers les polyvalentes construites dans ce territoire; il y en avait une, deux ou trois. Ce n'est pas le même problème quand on parle de transport en commun parce qu'il y a des municipalités qui ne le désiraient pas. Je ne vois pas comment, si elles ne désirent pas qu'un service soit ajouté aux services qu'elles dispensent déjà, elles seraient obligées de payer une partie de la note d'un service que les contribuables refuseraient de se donner. Je me demande... Je peux faire confiance au ministre actuel, mais il y en a d'autres qui peuvent arriver et imposer à des municipalités.

M. Lessard: Je vais vous donner un cas. On a essayé de faire la loi la plus souple possible. Il est bien dit: "des corporations municipales ou intermunicipales de transport". Hier, le député de Trois-Rivières soulevait le problème de l'expérience de la ville de Trois-Rivières. Mettons que la ville de Trois-Rivières, étant donné son expérience, décide de former une corporation municipale de transport et de négocier des contrats de service avec les deux autres municipalités qui sont d'accord et qui sont prêtes à signer un protocole d'entente, nous n'avons pas d'objection. Prenons le cas de Sherbrooke, par exemple, par rapport à Lennoxville; Sherbrooke est une ville de 70 000 ou 75 000 habitants...

Une Voix: Vous pouvez mettre 100 000.

M. Lessard: De 100 000 habitants; je pense bien qu'il serait extrêmement difficile de relier Sherbrooke à une ville de 4000 habitants qui est Lennoxville. Alors, je pense qu'il appartiendrait,

dans ces circonstances, à Sherbrooke — et je le leur ai indiqué, lorsque j'ai rencontré ses représentants — de former sa corporation intermunicipale de transport, et de négocier si Lennoxville le désirait, un contrat de service avec Lennoxville.

M. Mailloux: Je suis d'accord, M. le Président, avec ce que vient d'avancer le ministre. Ce sur quoi je ne suis pas d'accord — et je vais prendre un autre exemple — c'est que Sherbrooke est la ville maîtresse et est désireuse de continuer un service de transport en commun avec la collaboration des villes qui le désirent. Mais pourquoi, à ce moment, obligerait-on une autre ville dont je ne connais pas l'endroit exact, d'y participer selon la volonté du ministre? Pourquoi en ferait-on une obligation, si la municipalité, les contribuables ne désirent pas un tel service? Pourquoi les obligerait-on?

M. Lessard: C'est que le "peut" n'est pas nécessairement le "doit" non plus.

Vous savez, M. le député que vous avez fait faire des études dans quatre régions du Québec: la rive sud, le Haut-Saguenay, la région de Sherbrooke et la région de Trois-Rivières. Que ce soit le ministre actuel ou le futur gouvernement... Tout gouvernement qui est au pouvoir est appelé à se faire battre un jour ou l'autre. Que ce soit, en fait, et je l'ai déjà dit...

M. Russell: ... par le premier ministre.

M. Lessard: Je suis d'accord, mais à ce moment-là le gouvernement sera responsable, comme les municipalités seront responsables de leurs décisions.

M. Mailloux: M. le Président, je veux apporter l'argumentation que je croyais devoir faire à l'encontre de la possibilité que donne le mi-
d'obliger les corporations municipales à se doter de services qu'elles ne désirent pas. Je n'en ferai même pas un amendement, étant donné qu'il serait d'avance battu, d'après ce que je peux constater. De toute façon, je pense que laisser aux corporations le soin de décider elles-mêmes si elles désirent ou non être intégrées à un service nouveau qui peut être implanté dans une région n'aurait en aucune façon invalidé le projet de loi et les buts que recherche le gouvernement.

M. Lessard: M. le Président, on sait très bien, et je pense que le député de Charlevoix le sait très bien, qu'on veut faire cette loi en essayant de mettre de l'ordre aussi.

M. Mailloux: De bonne foi.

M. Lessard: Vous savez très bien, comme ancien ministre des Transports, que si nous laissons une liberté complète et absolue aux municipalités, il sera extrêmement difficile de constituer des corporations intermunicipales de transport. Prenons, par exemple, le cas de la rive sud. Vous avez intégré, lorsque vous avez décidé de former un comité

intermunicipal sur la rive sud... Supposons que Lévis veuille son transport en commun et Saint-Romuald aussi, mais que Saint-David refuse d'embarquer dans le système.

M. Mailloux: Où il y avait déjà un transport en commun.

M. Lessard: Où il y avait déjà un transport en commun, d'accord. Qu'auriez-vous fait? Il me semble que, dans ce cas, on doit prendre des décisions. Que le gouvernement décide...

M. Mailloux: M. le Président, cela ne répond pas à mon appréhension. J'ai tantôt affirmé que, partout où il y a déjà des services de transport en commun municipaux ou intégrés, intermunicipaux, je suis d'accord que le ministre décide. J'ai fait porter mon argumentation sur les municipalités qui refuseraient et qui n'auraient pas un tel service. Je n'ai pas d'autres arguments, M. le Président, à apporter. Cet article est adopté sur division, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): Article 3, adopté sur division. Vous vouliez parler, M. le député de Brome-Missisquoi?

M. Russell: Je voudrais simplement dire quelques mots. Je pense que c'est un des articles les plus contestés de tout le projet de loi. Je présume que les gens qui l'ont contesté, c'est leur droit de le faire. Le ministre a eu des représentations des membres des conseils de comté. Je pense que ces représentations sont justifiées; je comprends la crainte, la timidité de ces gens, parce qu'il y a eu tellement de précédents créés dans des annexions volontaires de municipalités. Beaucoup de municipalités se sont fait embarquer.

Il s'agit ici d'un pouvoir arbitraire extraordinaire que le ministre détient. Je ne dis pas qu'il va l'exercer, mais les gens concernés peuvent se poser des questions. Je le disais tout à l'heure, les ministres peuvent changer; je n'ai pas de crainte que lui ne l'exercera peut-être pas, mais son successeur pourra peut-être l'exercer et créer beaucoup de problèmes.

Je me demande s'il n'y aurait pas une façon d'en arriver à dire: Dans le cas où il n'y aurait pas accord, ne pourrait-on pas recommander ou imposer un référendum dans des cas comme ça pour que les municipalités et le public, ceux qui vont payer la facture... parce que, plus loin, dans le projet de loi, on va voir même qu'ils n'ont pas le choix, s'ils ne veulent pas payer, le ministre peut leur imposer des taxes.

Je comprends la raison pour laquelle le ministre met ça là, mais, d'un autre côté, si on leur impose toutes ces responsabilités, il me semble qu'ils doivent avoir un mot à dire au chapitre, au début de tout. S'ils sont embarqués quasi volontairement ou en majorité, à ce moment-là, il y aura une certaine justification de dire: Vous êtes embarqués, maintenant, payez avec nous, conjointement avec nous. On va avoir des amendements

là-dessus, on va en discuter. C'est une responsabilité partagée et je pense qu'on doit l'indiquer dans la loi. On ne le fait pas actuellement.

Au début, je ne veux pas en faire un amendement, c'est une simple suggestion, je pense que le ministre devrait la considérer. S'il faut suspendre l'article, quitte à revenir là-dessus, on reprendra l'amendement, mais est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité d'arriver et de dire: Dans ce cas, avant que le ministre soit obligé de l'imposer, qu'on force les municipalités à faire un référendum et que la majorité se prononce pour ou contre. A ce moment-là, si elles ne veulent pas du tout avoir de transport en commun, qu'il n'y en ait pas. Ce sont elles, par contre, qui vont payer la facture.

S'il n'y avait pas le fardeau des taxes, j'y tiendrais moins. Mais, étant donné qu'il y a un fardeau, une responsabilité, je pense qu'elles ont voix au chapitre. L'autonomie des municipalités, M. le Président, c'est drôlement important mais on l'a mise de côté trop souvent dans le passé, depuis quelques années. C'est là qu'on se retrouve, avec tous les problèmes qu'on connaît dans beaucoup de petites et de grandes municipalités, trop d'obligations, de réglementations gouvernementales, imposées à des municipalités qui n'ont pas le moyen de supporter ce fardeau.

Il y a des conditions imposées par le gouvernement, dans des situations très difficiles pour des municipalités, par rapport à des situations géographiques. Je pense que ceci peut arriver exactement à la même chose.

Je le dis détaché de toute passion politique. Je le dis parce que je connais les municipalités et leurs problèmes. J'en ai plusieurs dans mon comté. J'ai été mêlé aux affaires municipales assez longtemps pour savoir qu'il y a beaucoup de problèmes qui peuvent surgir. C'est le ministre qui va être pris avec le problème. Cela serait une façon de se dégager de sa responsabilité pour la donner à ceux qui vont payer la facture. C'est important.

M. Lessard: M. le Président, je pense que ce sont des situations bien particulières qui pourront se présenter. Le jugement du ministre devra exister lorsque cela se présentera. Ce projet de loi n'a pas pour objet, en fait, de créer des corporations intermunicipales dans toutes les régions du Québec.

Lisez l'article 2. Ce sont des études bien particulières et bien précises qui justifieront un transport en commun. Lorsqu'il y aura véritablement justification, le ministre, parce qu'il faut quand même prendre des décisions... Dans les fusions des municipalités, peut-être que si on avait pris des décisions, on ne serait pas aux prises avec les problèmes que nous vivons actuellement. Il va falloir qu'on en prenne des décisions. Dans le cadre de la décentralisation, il va falloir que les municipalités acceptent aussi d'assumer des responsabilités.

Si, en fait, on décide de leur donner un instrument, l'intention du ministre n'est pas d'imposer nécessairement le transport en commun dans des municipalités. On leur dit: On vous donne un

instrument. Une municipalité peut demander qu'on fasse des études. On fait les études nécessaires.

Par la suite, selon l'éclairage que nous aurons de ces études, sur avis du ministre, le gouvernement pourra décréter le transport en commun, comme cela a été le cas, par exemple, pour les communautés urbaines.

Maintenant le problème du financement — je l'ai souligné l'autre jour à la Communauté urbaine de Québec, le député de Taschereau était présent — du transport en commun doit s'insérer dans une politique de financement des municipalités. Ce problème, c'était le cas pour l'ancien gouvernement comme ce l'est pour nous, n'est pas entièrement solutionné. Mais il est certain que, si l'on veut solutionner strictement le problème du transport en commun sans regarder globalement ce qu'il y a autour, soit l'ensemble des services essentiels que peut donner une municipalité, ce n'est pas en regardant juste un problème qu'on va solutionner l'ensemble des problèmes des municipalités.

M. Russell: M. le Président, à la suite des paroles que vient de prononcer le ministre, si j'ai bien suivi sa conversation, c'est un aménagement du territoire qu'on fait indirectement par cette loi; deuxièmement, ce n'est pas la décentralisation, c'est plutôt de la centralisation. C'est le contraire de ce que le ministre avait affirmé. Vous nous avez parlé de décentralisation, mais ça, c'est de la centralisation.

M. Lessard: M. le Président, sur cela, je peux vous répondre en connaissance de cause. Quand on parle de centralisation, les commissions de transport qui ont été constituées, ça, c'était de la centralisation. Les commissions de transport qui ont été constituées m'apparaissent ne pas correspondre à ce qu'on appelle la prise en main, par des municipalités, de leur problème de transport en commun.

Je pense que le ministre des Affaires municipales a annoncé un certain nombre de modifications pour la Communauté urbaine de Québec; nous devons donc envisager un certain nombre de modifications pour remettre aux municipalités la responsabilité du transport en commun.

Quand vous regardez ce projet de loi, c'est à l'encontre de ce qu'on a fait dans le passé concernant les commissions de transport.

Que ce soit sur le budget, que ce soit sur la nomination des membres au conseil d'administration, la gestion du transport en commun relève des municipalités, et ces gens sont nommés par leur municipalité. Je pense qu'à partir des études qui seront faites, nous pourrions établir un territoire sur lequel devra s'étendre le transport en commun. Une fois que ce territoire sera déterminé, la gestion comme telle du transport en commun relèvera des municipalités.

M. Verreault: M. le Président, il reste que...

M. Mailloux: M. le Président, est-ce que la di-

rective du lieutenant-gouverneur en conseil est omniprésente dans la plupart des articles?

M. Russell: Pourriez-vous retenir la suggestion que j'ai faite et l'examiner à fond, à savoir de procéder par référendum dans les municipalités?

Le Président (M. Laplante): M. le député de Shefford.

M. Verreault: M. le Président, là où je dis au ministre que ce projet de loi est un non-sens, c'est qu'en favorisant la municipalisation du transport urbain dans les régions, dans les municipalités, il défavorise les arrangements actuels où les corporations existantes, les compagnies privées fonctionnent en collaboration avec les municipalités.

Le ministre dit que lorsque les corporations sont créées, elles auront des subventions prévues pour l'achat des autobus, les déficits accumulés. L'autre partie sera payée par les contribuables. Vous savez pertinemment que l'ancien ministre, le député de Charlevoix, avait intégré le transport scolaire au transport urbain à un moment donné. Il y a une quarantaine de municipalités, en plus de celles visées actuellement par le problème que vous avez... Par expérience vécue, d'ici peut-être un, deux ans ou trois ans, ces quarante municipalités qui sont déjà intégrées vont vouloir se débarrasser de cela, parce que personne ne veut exploiter le transport en commun parce que ce sont des pertes totales.

La seule manière de faire comprendre cela et d'embarquer le gouvernement, de faire dépenser des sommes d'argent au gouvernement, c'est de former des corporations. Vous allez avoir un paquet de chicanes, de politiques avec cela. Le gouvernement a un budget passablement colossal; vous allez le tripler d'ici deux ou trois ans. Je vous donne simplement comme exemple, des villes dans ma région, Saint-Hyacinthe où il y a eu des annexions, des fusions de municipalités. Le transport à Saint-Hyacinthe, à Sherbrooke, à Drummondville, à Saint-Jean, à Granby ce sont tous des transports qui sont déficitaires.

Actuellement, vous ne donnez aucune occasion à l'entreprise privée de pouvoir se dépanner tout en favorisant et en aidant la municipalité, parce que si la municipalité s'embarque de plain-pied dans le transport urbain, cela va lui coûter une fortune; le député de Charlevoix le disait hier. Dès que chacune des municipalités... Je prends simplement l'exemple de Granby. Lorsqu'elle sera municipalisée, je vous garantis qu'elle va demander la parité avec les gens de Québec, de Sherbrooke, et de Montréal. Déjà, seulement pour les salaires, vous allez doubler. Les déficits vont tripler. A ce moment-là, les 50% ou les 40% que vous payez, vous allez voir que cela va vous coûter cher.

Le Président (M. Laplante): M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, j'ai essayé de répondre tout à l'heure, en réplique, sur la question du transport en commun et si on avait le moyen de ne pas se payer le transport en commun.

Sur cette question, je dois vous répondre, en fait, par l'expérience personnelle que j'ai vécue, depuis le 26 novembre. Une compagnie qui était en grève, que je ne veux pas nommer, a décidé justement de dire à ses gens qui demandaient la parité de salaire avec ceux de Montréal: Quant à nous, nous sommes prêts à payer la parité de salaires avec Montréal. Nous n'avons qu'un problème. Le problème qui existe c'est que Québec ne veut pas payer.

Or, cet argument, à mon sens, ne vaut plus rien, parce que le transport en commun, étant devenu de plus en plus un service essentiel dans des régions du Québec, le gouvernement du Québec est forcé, en fait, par cette nécessité du transport en commun, d'intervenir. Je vous donne justement le cas qui est connu de tout le monde, Métropolitain Provincial. Le problème, en ce qui concerne Métropolitain Provincial, c'est que nous payons entièrement les déficits...

M. Verreault: C'est là, M. le Président...

M. Lessard: ... mais quel est notre contrôle actuellement? Quel a été le contrôle en 1967, par exemple, de Provincial Transport? Quel a été le contrôle du ministère des Transports sur la division de Provincial Transport quand ces gens ont décidé, par exemple, de diviser leur compagnie en compagnies rentables et en compagnies non rentables?

M. Verreault: C'est normal en affaires.

M. Lessard: C'est dans ce sens. Nous sommes obligés de payer.

M. Verreault: C'est là que je vous dis...

M. Lessard: Nous n'avons pas le choix.

M. Verreault: Continuez.

M. Lessard: Si vous permettez, nous n'avons pas le choix, à un moment donné. Quant à ne pas avoir le choix, nous voulons avoir un contrôle. Qui nous dit, actuellement, dans les différentes compagnies de transport qui sont existantes dans différents milieux, mais qui se divisent entre le secteur du garage, le secteur des ventes de pneus et celui du transport en commun, qui nous permet d'avoir un contrôle sur ces trois directions qui sont séparées? C'est pour cela qu'on décide...

M. Verreault: Pour la question du transport en commun, vous allez l'avoir, comme je vous disais tout à l'heure, parce que je vous dis qu'avec la loi 73 il y a une quarantaine de municipalités, actuellement, qui sont impliquées dans l'intégration et qui, depuis plusieurs années, une quinzaine d'années, perdent de l'argent; elles vont le laisser tomber. Donc, les municipalités vont être aux prises avec le problème; elles seront obligées de faire une demande pour donner le transport. Je prends Granby; depuis 1949, le transport en

commun existe; avec une loi semblable, c'est sûr et certain que le transport en commun dans Granby, on va le laisser tomber. Ce n'est pas rentable. La ville perd \$100 000 par année; c'est la municipalité qui va absorber 50% et le gouvernement la différence. A ce moment, à la prochaine négociation de travail, étant donné que c'est dans des régions différentes et qu'évidemment les loyers coûtent meilleur marché, ces gens vont demander des parités. Ce n'est plus \$100 000 qu'elle va perdre. Cela va peut-être coûter \$200 000 ou \$300 000 à la municipalité. Il n'y aura pas seulement 4 ou 5 cas, il en aura 40. Les problèmes du transport scolaire, du transport urbain, du transport à charte-partie et tous les autres, tu vas tous les avoir en même temps, parce que c'est sûr et certain, comme le député le disait hier, que le gars qui prendra un transport urbain qui n'est pas rentable, et tout le monde le dit, même le député de Trois-Rivières hier... J'ai posé une question naïve, je l'admets, je lui ai demandé si la ville de Trois-Rivières faisait des profits avec son transport urbain. Il a dit: Non. Je suis tout à fait d'accord que, pour arriver à minimiser les déficits, les dépenses que ces gens auront, ils vont être obligés de faire le transport scolaire, le transport à charte-partie. Alors, tu vas éliminer l'entreprise privée de manière complète. Ce seront des corporations municipales ou intermunicipales qui administreront le transport.

M. Lessard: On va éviter de laisser à l'entreprise privée ce qui est strictement rentable.

M. Verreault: Ce sera l'étatisation du transport au Québec.

M. Lessard: On va éviter de laisser à l'entreprise privée, ce qu'on a fait continuellement dans le passé, ce qui est strictement rentable. Quand l'entreprise privée constate, à un moment donné, que son transport en commun n'est pas rentable, là, elle vient voir le gouvernement et le lui remet. Donc, je pense qu'il faudra prendre conscience que, quand on parle d'entreprise privée... Il faudra prendre conscience aussi, à un moment donné, que, quand c'est le gouvernement qui finance, on doit avoir un certain contrôle et éviter de céder au transport privé ce qui est rentable et nous autres, le gouvernement, prendre ce qui n'est pas rentable.

M. Verreault: Sur cette question, je suis parfaitement d'accord.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Trois-Rivières.

M. Verreault: J'espère que le gouvernement est conscient de ce que ça va lui coûter d'ici quelques années.

M. Lessard: On est conscient de ce que nous coûtent les autoroutes aussi.

M. Mailloux: M. le Président, sans faire une question de privilège — je n'en ai pas le

droit — sur une parole que vient de prononcer le ministre, étant donné que j'ai été mis en cause...

Le Président (M. Laplante): Une petite question de règlement, M. le député de Charlevoix...

M. Mailloux: Je n'en ferai pas un débat acrimonieux.

Le Président (M. Laplante): Allez-y!

M. Mailloux: Le ministre vient de dire qu'on avait laissé complètement aux intérêts privés les transports en commun payants. Je pense quand même que pendant les dernières années, autant ici à la Commission des transports de Québec qu'à la Commission des transports de Montréal, nous avons...

M. Russell: M. le Président, je ne veux pas être désagréable envers mon collègue de Charlevoix...

M. Mailloux: J'avais terminé.

M. Russell: ... mais j'ai de la difficulté à l'entendre. S'il pouvait s'approcher du micro.

M. Mailloux: Je voulais simplement dire que, pendant les dernières années, à l'intérieur des transports en commun déjà organisés, nous avons favorisé ces transports selon un système à charte-partie de même que les dessertes d'aéroports. Il est normal que l'ensemble des voyages qui se font à l'intérieur d'un territoire donné privilégie celui qui a à assumer des circuits qui sont normalement déficitaires.

M. Verreault: C'est là...

Le Président (M. Laplante): Le député de Trois-Rivières... Voulez-vous attendre votre tour? Voulez-vous parler de nouveau, M. le député de Shefford? Je peux inscrire votre nom de nouveau, si vous le voulez.

Le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Merci, M. le Président. Effectivement, hier, on m'a posé des questions précises sur les conditions de transport en commun dans Trois-Rivières et je voudrais apporter quelques précisions que je ne pouvais apporter hier en Chambre, faute de temps.

Au moment où une compagnie privée a abandonné le transport en commun dans la région...

M. Russell: Carrier?

M. Vaugeois: ... de Trois-Rivières, Trois-Rivières métropolitain, et même de Shawinigan, le gouvernement lui a offert une subvention de quelque \$600 000. Malgré cette somme considérable, cette compagnie privée a décidé que ce n'était pas assez, qu'elle préférerait abandonner. Si on distingue cette subvention, compte tenu des villes qui

étaient concernées, d'après les chiffres que nous avons chez nous, la subvention signifiait, pour la ville de Trois-Rivières, à peu près \$210 000. On était en 1975. Si on met cela en dollars de 1977-1978, cela nous donne un montant approximatif de \$275 000.

Or, dès la première année d'exploitation, la municipalité qui, chez nous, assez exceptionnellement, a le droit de faire du transport en commun, a réussi à donner un service, au moins comparable à celui de la compagnie privée qui avait abandonné, avec un déficit moindre que la dernière subvention reçue. Le déficit, cette année-là, a été de \$204 000. Pour l'année qui se termine actuellement, la ville a continué à donner le service de transport en commun et le déficit a diminué. Parce que l'année se termine actuellement, on prévoit qu'il sera de l'ordre de \$190 000.

Comme le service est bon, qu'il est bien donné, les gens l'apprécient et nous prévoyons, pour 1978, un déficit qui pourrait baisser à \$150 000. Autrement dit, actuellement, Trois-Rivières, qui est la seule ville à être dans cette situation — elle a un service de transport en commun municipalisé — fait la preuve qu'elle peut avoir une meilleure performance en termes de service que l'entreprise privée et qu'elle peut donner ce service à un bien meilleur coût que semblait pouvoir assumer l'entreprise privée puisque, je le répète, la ville de Trois-Rivières, avec un déficit moindre que la dernière subvention refusée par le transporteur privé, donne un meilleur service et ce déficit diminue année après année.

Le Président (M. Laplante): Le député de Taschereau.

M. Guay: M. le Président, seulement quelques remarques. Je trouve un petit peu étonnants les propos du député de Shefford, si je les ai bien compris. Il se peut que je les aie mal compris. On semble vouloir que le transport en commun demeure, si tant est qu'il l'est encore, l'apanage de l'entreprise privée et qu'il soit exceptionnellement, c'est-à-dire dans les grands centres, d'après ce que j'ai pu comprendre, une entreprise publique, ce qui, si j'ai bien saisi encore là la démarche intellectuelle du député de Shefford, implique que les premières sont rentables et les deuxièmes déficitaires.

Cela m'apparaît procéder d'une conception du transport en commun qui, à tout le moins, je le fais remarquer respectueusement, est dépassée. J'ai déjà entendu en cette salle, alors que les députés de la région de Québec — les députés ministériels de la région de Québec — recevaient les maires de la région de Québec, il y a de ça bientôt un an, le député de Montmorency, ancien adjoint parlementaire du ministre des Transports, si ma mémoire est bonne, maire de Beauport, et le maire de Charlesbourg nous énoncer solennellement — on est en 1977 — que le transport en commun était une espèce d'assistance sociale ou quelque chose qui ressemble à ça. C'est à se demander, quand on entend des propos comme ceux-là, si on est au XXe siècle ou au Moyen Âge.

Il est évident, M. le Président, que, dans la mesure où nous faisons face à des problèmes énormes au chapitre de l'énergie, par exemple — et le ministre a déposé ce matin un livre blanc à ce sujet — des problèmes également énormes au sujet de l'environnement, de la pollution, des problèmes énormes en termes d'aménagement du territoire, il est évident que le rôle de l'automobile, dans les centre-ville, est appelé à diminuer ou alors on démolit tous les centre-ville.

C'est ce qu'on a entrepris de faire, à Montréal, en partie, c'est ce qu'on a entrepris de faire à Québec, en partie, avec les résultats que l'on constate aujourd'hui, c'est-à-dire, deux centre-ville qui sont des endroits particulièrement désolants et qui auraient pu être tout autre chose.

Il est bien évident que le transport en commun, étant par définition un service public, n'est pas appelé à être un service rentable et, viser à le rendre rentable plutôt qu'à le rendre efficace, c'est viser à avoir des équipements de mauvaise qualité, des chauffeurs mal payés et un mauvais service. Ce sera peut-être rentable...

Le Président (M. Laplante): M. le député de Taschereau, je vais être obligé de vous demander de ne pas faire un discours de deuxième lecture.

M. Guay: Non, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): D'essayer de vous en tenir, autant que possible, à l'article no 3, s'il vous plaît qui est l'institution de corporations.

M. Guay: C'est ce que j'essaie de faire, M. le Président, j'y arrive aux corporations intermunicipales. D'ailleurs pour répondre aussi au député de Brome-Missisquoi qui a émis des propos à ce sujet.

Je voulais simplement, M. le Président, situer le problème que le député de Shefford a évoqué, le problème des entreprises privées versus les entreprises publiques; le fait que les corporations intermunicipales seraient appelées à remplacer des entreprises privées, à l'heure actuelle, déficitaires, mais qui se financent autrement par le transport scolaire ou la charte-partie, il me semble, M. le Président, que la voie de l'avenir est, inévitablement, dans ce sens. Le député de Brome-Missisquoi a fait état que cette loi pouvait être conçue, à la rigueur, comme une loi d'aménagement de territoire. Il est bien évident que, quand on parle de transport en commun, on parle inévitablement de l'aménagement de territoire parce que, qu'il y en ait ou qu'il n'y en ait pas ou selon la qualité de ce qu'il y a ou de ce qu'il n'y a pas, on se trouve à forcément affecter l'aménagement du territoire.

Quand on évoquait, tantôt l'hypothèse qu'une municipalité, dans le cadre de la constitution d'une corporation intermunicipale, pourrait, par référendum, ne pas accepter de faire partie de cela, cela me semble être la porte ouverte à ce que les Américains appellent du "sponging", c'est-à-dire que, une ville, sans payer sa part, va se trou-

ver à dépendre du service de l'autre. Sans faire de cas précis, mais parlons de cas hypothétique: par exemple, l'aménagement d'une corporation intermunicipale où une municipalité de banlieue, par rapport à la plus grosse du centre-ville, qui longe, pour une partie en tout cas, la municipalité du centre-ville et qui refuserait, selon le principe du référendum évoqué par le député de Brome-Missisquoi, de participer à une corporation intermunicipale. A ce moment, ça veut dire quoi? Cela veut dire que les citoyens de cette municipalité de banlieue qui sont près de la municipalité plus grosse du centre-ville pourront, à la rigueur, traverser une rue ou deux et aller prendre l'autobus dans la ville en question et donc bénéficier du service sans vraiment le payer comme contribuables.

D'autre part, cela veut dire que les autres habitants de cette municipalité vont aller engorger le centre-ville de la grande municipalité en question simplement en y amenant leurs automobiles avec tous les problèmes d'énergie, de pollution, d'aménagement, parce que ça veut dire, à ce moment, qu'on construit des stationnements plutôt que d'aménager autres choses, des choses plus agréables à voir que des terrains de stationnement, vides à certaines heures; et même quand ils sont complets, ils ne sont pas particulièrement agréables à voir. C'est pour cela qu'il me semble que la disposition qui est dans le projet de loi, à l'article no 3, est parfaitement légitime; c'est une disposition qui est conditionnée par l'article no 2, comme l'a dit le ministre.

Quel que soit le ministre des Transports, dans quelque gouvernement que ce soit, je pense que, un ministre par définition, au départ, n'est pas tombé sur la tête; il a une responsabilité ministérielle, il a une responsabilité politique; il ne doit pas prendre des décisions de fou qui vont faire en sorte qu'il va s'aliéner la population d'un secteur donné du Québec. Par contre, qu'on lui donne le pouvoir de faire en sorte que ceux qui voudraient pouvoir bénéficier du transport en commun, sans en payer leur quote-part, soient obligés de la payer, sans encourir, par référendum, à leur propre désir. C'est évident que, par leur propre désir, ils vont dire non et ils vont en bénéficier quand même.

M. Verreault: ... s'incorporer.

M. Guay: La logique veut que si c'est un service public, il devrait être soutenu par l'ensemble des contribuables de l'endroit.

M. Verreault: L'entreprise privée ne voudra plus le soutenir.

M. Guay: L'entreprise privée, M. le député de Shefford... Écoutez, j'en reviens à ce que je disais tantôt. Comment peut-on concevoir que l'avenir du transport en commun se situe dans le domaine de l'entreprise privée? Par définition, le transport en commun, pas plus que les services de police ne sont des services rentables. Est-ce que chaque fois qu'on fait venir la police on va exiger un tarif pour que les services de police soient rentables?

Même chose pour les aqueducs. Tous les services municipaux, dans les grandes agglomérations et les agglomérations de moyenne taille sont forcement des services... La construction de routes sur lesquelles vous roulez dans votre automobile n'est pas particulièrement rentable.

Chaque bout de route qui est construit — même pas d'autoroute, de route normale et de route en ville — chaque rue qui est aménagée, il faut la payer. Ce n'est pas un service rentable. Même les autoroutes à péage ne sont pas rentables. Le transport en commun ne l'est pas plus.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je ne m'attarderai pas à répondre au député de Taschereau. Ce serait assez facile, je pense bien, parce qu'il est allé à l'autre extrême. Je voudrais simplement poser une question au député de Trois-Rivières et revenir aux propos qu'il a tenus, pour bien situer le problème. C'est qu'il a laissé entendre que le service donné par la ville de Trois-Rivières, qui est bien, s'est amélioré d'année en année et que le déficit a baissé. J'espère que cela va continuer et que cela va tomber à zéro. Il a aussi indiqué un point assez important, que l'administration du service était faite par les employés de la municipalité, qui ne chargent donc rien aux services du transport en commun. C'est une chose qu'une corporation telle que celles qui vont être créées ne pourra pas faire. C'est tout. C'est simplement ce que je voulais noter. M. le Président, quant à moi, je suis bien disposé à adopter cet article sur division.

M. Vaugeois: M. le Président, pour qu'on ne reste pas sur une fausse impression, permettez-moi seulement de préciser que, quand on calcule les dépenses du service de transport en commun de la ville de Trois-Rivières, on impute à ces dépenses une partie du salaire des gens de l'hôtel de ville qui travaillent, une partie des locaux, etc. Il y a un montant assez raisonnable de prévu là-dessus. Lors de l'étude des articles subséquents, nous aurons l'occasion de réévaluer les effectifs nécessaires à une corporation municipale et intermunicipale. Moi aussi, je suis sensible à ces charges.

Le Président (M. Laplante): Article 3 adopté sur division. Article 4? Adopté.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Vous allez me faire signe lorsque ce sera sur division, d'accord?

M. Mailloux: On vous fera signe. Il n'y a aucun problème.

M. Russell: Pour moi c'est...

Le Président (M. Laplante): D'accord. Merci. Article 5, adopté. Article 6 adopté.

M. Russell: A l'article 6, M. le Président, on parle de cas de dissolution et on dit que les biens sont distribués à la municipalité, mais, dans le cas de dettes, à qui va-t-on distribuer les dettes?

M. Lessard: Selon que le détermine le gouvernement, la répartition va se faire, parce que les dettes devront normalement être assumées par les gens qui ont utilisé le service, nous aussi, nous assumons une partie du déficit. A ce moment, la répartition se fera équitablement entre les différentes municipalités.

M. Russell: Les clauses qui sont en avance et rétroactivement.

Le Président (M. Laplante): Article 6 adopté. Article 7, adopté. Article 8, adopté. Article 9, adopté. Article 10.

M. Mailloux: Aux articles 10 et 11, M. le Président, j'aurais aimé entendre le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Vous me donnez la parole?

M. Mailloux: J'aurais aimé entendre le député de Trois-Rivières, parce que cela ne correspond pas à l'expérience qu'il a vécue.

M. Vaugeois: Merci, M. le député.

M. Russell: Si vous permettez, M. le Président, on pourrait peut-être discuter les articles 10 et 11 ensemble.

M. Mailloux: C'est cela.

Le Président (M. Laplante): Les articles 10 et 11 sont discutés en même temps.

M. Vaugeois: M. le Président, vous me donnez la parole là-dessus?

Le Président (M. Laplante): D'accord.

M. Vaugeois: Ce sont des questions que j'aimerais poser au ministre, mais je m'excuse de le surprendre un peu. On arrive un peu en bousculade...

M. Mailloux: ... je l'ai bien écouté hier soir.

M. Vaugeois: Je me demande si, à l'article 10, on peut prévoir — là il me le dira, parce que je n'ai pas pu regarder les autres articles pour voir les répercussions de ce que je vais avancer — si le secrétaire du conseil pourrait également être un conseiller municipal, au même titre que le président.

M. Lessard: Non.

M. Vaugeois: Donc, on ne peut pas élire un président et un secrétaire parmi les membres du conseil?

M. Lessard: Non.

M. Vaugeois: J'ai donc une sous-question. Est-ce que, tel que rédigé, l'article 10 exclut que le secrétaire puisse être à temps partiel? Ma question vaut aussi pour le directeur général?

M. Lessard: Voici, il y a une erreur. Normalement, le président est un délégué...

M. Mailloux: Doit.

M. Lessard: ... qui doit être choisi parmi les membres délégués par les municipalités.

M. Vaugeois: C'est cela.

M. Lessard: Il y a deux personnes qui ne doivent pas être déléguées par les municipalités, le directeur général et le secrétaire qui sont responsables de l'administration comme telle.

M. Vaugeois: Est-ce qu'on peut prévoir que le secrétaire et le directeur général pourraient être à temps partiel? Je pense surtout au secrétaire, dans le cas de petites corporations intermunicipales ou municipales.

M. Lessard: Vous me demandez s'ils peuvent être à temps partiel? C'est la corporation qui le décide, selon ses besoins.

M. Vaugeois: Tel que rédigé, ça ne suggère pas que ce sont des emplois à temps plein.

M. Lessard: Non. Vous allez voir, au bureau des griefs ça va être la même chose.

M. Vaugeois: Ah! ça, on y viendra après.

M. Lessard: Selon le besoin, en fait. Comme on l'a indiqué tantôt, chez vous, ça peut très bien être des employés qui ne sont pas tenus d'être membres du conseil municipal. Ça peut être des employés de la municipalité qui sont là à temps partiel. Un employé peut passer une partie de son temps comme secrétaire ou directeur général de la corporation et, en même temps, être secrétaire de la municipalité.

M. Vaugeois: Une sous-question encore. Est-ce que la description de tâche du directeur général ou du secrétaire est à la discrétion du conseil d'administration?

M. Lessard: Ce n'est pas décrit, je pense.

M. Vaugeois: Le directeur général pourrait être en même temps contrôleur; le secrétaire pourrait en même temps faire fonction d'inspecteur.

M. Lessard: En fait, les deux fonctions permanentes que nous avons envisagées dans le projet de loi, les deux fonctions permanentes dont on calcule avoir besoin pour exercer un certain contrôle sur ces corporations, ce sont le directeur général et le secrétaire. En ce qui concerne les au-

tres employés, c'est à la discrétion de la corporation.

M. Vaugeois: C'est important pour moi. Ça veut donc dire que le directeur général pourrait, en pratique, être le contrôleur ou le "dispatcher", et le secrétaire être en même temps un inspecteur. On est bien d'accord.

M. Lessard: Aucun problème. Il appartient à la corporation de gérer sa corporation.

M. Vaugeois: Autre question. Il n'y a pas d'incompatibilité entre exercer une fonction à l'intérieur d'une corporation municipale qui est représentée et avoir une de ces fonctions.

M. Lessard: Non. Cela peut être le gérant d'une ville.

M. Vaugeois: D'accord.

M. Lessard: La seule condition que nous posons, c'est de ne pas être membre du conseil municipal.

M. Vaugeois: D'accord, Merci.

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

M. Russell: On dit: "Le ministre ou un de ses délégués doit présider l'assemblée". Pourquoi?

M. Lessard: En fait, l'article 10 est strictement là pour essayer de donner un impact à cette première réunion. Ce n'est pas du tout pour s'ingérer lors de la première réunion du conseil d'administration. On veut assurer un certain leadership. En fait, c'est simplement vouloir que cette corporation fonctionne.

M. Russell: J'espère que ce n'est pas le ministre qui va aller présider ces réunions. Adopté, M. le Président.

M. Lessard: C'est la réunion de démarrage, c'est tout.

Le Président (M. Laplante): Est-ce qu'il y a d'autres questions aux articles 10 et 11?

M. Lessard: Quelquefois cela peut être nécessaire. J'espère que cela ne le sera pas dans tous les cas.

Le Président (M. Laplante): Articles 10 et 11, adopté. Article 12; adopté. Article 13, adopté. Article 14, adopté.

M. Mailloux: J'aurais seulement une courte question.

Le Président (M. Laplante): Le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Au deuxième alinéa, il est dit

que, quant au conseil d'administration composé de membres d'une ou de corporations municipales, s'il y a élection et que cette personne est réélue, elle peut continuer à faire partie du conseil d'administration. Est-ce que cela n'entraînerait pas un certain problème? L'administrateur d'une compagnie de transport pourrait se servir d'un tel avantage durant une période électorale. Je n'ai absolument rien à la mémoire que je veuille avancer, je me suis simplement posé la question. Comment pourrait-on permettre qu'une personne, qui aura perdu son droit de siéger parce que l'élection aura été déclenchée, continue de faire partie du conseil d'administration durant le laps de temps qui s'écoulera entre le bref d'élection et sa réélection?

Est-ce que cette personne ne pourrait pas se servir de l'avantage qui lui est donné, faisant partie d'un conseil d'administration? Elle pourrait se servir de son titre à des fins de réélection.

M. Lessard: Ecoutez, je pense que c'est le même problème pour tout le monde. On demeure député aussi longtemps qu'on n'est pas remplacé par un autre. Comme ministre, c'est la même chose; on administre nos responsabilités.

M. Mailloux: Tu as une bonne réponse; d'accord, adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 14. Adopté. Article 15. Adopté. Article 16. Adopté.

M. Mailloux: Cela marche.

Le Président (M. Laplante): Article 17. Adopté.

M. Mailloux: Bonne réponse.

Le Président (M. Laplante): Article 18. Adopté. Article 19. Adopté. Article 20. Adopté.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Adopté. Article 21 ?

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Adopté. Article 22, adopté. Article 23?

M. Mailloux: M. le Président, à l'article 23, je pense que le gouvernement avait un amendement à proposer, qui porterait de 50 à 250 personnes, la possibilité pour un groupe de faire un grief. Pourquoi avoir une...

M. Lessard: Pas de faire un grief, de convoquer...

M. Mailloux: Convoquer. Pourquoi exiger autant que 250 personnes plutôt que 50, alors que, pour des phénomènes moins importants, par exemple, dans les municipalités je pense, cela

prend 40 personnes pour exiger un référendum ou n'importe quoi.

M. Lessard: Nous avions envisagé 50 dans la Loi des cités et villes, c'était 500.

M. Mailloux: Cela semblait logique.

M. Lessard: 50, voici. Vous comprenez très bien, je pense, que 50 usagers se trouvent assez facilement, de telle façon qu'on pourrait avoir des cas plus ou moins sérieux. La personne, par exemple, pourrait facilement réunir sa famille et dire: On se plaint de tel chauffeur ou on se plaint de tel grief, etc.

Si on veut avoir des choses qui soient sérieuses — parce qu'il y a un comité de griefs qui viendra par la suite — des pétitions pour éviter la convocation continue des membres du conseil d'administration aussi, je pense qu'en disant 250 usagers, il est possible, pour une personne qui est très sérieuse, de faire l'effort, je dis bien de faire l'effort d'aller convaincre un certain nombre d'usagers de sa plainte. 50 personnes, cela se ramasse assez facilement. J'ai mis le chiffre de 250, on me demandait 500. 500, j'ai dit que c'est un peu exagéré. Je calcule que 250, cela correspond à la limite qui permet aux usagers d'avoir un contrôle sur le...

M. Mailloux: L'amendement.

Le Président (M. Laplante): A l'article 23, il y a une petite modification... M. le député de Trois-Rivières, excusez.

M. Vaugeois: Il y a déjà un amendement du ministre sur la table. J'aurais envie d'ajouter quelques mots aussi. Mais c'est subordonné à une proposition que je vais faire à l'article 78.

J'aimerais qu'on ajoute après "à la demande du bureau d'examen des griefs..." les mots: "le cas échéant". L'idée est la suivante: A l'article 78, si le ministre veut regarder, on pourrait lire ceci: A l'intérieur du territoire soumis à sa juridiction, la corporation doit, à la demande du ministre, constituer un bureau d'examen des griefs". Il me semble que la formation d'un tel bureau pourrait être réalisée à la demande du ministre. On pourrait donc prévoir, dans le cas où la situation semble assez limpide, que pendant un certain temps, il n'y a pas nécessairement de bureau de griefs. Mais le ministre reste vigilant et intervient au besoin. Il suffirait d'ajouter, après doit: "à la demande du ministre". Dans ce cas-là, nous pourrions, à l'article 23, prévoir qu'il puisse ne pas y avoir de bureau des griefs et donc, marquer "le cas échéant", à la fin de l'article 23.

M. Lessard: On peut peut-être suspendre l'article 23 pour en discuter, en même temps que l'article 78.

M. Russell: Je n'ai pas d'objection.

M. Lessard: On se pose un peu les mêmes

problèmes. Il ne faut pas que cela soit trop lourd non plus. J'aurai l'occasion, à ce moment-là, d'expliquer comment doit fonctionner le bureau des griefs, à mon sens.

M. Russell: L'assemblée du conseil d'administration est déterminée par règlement du gouvernement. Est-ce que la corporation, par elle-même, ne peut pas faire ses propres règlements?

M. Lessard: Normalement, la corporation prépare ses règlements et les soumet...

En lisant ce matin l'article 23, je trouvais qu'il y avait un certain manque d'autonomie et...

M. Mailloux: ... cela ne correspondait pas au discours de troisième lecture du ministre.

M. Lessard: Je l'ai relu par après, ce matin aussi.

Je dirais: "la procédure de convocation" et je proposerais l'amendement suivant: "La procédure de convocation des assemblées du conseil d'administration est déterminée par règlement du conseil et soumise à l'approbation du ministre".

M. Russell: De toute façon, on le laisse en suspens et on y reviendra tout à l'heure.

M. Lessard: D'accord, on le laisse en suspens et on va préparer un amendement bien formel en relation avec le droit.

M. Russell: L'article 24 devient l'article 25.

Le Président (M. Laplante): Article 23, en suspens. Article 24, adopté. Article 25, il y a un papillon aussi du ministre pour l'ajout de l'alinéa suivant:

M. Lessard: C'est simplement une correction. On ne parlait pas — je pense que cela existe dans toutes les lois — de déterminer un nombre de personnes pour fixer la représentation. On dit: "...chaque corporation dispose d'une voix pour chaque millier d'habitants de la municipalité qu'il représente."

L'amendement se lit comme suit: "Pour les fins du présent article, le chiffre de population d'une municipalité est celui indiqué dans les derniers rapports publiés par le Bureau de la Statistique du Québec. — parce qu'on ne l'indiquait pas — et chaque fraction de millier de population au-dessus de 500 - 501 — donne droit à une voix supplémentaire."

M. Russell: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Adopté, avec amendement, tel qu'amendé. Article 26, adopté. Article 27, il y a un autre papillon.

M. Lessard: L'article 27 posait un problème bien particulier qui me paraissait assez logique. Par exemple, quelqu'un, qui aurait une épicerie du coin où un circuit d'autobus pourrait exister ou ne

pas exister, pourrait à ce moment-là être considéré en conflit d'intérêts soit indirect, et comme il serait considéré en conflit d'intérêts de façon indirecte, il ne pourrait pas siéger au conseil d'administration.

Nous remplaçons l'article 27 par le suivant: "Nul membre du conseil d'administration de la corporation ne peut prendre part aux délibérations sur une question dans laquelle il a un intérêt personnel.

"Les autres membres du conseil d'administration décident, en cas de contestation, si le membre visé dans l'alinéa précédent a un intérêt personnel dans la question et tel membre n'a pas droit de voter sur la question de savoir s'il est intéressé."

Cela correspond, je pense, à la loi des municipalités, la Loi des cités et villes.

M. Russell: Même dans l'entreprise privée...

Le Président (M. Laplante): Article 27 tel que présenté au papillon...

Des Voix: Adopté.

Le Président (M. Laplante): ... du ministre, adopté. Article 28? Il est encore remplacé, je crois?

M. Lessard: Oui, on le change justement pour éviter encore une fois "le gouvernement".

M. Russell: C'est un amendement qu'on avait, vous l'avez changé pour nous autres.

M. Lessard: D'accord. Tout le monde est d'accord. Vous l'avez lu. Au lieu que "La rémunération des membres du conseil d'administration de la corporation est fixée par le gouvernement et à la charge de la corporation" on dit "est fixée par la corporation et approuvée par le gouvernement".

Le Président (M. Laplante): M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: M. le Président, le ministre pourrait-il un peu expliquer pourquoi il fait ce changement? Vous allez donner des petits problèmes de conscience aux membres des conseils d'administration. Ou encore, allez-vous leur donner un modèle ou des barèmes de ce qu'il serait raisonnable pour eux de se payer comme traitement?

M. Lessard: Non, je pense bien que chaque région est différente. Il faut en tenir compte. Pour avoir, si je prends des extrêmes, à Sept-Îles, un bon directeur... C'est-à-dire, ici, c'est la rémunération des membres du conseil d'administration.

M. Vaugeois: Oui, c'est cela.

M. Lessard: Cela appartient, je pense bien, aux édiles municipaux, aux responsables, de fixer, selon leurs moyens pécuniaires et, normalement,

cela devrait être sous forme de jetons aux assemblées.

M. Vaugeois: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 28, tel que présenté par le ministre au papillon, adopté.

M. Russell: Tel qu'amendé, adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 29, adopté. Article 30, adopté. Article 31, adopté. Article 32, adopté. Article 33, adopté. D'accord. Article 34, adopté. Article 35, adopté. Article 36, adopté. Sections II, pouvoirs généraux. Article 37?

Pouvoirs généraux

M. Lessard: Un instant, à l'article 37. Je serais d'accord. Je ferais, tout simplement, de toute façon, c'est dans les pouvoirs de la corporation: avoir un sceau qu'elle peut modifier à volonté. Je pense qu'il n'y aurait aucun problème à enlever "qu'elle peut modifier à volonté".

Le Président (M. Laplante): Vous voudriez retirer...

M. Lessard: "Qu'elle peut modifier à volonté". Je ne sais pas si tout le monde est d'accord, parce que là... "Avoir un sceau."

M. Russell: Ce qui est important, c'est le sceau.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): A l'article 37, paragraphe a), "avoir un sceau". Le reste, "qu'elle peut modifier à volonté", est rayé. A l'article 38, il y a un ajout.

M. Lessard: Oui, à l'article 38, ce sont les pouvoirs de la corporation. Je peux vous laisser le temps, si vous aimez mieux. Il y aurait un amendement à f). C'est toujours "la corporation peut"...

M. Mailloux: Est-ce que c'est un pouvoir qui ressemblerait aux pouvoirs qui sont conférés à une société comme la Traverse de Lévis, quant à ses biens qu'elle peut exploiter pour des fins commerciales d'affichage publicitaire et autres?

M. Lessard: Oui, c'est cela. C'est sur ce principe, en fait, si vous voulez.

M. Mailloux: Qu'est-ce que c'est l'ajout?

M. Lessard: L'ajout serait que, dans la loi, nous ayons le transport des handicapés; nous avons présenté une loi à l'Assemblée nationale, la loi 9 du ministère des Affaires sociales, le transport pour handicapés. Nous copions intégralement, en fait, ce qui est dans la loi 9, à savoir le

transport pour handicapés, c'est-à-dire que la corporation pourra aussi fournir, à l'intérieur de son territoire, un système de transport spécial pour les personnes handicapées incapables d'utiliser son réseau général de transport en commun de passagers et, à cette fin, posséder, organiser, développer et administrer elle-même ce système ou conclure ici, aux conditions approuvées par le ministre, toute entente nécessaire ou utile pour qu'un tel système soit fourni par toute autre entreprise de transport de passagers.

M. Mailloux: Est-ce que c'est écrit "pourra" ou "devra"?

M. Lessard: Pourra.

M. Mailloux: Où est-il, ce "pourra"?

M. Lessard: La corporation peut également, c'est-à-dire qu'il s'ajoute.

M. Mailloux: Une corporation peut également...

M. Lessard: D'accord. Et accorder, avec l'approbation du ministre et aux conditions qu'il peut prescrire et approuver, des subventions à tout organisme sans but lucratif qui opère un tel système dans la limite de son territoire. Nous avons même copié intégralement la loi 9 du ministère des Affaires sociales. Il s'agit de transport très spécialisé pour handicapés, que nous subventionnons actuellement. C'est le cas de Trois-Rivières, c'est le cas de Québec, c'est le cas de Montréal. De plus en plus, dans des régions où le besoin se fait sentir, les corporations municipales de transport devront assumer une certaine responsabilité.

M. Mailloux: Comme c'est le cas...

M. Russell: Je suis d'accord avec le ministre, c'est un des points qu'on voulait soulever, parce qu'il l'avait promis dans une de ses déclarations.

Le Président (M. Laplante): Excusez, le député de Saint-François.

M. Mailloux: C'est "peut", ce n'est pas "doit".

Le Président (M. Laplante): M. le député de Saint-François.

M. Rancourt: Sur le même sujet, une corporation de handicapés qui existe déjà continue d'exister.

M. Lessard: Oui, mais c'est dans ce sens que je permets à la corporation municipale de transport de négocier des ententes, des contrats et même de subventionner, en relation avec l'accord du ministre; à ce moment, ce déficit est prévu dans les déficits...

M. Rancourt: Autrement dit, cela remplacerait la subvention qui vient du ministère des Trans-

ports et du ministère des Affaires sociales, par exemple. Ce serait la corporation qui défraierait le déficit.

M. Lessard: C'est cela.

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

M. Russell: Il y a seulement une question. Sur cet article, je suis bien d'accord, mais, au paragraphe b), j'ai une certaine réserve sur la question d'"acquérir, posséder et exploiter elle-même tout commerce aux endroits décrits au paragraphe a)". La corporation qui exploitera des commerces, j'ai mes réserves là-dessus. Je pense que c'est peut-être plus facile de louer à l'entreprise privée qui veut exploiter des commerces à l'intérieur des édifices de la corporation.

M. Lessard: Dans des cas où il y a des kiosques d'établis, où il y a des vitrines, quand on parle de commerces, elle peut bien, à un moment donné, les utiliser et faire sa publicité, comme nous le voyons à la Société des traversiers du Québec, qui exploite un certain nombre de choses sur ses bateaux, sur ses traversiers. Nous le mettons, en fait...

M. Russell: C'est déjà dans...

M. Lessard: Elle peut le donner à loyer, comme on le permet actuellement, par exemple, à la Société des traversiers du Québec, ou l'exploiter elle-même.

Le Président (M. Laplante): Article 38 adopté tel qu'amendé avec le papillon du ministre, avec l'ajout des paragraphes f) et i). Il n'y a pas de ii).

M. Lessard: Oui, il y a un ii).

Le Président (M. Laplante): A l'article 38? Je n'ai qu'un i), moi. Excusez.

M. Lessard: Oui.

M. Russell: Ici, on dit: "Malgré le pouvoir prévu au paragraphe e), la corporation ne peut aliéner, sans la permission du ministre, une pièce d'équipement ou une bâtisse pour laquelle elle a reçu spécifiquement une subvention".

On ne met aucune limite. C'est ce que je disais hier soir. Cela peut être pour une affaire de \$10 ou \$25, on veut prévoir quoi?

M. Lessard: Normalement, une pièce d'équipement ou une bâtisse de \$10, je pense bien...

M. Russell: Non, mais on parle de pièces. Cela peut être n'importe quoi.

M. Lessard: En fait, la seule chose... C'est ça. C'est que les subventions qu'on donne, c'est sur l'achat d'autobus.

M. Russell: Alors, si vous donnez des subventions aux corporations pour des déficits, cela peut-être regardé comme des...

M. Lessard: Non. Ce n'est pas une subvention sur une bâtisse ou subvention sur un achat d'autobus.

M. Russell: Mais cela peut être un autobus pour la "scrap", si on veut.

M. Lessard: Oui, cela peut être un autobus pour la "scrap".

M. Russell: Un autobus qui est "scrapé", qui est là, ça prend la permission du ministre pour le vendre.

Le Président (M. Laplante): Article 39 adopté?

M. Russell: Vous allez vite, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): Excusez! Avez-vous eu une réponse, M. le député de Brome-Missisquoi?

M. Lessard: Oui, ça peut être pour la "scrap".

M. Russell: Ce ne serait pas un autobus Bombardier, ça.

M. Lessard: Cela, on pourra en discuter très longuement, parce que nous sommes convaincus...

M. Russell: On va le faire.

M. Lessard: Soulevez un débat...

M. Russell: On a trop de plaisir à ça. Il ne faut pas se priver de ce privilège, voyons!

Le Président (M. Laplante): On va continuer sur l'article 39. Adopté?

M. Lessard: Soulevez un débat d'urgence. On va en reparler.

M. Russell: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 39, adopté?

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 40: Je crois qu'il y a un ajout.

M. Lessard: A l'article 40, je voudrais simplement expliquer... On a indiqué hier, à un moment donné, que le ministre s'arrogeait encore des pouvoirs, soit, en fait, de ne pas permettre, sans soumissions, des contrats en haut de \$25 000. C'est simplement l'application en relation avec le projet de loi no 36 du ministère des Affaires municipales,

qui dit qu'il y aura des soumissions publiques en haut de \$25 000 et négociation de contrats. Il devra au moins y avoir deux personnes qui... C'est-à-dire qu'on devra au moins demander deux appels d'offres pour les montants entre \$5000 et \$25 000...

M. Mailloux: Ce qui est à l'article 41.

M. Lessard: C'est ça. C'est conforme, d'ailleurs, aux commissions de transport existantes.

M. Russell: ... noté plus loin.

M. Lessard: Maintenant, il y a une petite correction...

Le Président (M. Laplante): Il y a une petite correction ici.

M. Lessard: ... au paragraphe... Un amendement, après le paragraphe 3, c'est-à-dire au début du paragraphe 4. "Sous réserve de son droit de n'accepter aucune soumission...", ce qui existe déjà, c'est-à-dire qu'on l'avait oublié dans notre loi, "... la corporation ne peut, sans l'autorisation préalable du ministre accorder le contrat à une personne autre que celle qui a fait, dans le délai fixé, la soumission la plus basse". C'est-à-dire qu'on garde ce qu'on a au ministère des Transports, à savoir que si la soumission est trop élevée, on garde la réserve qui peut peut-être dire tout simplement... En fait, la corporation ne donnera pas nécessairement le contrat au plus bas soumissionnaire. Elle devra le justifier.

M. Russell: Seulement une remarque. Sur l'amendement du ministre, je suis bien d'accord... on l'avait soulevé d'ailleurs, mais au dernier alinéa, s'il n'y a qu'un seul soumissionnaire, on dit que ça prend l'approbation du ministre. Des soumissions qui ont été demandées conformément à toute la réglementation, il n'y a qu'un seul soumissionnaire; ça semble bien normal et cependant, on enlève au bureau de direction le droit de donner cette soumission. Il faut retourner voir le ministre.

Je pense qu'à ce moment-là c'est enlever un pouvoir qui est bien normal, à moins qu'on n'ait pas confiance à une corporation.

M. Lessard: Ce n'est pas une question de non-confiance, c'est une question d'un meilleur contrôle aussi. Nous avons voulu être très prudents, comme nous l'a suggéré d'ailleurs, l'ancien ministre des Transports, à ce sujet, et on veut éviter toute possibilité...

M. Russell: Ce ne serait pas un excès de vigilance?

M. Lessard: J'aime autant faire des excès de ce côté que de me faire accuser de ne pas avoir été, à un moment donné, assez prudent.

M. Russell: Vous allez vous faire accuser de toute façon.

M. Lessard: J'en conviens...

M. Laplante: L'article 40 adopté avec modification. L'article 41, je crois qu'il y a aussi une petite modification.

M. Lessard: Oui, c'est qu'on avait placé dans l'article 41 que, lorsqu'il y avait deux soumissionnaires, deux fournisseurs, ils devaient avoir place d'affaires dans le territoire soumis à la juridiction de la corporation. Or, après discussion avec les corporations, avec les comités intermunicipaux de transport existants, on a constaté que ça donnait pas mal de limites. Prenons, par exemple, la rive sud de Québec. Cela veut dire que la rive sud de Québec devrait nécessairement acheter ses pneus à l'intérieur de son territoire, etc. Alors, nous avons mis, étant donné que, encore là, nous croyons qu'il y a une certaine responsabilité de la part des commissions de transport, nous modifications, nous remplaçons la clause existante par deux fournisseurs ayant une place d'affaires au Québec.

M. Russell: Par contre, si la corporation voulait acheter des pneus Michelin qui sont faits dans une autre province, même si on peut prouver que la qualité est meilleure...

M. Lessard: La politique d'achats doit s'appliquer.

M. Russell: La politique d'achats doit s'appliquer; mais cependant, dans la politique d'achats, on ne dit pas nécessairement manufacturés au Québec.

M. Lessard: Non, en fait, contenu québécois ou politique d'achats devra s'appliquer dans ces circonstances.

M. Russell: Les mêmes normes.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 41, adopté avec modification. L'article 42.

M. Mailloux: Aux articles 42 et 43, le ministre voudrait-il me donner un éclairage supplémentaire sur ce que suis en mesure de lire dans les deux articles?

Le Président (M. Laplante): Cela veut dire qu'on les étudie ensemble.

M. Lessard: En fait c'est que, tout simplement, il est possible, avec la permission du ministre, que la corporation municipale ou intermunicipale de transport, au lieu d'acheter ses véhicules, puisse simplement louer le matériel nécessaire à la réalisation de ses objets et, en particulier, le matériel roulant, à condition, dans ce dernier cas, que cette location soit faite d'un titulaire de permis à cette fin, lorsqu'un tel permis est requis.

C'est pour permettre qu'il y ait échange entre

certaines commissions de transport. Actuellement, par exemple, je pense que c'est la CTCUM qui loue des véhicules à Trois-Rivières. Il peut y avoir des périodes de pointe où une corporation municipale de transport a besoin, dans une région donnée, de plus de véhicules. On lui permet alors de pouvoir faire la location de ces véhicules d'une corporation de transport existante.

M. Mailloux: Elle pourrait en louer pour ses propres objets comme elle pourrait en louer pour les fins du service qu'elle doit également donner.

M. Lessard: Oui, c'est-à-dire que voici...

M. Mailloux: C'est que, tel qu'il est rédigé: "louer le matériel nécessaire à la réalisation..."; est-ce qu'on loue pour remplir le service?

M. Lessard: Elle peut, en fait...

M. Mailloux: Pour le donner elle-même, comme pour le faire exécuter par un autre?

M. Lessard: C'est cela.

M. Verreault: Ce qui permet d'échanger.

M. Lessard: Non, voici 43: "Pour ses propres fins, elle peut faire la location; la corporation peut louer le matériel nécessaire à la réalisation de ses objets, et, en particulier, le matériel roulant. Elle peut louer le matériel pour ses propres fins, pour l'exploitation de ses services." Cependant, pour permettre l'inverse pour qu'il y ait échange entre des corporations, en retour elle peut aussi louer à d'autres. Si, par exemple, Trois-Rivières a le droit de louer des véhicules, du matériel roulant de Montréal, en retour il faut permettre à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal de louer ses propres véhicules.

M. Mailloux: Ce n'est pas là que je veux en venir. Est-ce que, d'après la rédaction de l'article, on ne pourrait pas comprendre qu'une corporation municipale ou intermunicipale qui serait créée n'aurait pas, par cet article, la permission de louer d'un détenteur qui est déjà sur place, un détenteur privé, tout le matériel roulant, dont celui qui est déjà en service, qu'elle pourrait louer et exécuter elle-même le transport, tel que l'article est écrit?

M. Lessard: Non, on est obligé d'exproprier. Il n'existe plus à ce moment-là, aussitôt qu'il est constitué en vertu de la loi, article 50.

M. Mailloux: Là, le ministre préjuge de la décision de la commission que cela devra être exproprié. Tout à coup le ministre change d'opinion tantôt!

M. Lessard: Non, article 50: La corporation doit...

M. Mailloux: Oui, mais l'article 50 n'est pas encore adopté, M. le Président.

M. Lessard: Oui, c'est dans l'esprit du projet.

M. Mailloux: Dans l'esprit.

M. Verreault: ... exactement la même chose avec la Loi des transports pour permettre aux compagnies comme Voyageur, différentes compagnies, de faire l'échange de tels véhicules.

M. Mailloux: Advenant que le ministre atteigne ses fins et fasse accepter le projet tel que décrit, il pourrait louer d'une autre entreprise qui assure le transport en commun les véhicules pour donner le service. Est-ce que cela pourrait permettre à la corporation municipale ou intermunicipale de louer à d'autres pour donner des voyages à charte-partie ou autrement? Non? Parce que j'ai l'impression que...

M. Lessard: C'est-à-dire qu'à charte-partie, c'est un...

M. Mailloux: On va chercher à tout intégrer. Cela va intégrer les voyages à charte-partie.

M. Lessard: Oui, cela va être intégré. On va le voir tout à l'heure, à l'article 64. Ce qui arrive aussi, c'est que...

M. Mailloux: On veut faire exactement ce qui avait été fait à Lévis-Lauzon quand on a loué, à un certain moment donné, des véhicules de la Commission de transport de Québec.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: C'est ce qu'on faisait.

M. Lessard: Parfois, il peut y avoir des locations d'achat, on peut faire des locations d'achat.

M. Russell: M. le Président, juste une seconde.

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

M. Russell: J'ai une question. Le ministre a mentionné tout à l'heure qu'on pourrait louer de la Commission de transport de Montréal, qui n'est pas impliquée par cette loi. Est-ce que ce serait légal de louer d'elle?

M. Lessard: Actuellement, cela existe. Elle détient un permis.

M. Mailloux: Elle détient un permis.

M. Russell: C'est que je vois que, dans cet article, on prend beaucoup de précautions. La corporation peut, avec la permission du ministre, louer, ainsi de suite. A la fin, quand il aura loué, le

transporteur est obligé de transmettre les copies qui doivent être transmises au ministre. On fait travailler le ministre encore là, ce qui ne lui donne pas grand jeu.

M. Mailloux: Je pense que les véhicules qui appartiennent aux différentes commissions de transport ont la possibilité de circuler dans l'ensemble du territoire du Québec. Ils peuvent être loués pour circuler dans d'autres territoires que le territoire de la Commission de transport.

Le Président (M. Laplante): Est-ce qu'il y a d'autres questions aux articles 42 et 43?

M. Lessard: En fait, l'objectif c'est, par exemple, une période de pointe, comme le carnaval de Québec. Il arrive une situation où une commission de transport a besoin de 67 autobus de plus.

M. Mailloux: Cela marche.

Le Président (M. Laplante): Article 42 adopté.

M. Mailloux:... à louer également pour donner le service par l'entreprise privée c'était moins dispendieux.

M. Lessard: Là, c'est une philosophie différente.

M. Mailloux: On en reparlera à 50.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 43.

M. Russell: Il m'inquiète, l'article 43, M. le Président, parce que, avec toutes les obligations qu'a le ministre, j'ai peur qu'il laisse de côté la voirie et toutes ces choses. Il va s'occuper seulement du transport. On va le perdre ailleurs.

M. Lessard: Non. Ne vous inquiétez pas pour cela...

Le Président (M. Laplante): Un nouveau ministère. Article 43 adopté.

M. Lessard: Quand je serai crevé, il y aura d'autres députés pour me remplacer.

Le Président (M. Laplante): Article 44 adopté.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 45?

M. Mailloux: Ce ne sera pas long, un instant! Adopté.

Exploitation des réseaux de transport des personnes

Le Président (M. Laplante): On va au chapitre III, Exploitation des réseaux de transport de per-

sonnes. Article 46. On annonce aussi une modification.

M. Lessard: L'article 46 limitait le temps lorsqu'une corporation était constituée. On le remplacerait par le suivant: Elle était tenue d'établir un plan et devis de transport décrivant les services qu'elle entend fournir. On n'avait pas de délai. Dans le nouvel amendement, on détermine ceci: "La corporation est tenue d'établir au plus tard un an après la date de sa formation un plan et devis de transport décrivant les services qu'elle entend fournir à ses usagers." Dès sa constitution, la corporation peut fournir le même service que toute entreprise de transport en commun qu'elle a acquise conformément à l'article 50.

Autrement dit, dans l'article 46, ça pouvait durer cinq ans avant qu'ils déterminent un plan et devis, tandis qu'on dit, à l'intérieur... C'est la même chose, en fait, que le délai qu'on prévoit lorsqu'il y a fusion de municipalité pour élaborer un plan d'urbanisme, un an.

M. Mailloux: Adopté sur division.

Le Président (M. Laplante): Article 46, adopté sur division, nouvel article proposé par le ministre, sur vos papillons. Article 47, nouvel article pour remplacer dans le projet de loi 73.

M. Lessard: L'article 47, tel que rédigé, laissait passablement de possibilités, puisqu'on disait que la corporation devait consulter, pour l'élaboration de ses plans et devis, les associations ou personnes qu'elle juge représentatives.

Alors, la corporation aurait pu dire: Ecoutez, tu n'en juges pas une représentative; la représentation, c'est la chambre de commerce. Donc, on modifie, on remplace complètement l'article en disant: "La corporation doit, pour l'établissement de son plan et devis de transport, faire publier dans un journal, circulant dans son territoire, un avis de la tenue d'une assemblée spéciale, ayant pour objet d'entendre toute personne intéressée à lui faire des représentations". Ces personnes doivent manifester, par écrit, au secrétaire, leur intention de se faire entendre.

Le Président (M. Laplante): Article 47. Adopté. C'est un nouvel article au complet, qui biffe l'ancien article.

M. Lessard: Autrement dit, ce que je veux, l'esprit, c'est qu'au lieu de consultations un peu partielles, on dise: Avant que ce soit approuvé par le ministre, on devra faire une assemblée spéciale dûment convoquée, où les gens pourront analyser le circuit, faire leurs représentations et ensuite, là, c'est après que cette assemblée a eu lieu, que la corporation soumettra au ministre ses plans et devis pour approbation. Alors, il y a élaboration, consultation, acceptation.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Là, ça va un peu vite pour moi. M. le ministre, concernant l'article 47, avec ce que vous dites, le conseil d'administration décide, à la majorité des voix des membres du conseil, il n'est plus question de trois membres du conseil, ce qui créait une subtilité quant au degré de représentativité de chaque membre du conseil.

M. Lessard: Voici, c'est qu'on a remplacé... Une fois que la consultation est faite, normalement, il y a un plan préliminaire qui est préparé, c'est parce qu'on se demandait si l'article 47 venait avant l'article 48, ou l'article 48 avant l'article 47. En fait, c'est un plan préliminaire qui se prépare, soumis à la population, lors d'une assemblée prévue à l'article 47 et ensuite, arrive l'article 48 où le plan est adopté par les deux tiers des membres de la corporation.

Il y a un amendement aussi à l'article 48...

Le Président (M. Laplante): On va adopter l'article 47. Article 47. Adopté. Article 48. On biffe encore cet article 48, tel qu'il est au projet de loi, pour en présenter un nouveau.

M. Lessard: C'est ça, on parlait de consultations à l'article 47 et, à l'article 48, on disait: Plans et devis de transport établis par la corporation doivent être conformes aux directives fournies à cet effet par le ministre. Cela aurait été dur de faire de la consultation s'il y avait des directives établies par le ministre.

On modifie l'article 48 par le suivant: "La corporation doit ensuite dresser son plan et devis qui doit être approuvé par les deux tiers des membres du conseil d'administration de la corporation présente à l'assemblée, nonobstant l'article 29". D'accord. "Il doit sans délai être transmis..." parce que dans l'article 29, le nombre de voix par population... "Il doit sans délai être transmis au ministre qui l'approuve intégralement ou après modification. Toute modification au plan et devis doit être adopté et approuvé conformément au présent article".

Le Président (M. Laplante): Discussion sur le nouvel article 48.

M. Russell: Approuvé aux deux tiers?

M. Lessard: Oui, aux deux tiers, c'est ça.

Le Président (M. Laplante): Article 48. Adopté.

M. Vaugeois: Je ne le sais pas. J'imagine que le ministre a de bonnes raisons pour ne pas appliquer ici les modalités de l'article 29. Je trouve que cela peut donner un pouvoir assez important à de petites municipalités. Il pourrait y avoir une grosse ville... Je pense que c'est un peu le cas de Sherbrooke. Celle-ci a, autour d'elle, plusieurs petites municipalités de 2000, 3000 ou 4000 habitants. Elles pourraient s'imposer à la ville qui aurait l'essentiel de la charge, si on applique la règle des deux tiers... Tandis que si on applique la règle de

la majorité des voix, tel que les articles 25 et 29 le prévoient... Je ne le sais pas...

M. Lessard: Il faut corriger aussi la règle absolue prévue à l'article 29. Il s'agit d'une décision bien importante. Si, par exemple, la ville de Sherbrooke décide d'établir le plan et devis du parcours de ce transport en commun et que les autres municipalités sont obligées de participer à ce transport en commun mais ne sont pas satisfaites du plan et devis, qui aura été pratiquement établi exclusivement en vertu de l'article 29 par la ville de Sherbrooke, à ce moment-là cela peut faire sauter complètement toute la corporation.

Dans ce cas-là, comme il s'agit de l'importance d'entrer ou de ne pas entrer dans la corporation, il nous apparaît évident qu'au moins les deux tiers des membres de la corporation doivent être d'accord avec ce plan et devis. Sinon, si vous ne réussissez pas à avoir les deux tiers, et si vous gagnez simplement en vertu de l'article 29, je vous garantis que votre corporation intermunicipale ne durera pas longtemps.

M. Vaugeois: Bien, M. le ministre.

Le Président (M. Laplante): Article 48? M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Je voudrais reporter le ministre à l'article 29. Je pense qu'on devrait lire l'article 48 plutôt que l'article 47; c'est de concordance. Regardez l'article 29. On parle...

M. Lessard: C'est possible. Vous avez raison.

M. Russell: Il faudrait juste faire le changement, sans être trop formaliste.

M. Lessard: C'est cela, vous avez raison. C'est 48. C'est qu'on a fait un changement sans tenir compte de l'article 29. C'est très judicieux. On dirait, à l'article 29: Sous réserve du deuxième alinéa de l'article 48, au lieu de l'article 49.

Le Président (M. Laplante): D'accord. Article 29, amendé...

M. Lessard: Sous réserve de l'article 48, au lieu de 47.

Le Président (M. Laplante): D'accord. Article 29, amendé.

M. Lessard: Sous réserve de l'article 47.

Le Président (M. Laplante): A la première ligne, on remplace 47 par 48. Adopté?

M. Lessard: Attends un peu. Sous réserve du premier alinéa de l'article 48.

Le Président (M. Laplante): On relit l'article 29 amendé: Sous réserve du premier alinéa de l'article 48, les décisions de la corporation sont prises... Le reste de l'article est inchangé. Adopté?

Article 48, adopté tel qu'amendé. C'est un nouvel article. Article 49.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Laplante): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Avant que le ministre soumette son propre amendement, comme le mien se grefferait difficilement à la formulation de l'amendement...

Le Président (M. Laplante): A l'article 49 ou à l'article 50?

M. Mailloux: A l'article 49.

Le Président (M. Laplante): Excusez-moi, on a passé l'article 49.

M. Mailloux: Un instant! à l'article 49.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Charlevoix, à l'article 49.

M. Mailloux: Je n'aurais jamais été capable de le greffer à l'article 50, la formulation n'aurait plus marché. A l'article 49, c'est le principe qui est en cause. J'ai tantôt écouté l'honorable député de... celui qui était là.

M. Lessard: De Taschereau.

M. Mailloux: ... Taschereau, nous dire que, forcément, quand on établit un service de transport en commun, on devrait comprendre que c'était un peu comme les services d'aqueduc et d'égout, les services des vidanges, les services de la police; cela ne voulait pas dire que cela devait forcément être un service rentable. Je pense que je suis d'accord avec lui à ce sujet.

Par contre, chaque fois qu'une municipalité ou qu'une commission intermunicipale établit des services supplémentaires, elle doit viser, comme le gouvernement qui en fait la surveillance doit viser à ce que ces services soient donnés aux meilleurs coûts possible. Je ne voudrais pas me faire le défenseur, à outrance, de l'entreprise privée. Il y a forcément des failles dans ce système comme dans les services étatisés. Il n'en demeure pas moins que, dans le projet de loi, à l'article 49, tel que déposé, quand on lit l'article: "La corporation doit exploiter elle-même le réseau de transport de personnes décrit au plan et devis approuvé par le ministre" cela veut dire qu'il n'y a pas de latitude. C'est une obligation qui lui est faite d'exproprier, s'il y a déjà un service qui est en place et, par la suite, elle pourra, si elle le désire et si elle juge les conditions favorables, permettre de demander des soumissions publiques pour que le service soit donné par une corporation privée; mais c'est elle qui, au départ, doit être celle qui fournira les services de transport en commun.

M. Lessard: Etre propriétaire des services.

M. Mailloux: C'est exact. L'amendement que je voudrais apporter à l'article 49 se lirait ainsi: Qu'à la première ligne du premier paragraphe, le mot "doit" soit remplacé par le mot "peut". "La corporation doit"; remplacer, le mot "doit" par le mot "peut" et à la fin du premier paragraphe, on ajoute les mots suivants "s'il s'avère impossible d'accorder un contrat à l'entreprise privée."

Je ne me fais pas d'illusion avec l'amendement que j'apporte.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que vous auriez une copie de votre amendement, s'il vous plaît?

M. Mailloux: Je peux même vous donner l'original de mon amendement, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): L'amendement proposé par le député de Charlevoix se lirait comme suit: Qu'à la première ligne du premier paragraphe, le mot "doit" soit remplacé par le mot "peut", ce qui veut dire "La corporation peut exploiter elle-même le réseau de transport de personnes décrit au plan et devis approuvé par le ministre." C'est le premier paragraphe.

Deuxième paragraphe: Qu'à la fin du premier paragraphe, on peut ajouter les mots suivants: Cela veut dire qu'après les mots "par le ministre" on doit ajouter "s'il s'avère impossible d'accorder un contrat à l'entreprise privée" ce qui ferait en somme tout le premier paragraphe.

Le deuxième paragraphe est inchangé. Avez-vous besoin d'autres explications?

M. Vaugois: Cela devient: "S'il s'avère impossible de confier le contrat à l'entreprise privée, toutefois, avec la permission du gouvernement, elle peut". Donc, vous liez cela au deuxième paragraphe.

M. Mailloux: Non. Au premier.

M. Vaugois: En tout cas, cela revient au même.

M. Russell: "La corporation peut..."

Le Président (M. Laplante): Pour activer les travaux de la commission, je juge l'amendement tout de suite recevable. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je ne voudrais pas argumenter davantage sur l'amendement que j'ai apporté, parce que dans mon esprit, je connaissais le peu de réceptibilité que mon amendement aurait dans l'esprit du ministre. Mais de toute façon, ce n'est pas mon intention de discuter pas plus sur le fond que sur les autres amendements possibles. Je voulais simplement que le gouvernement ne fasse pas une obligation aux corporations municipales ou intermunicipales d'organiser ou d'implanter elles-mêmes les services de transport en commun. Elles auraient pu par cet amendement négocier, avec l'entrepreneur sur

place, à des conditions acceptables au gouvernement et à la corporation intermunicipale, pour continuer les services de transport.

Le Président (M. Laplante): M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, on a regardé l'ancienne loi du ministre des Transports qui, en fait, si cet amendement était accepté, reviendrait selon le principe de l'ancienne loi qui avait été préparée au ministère des Transports. Le problème qui se pose, c'est que nous serions encore dans une situation de monopole, c'est-à-dire que les commissions de transport seraient encore dans une situation de monopole pour "négocier" avec des transporteurs à qui on a donné un permis de transport sur un territoire donné. Plus que cela, c'est que le gouvernement subventionnerait indirectement, encore une fois, des entreprises qui fonctionnent plus ou moins bien et sur lesquelles on a plus ou moins de contrôle. Nous avons pris une option un peu comme celle qui, de plus en plus, nous conduit vers la municipalisation des loisirs. Je pense que le transport doit être municipalisé. C'est là une responsabilité, pas plus qu'on ne donne à contrat les services de police. On ne donne pas un contrat aux services d'éducation ou à d'autres services qui nous apparaissent essentiels. Or, comme nous sommes, de toute façon, dans l'obligation de subventionner indirectement les transporteurs privés, l'amendement tel que proposé reviendrait, en fait, à constituer des corporations intermunicipales de transport, mais en conservant exactement le même principe existant, à savoir que ce sont des transporteurs privés qui donnent le service. Si, plus tard, à cause des subventions que nous donnons à ces entreprises de transport, ces entreprises de transport améliorent le matériel roulant, si, à cause de ces subventions, ces compagnies de transport deviennent rentables, si dans cinq ans d'ici nous sommes dans l'obligation de racheter, on devra peut-être encore payer deux ou trois fois plus cher.

Nous avons un coût à donner, j'en conviens. Pardon?

M. Verreault: Pourquoi les acheter si vous voulez les vendre?

M. Lessard: Ce n'est jamais rentable, mon cher monsieur.

M. Verreault: Oui, mais si vous dites qu'un jour c'est rentable, alors vous parlez pour ne rien dire.

M. Lessard: Ce n'est pas cela que je dis. Je dis: Si, par exemple, dans deux ans, pas parce qu'elles sont rentables, mais si dans trois ou quatre ou cinq ans, parce que cela coûte comme cela a coûté à Trois-Rivières, par exemple, énormément cher et que les déficits des corporations intermunicipales de transport s'accumulent de plus en plus parce qu'elles n'ont pas de contrôle, parce que telle compagnie de transport a divisé, à un moment donné, son garage d'avec la vente des

pneus et d'avec le transport en commun et qu'on est dans l'obligation, à ce moment, d'exproprier en vertu de la Loi de l'expropriation, on devra payer possiblement peut-être trois ou quatre fois plus cher.

C'est dans ce sens-là que nous avons pris une option qui m'apparaît, en tout cas... Dans le choix qu'on a dans notre programme, nous avons décidé de donner une priorité au transport en commun et, dans ce sens-là, je pense qu'il faut accepter la municipalisation des transports en commun, un peu comme Trois-Rivières a dû le prendre, parce que ces gens se sont justement aperçus que ça coûtait plus cher, et je me demande justement si, dans certains secteurs — le député de Jonquière pourra intervenir — le système qui existe actuellement ne nous coûte pas plus cher que la municipalisation qu'on va faire.

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président...

Le Président (M. Laplante): Avec la permission des membres, le député de Jonquière n'étant pas sur la liste des membres...

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Laplante): D'accord? Le député de Jonquière.

M. Russell: C'est la démocratie.

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président...

Le Président (M. Laplante): Merci, messieurs!

M. Vaillancourt (Jonquière): ... je voudrais, brièvement, dire que je voterai contre l'amendement du député de Charlevoix pour les raisons invoquées par...

Une Voix: Il ne pourra pas voter.

M. Russell: Vous ne pourrez pas voter.

Le Président (M. Laplante): Vous ne pourriez pas voter.

M. Vaillancourt (Jonquière): Non, j'ai demandé le consentement, M. le Président, pour devenir membre de la commission, s'il vous plaît.

M. Mailloux: Ce serait votre intention.

M. Lessard: Tu ne peux pas voter... 142...

M. Vaillancourt (Jonquière): Est-ce que je pourrais devenir membre de la commission?

M. Mailloux: Vous avez le droit de manifester cette intention.

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président...

Le Président (M. Laplante): Contentez-vous de parler, mais non pas de voter.

M. Vaillancourt (Jonquière): ... que ce consentement s'appliquera également à l'article 50.

M. Mailloux: Cela va être inscrit au journal des Débats, votre intention.

M. Vaillancourt (Jonquière): Alors, M. le Président...

M. Lessard: Si on acceptait qu'il puisse remplacer un membre de la commission qui est absent, il n'y aurait pas de problème.

M. Mailloux: On n'aurait pas d'objection.

M. Vaillancourt (Jonquière): C'est ça. C'est ce que je demandais, M. le Président.

M. Lessard: Est-ce qu'il y a un membre de la commission qui serait absent?

Le Président (M. Laplante): Ce qu'on ne ferait pas au nom de la politique! Attendez! Mme Ouellette (Hull) serait remplacée, du consentement de la commission, par M. Vaillancourt (Jonquière).

M. Mailloux: C'est un précédent qu'on crée.

M. Vaillancourt (Jonquière): Je consens, M. le Président.

M. le Président, est-ce que...

M. Lessard: Pour autant que ce n'est pas un précédent, M. le Président.

M. Vaillancourt (Jonquière): C'est loin d'être un précédent.

Ce que je voulais dire, M. le Président, s'il vous plaît, c'est que je voterais — je voterai maintenant — contre l'amendement du député de Charlevoix pour les raisons invoquées par le ministre des Transports, et je pense qu'accepter l'amendement du député de Charlevoix, tel que rédigé, c'est donner, encore une fois, la possibilité de subventions à l'entreprise privée.

Actuellement, si je lis bien l'article 49, le principe, c'est l'exploitation par la corporation municipale ou intermunicipale, sauf qu'avec la permission du gouvernement, dans le deuxième paragraphe, le gouvernement pourra autoriser la corporation municipale ou intermunicipale à confier l'exploitation à une entreprise qui serait une entreprise privée.

En tout cas, nous, dans notre région, dans le Haut-Saguenay, on a connu des problèmes très particuliers, qui sont personnalisés, en raison du fait que les problèmes découlent justement de l'administration d'une des entreprises privées en question, et je pense que, même si on laissait le choix, dans le Haut-Saguenay, à la corporation municipale ou intermunicipale et, dans notre cas, ce serait une corporation intermunicipale — parce que je pense que c'est la seule solution logique au règlement du transport en commun dans le Haut-Saguenay — même si on laissait cette possibilité

de confier l'exploitation à l'entreprise privée, aucun membre de cette corporation, avec l'appui d'aucun conseil de ville, personne ne prendrait cette initiative.

Même si la loi est générale, il est bien évident que les gens du Haut-Saguenay se disent: Cette loi est pour nous autres, l'article 49 est important; l'article 50 également, on va le voir tout à l'heure.

M. le Président, je pense qu'il faut affirmer le principe que c'est la municipalisation en principe du transport en commun; nous remettons entre les mains du pouvoir local des responsabilités comme le ministre le disait tout à l'heure. On a été longtemps à critiquer le gouvernement en disant qu'il possédait tous les pouvoirs, qu'on ne décentralisait pas; actuellement, on donne des pouvoirs et je pense que nos édiles municipaux, par leurs représentants, auront l'occasion, pour une fois au moins dans le transport en commun, de démontrer qu'une bonne administration peut venir à donner un service en commun, peut-être pas rentable, mais, je pense, indispensable. Je n'ai pas assisté au discours du député de Taschereau, mais je confirme son opinion. Je pense que le transport en commun, idéalement, devrait possiblement devenir rentable un jour, mais on doit toujours l'envisager comme quelque chose d'absolument essentiel et indispensable.

Une Voix: ...

M. Vaillancourt (Jonquière): Le ministre dit non! Je n'ai pas demandé la permission au ministre pour intervenir, je dis ce que je pense. Le transport en commun, c'est indispensable...

M. Lessard: Je retire mon "non", M. le Président, je n'ai jamais dit non.

M. Vaillancourt (Jonquière): Cela m'aurait d'ailleurs bien surpris.

Le Président (M. Laplante): Les signes ne paraissent pas dans le journal des Débats.

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président, c'est ce que j'avais à dire. Je voterai contre cet amendement puisqu'il laisse la porte ouverte, encore une fois, à un système que l'on veut enlever. On veut affirmer, une fois pour toutes, le principe de la prise en charge par les corporations municipales ou intermunicipales du transport en commun; sauf exceptions, dans certains cas le ministre pourra autoriser les municipalités à aller vers l'entreprise privée.

Le Président (M. Laplante): C'est avec éloquence que vous avez fait valoir votre point de vue, M. le député de Jonquière.

M. Vaillancourt (Jonquière): Je le ferai à l'article 50, mais peut-être que, à ce moment, mes remarques seront autres.

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

M. Russell: Voyez-vous, M. le Président, quand on donne la chance à quelqu'un de voter, il vote contre nous.

Je suis favorable à l'amendement du député de Charlevoix et je suis heureux des paroles du ministre. Cela prouve exactement ce que j'ai dit hier soir en deuxième lecture, c'est de l'étatisme complet. Je pense que c'est clair à ce moment-ci. La confession est faite, l'aveu est fait et il ne faut pas se surprendre...

M. Lessard: Ce n'est pas de l'étatisme, ce sont des responsabilités.

M. Russell: C'est de l'étatisme complet et je ne peux être pour ces mesures dans le moment. C'est peut-être nécessaire dans certains milieux, mais, à moins qu'on ne me prouve le contraire — et ce n'est pas encore prouvé — je pense que l'entreprise privée a encore sa place et on doit s'en servir au maximum. La preuve que les corporations publiques sont plus efficaces n'est pas encore faite. Si on me fait cette preuve, je pourrai peut-être devenir sympathique à cette cause, comme l'est le ministre actuellement.

Dans les circonstances, je ne veux pas prolonger le débat, M. le Président. Il est évident que le ministre va voter contre nous et il a des adeptes. La motion va être battue, donc je proposerais qu'on la rejette sur division pour l'empêcher d'être votée.

Le Président (M. Laplante): J'aimerais laisser parler...

M. Lessard: Nous avons une preuve, c'est que le transport en commun par l'entreprise privée n'est pas rentable non plus.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, après avoir écouté notre honorable collègue de la région de Jonquière, et le ministre, et après avoir pris connaissance du premier alinéa de l'article 49 malgré que le livre vert, dont nous parle le ministre, sur l'ensemble des politiques de transport, ne soit pas encore entre les mains du public, est-ce que je dois en conclure que la prise en charge, par les municipalités, des transports en commun, indique que, dans la politique du livre vert, la philosophie qu'on y retrouve voudrait dire que le gouvernement se dirige vers la nationalisation de l'ensemble des transports suburbains et interurbains?

M. Lessard: Non. M. le Président, il n'y a pas de décision du ministre de prise à ce sujet. Nous réglons pour le moment les corporations intermunicipales de transport. Le livre vert aura pour objet de tenter de résoudre les problèmes bien concrets à l'intérieur d'une période assez limitée au lieu d'être une élaboration d'une grande politique pour une période de 25 ans. En ce qui concerne la question qui m'est posée par le ministre, nous n'avons pas pris de décisions à ce sujet.

M. Mailloux: Tantôt, M. le Président, en écoutant le ministre il a fait référence à une subvention de \$2 millions ou \$2,5 millions qui a été versée récemment à Métropolitain Transport qui, si ma mémoire est fidèle, effectue du transport et urbain et suburbain. Alors, on a parlé...

Le Président (M. Laplante): Est-ce que les membres...

M. Lessard: En ce qui concerne Métropolitain Provincial, j'ai déjà annoncé ma décision de le nationaliser puisque de toute façon nous payons.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que les membres sont prêts à voter sur l'amendement du député de Charlevoix?

M. Mailloux: J'espère.

M. Lessard: Sur division.

Le Président (M. Laplante): Rejeté sur division. Est-ce que les membres sont prêts à voter sur l'article 49?

M. Vaugeois: M. le Président...

Le Président (M. Laplante): S'il y a discussion là-dessus, je vais suspendre les travaux jusqu'à 20 heures. Si vous êtes prêts à accepter l'article 49 tout de suite, on va l'adopter, si vous n'êtes pas prêts, on suspend les travaux jusqu'à 20 heures.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais vous demander une faveur.

Le Président (M. Laplante): Oui, M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: A la lecture de l'ensemble des articles du projet de loi, je constate quand même que le gouvernement semble vouloir apporter des amendements mineurs à des articles qui sont au-delà de 78 et, quant à nous de l'Opposition officielle, il est fort possible qu'il n'y ait à peu près pas de discussion de notre part ou si peu...

Cela ne ralentira pas la commission. On ne pourrait pas, dans ces circonstances, ajourner à 20 h 15, étant donné la période des fêtes et mes collègues et moi-même, avons une réception qui peut peut-être nous retarder de quelques minutes. Cela ne retardera pas davantage...

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Est-ce le voeu des membres de cette commission qu'on suspende les travaux de cette commission à 20 h 15? M. le député de Trois-Rivières, peut-être.

M. Vaillancourt (Jonquière): On n'est pas invité.

M. Vaugeois: Si je comprends bien, nous allons revenir sur l'article 49.

Le Président (M. Laplante): On revient sur l'article 49. M. le ministre.

M. Lessard: Un instant, M. le Président. Est-ce que tout le monde est d'accord pour qu'on puisse aller jusqu'à 20 h 15?

Le Président (M. Laplante): 20 h 15.

M. Lessard: Je n'ai pas d'objection, au contraire.

M. Russell: A moins que le député de Trois-Rivières fasse de l'obstruction systématique sur ce projet de loi.

Le Président (M. Laplante): Suspension. Merci. J'espère que le député de Charlevoix va inviter le président.

M. Lessard: Non, non. Voici là...

Le Président (M. Laplante): Les travaux sont suspendus jusqu'à 20 h 15.

M. Lessard: C'est cela. D'accord!

Une Voix: J'espère que l'Opposition va arriver en...

(Suspension de la séance à 18 h 2)

Reprise de la séance à 20 h 14

Le Président (M. Laplante): A l'ordre, messieurs!

Reprise des travaux de la commission parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement, en vue d'étudier, article par article, le projet de loi 73. Nous étions rendus à l'adoption de l'article 49. La parole était au député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Merci, M. le Président. J'aimerais avoir la réaction du ministre à la suggestion suivante: Comme, dans l'article 1, on ne définit pas, ni nulle part ailleurs, je crois, ce que peut être un entrepreneur en transport et que, dans le cas auquel je me réfère, la ville est entrepreneur en transport, selon ma définition, je ne sais pas si le ministre serait d'accord pour qu'on le précise dans le paragraphe 2 de l'article 49, de telle manière qu'on pourrait le lire de la façon suivante:

"Toutefois, avec la permission du gouvernement, elle peut conclure un contrat pour l'exploitation d'un réseau de transport de personnes avec un entrepreneur en transport, y compris le cas où une ville aurait agi à ce titre, en suivant les formalités prévues par la présente loi".

Ce n'est peut-être pas nécessaire, si vos conseillers disent que c'est une redondance. Je n'insiste pas. Sinon, je pense que ce serait rendre service au cas qui nous concerne soit celui de Trois-Rivières, que de mentionner expressément qu'en l'occurrence cela pourrait être la ville qui serait considérée comme entrepreneur en transport.

Le Président (M. Laplante): Avez-vous copie de votre texte, s'il vous plaît?

M. Vaugeois: Oui.

Le Président (M. Laplante): Je vais vous lire la modification proposée par le député de Trois-Rivières. Article 49, deuxième paragraphe, troisième ligne. Ajoutez, après les mots "avec un entrepreneur..."

M. Vaugeois: M. le Président, si vous le permettez, j'aimerais d'abord avoir la réaction du ministre avant de le présenter de façon formelle.

Le Président (M. Laplante): D'accord, M. le député de Trois-Rivières. M. le ministre.

M. Lessard: L'interprétation que je donnais cet après-midi de la loi permettait justement de faire ces ententes, parce que le type de la loi, c'est la constitution de corporations municipales ou intermunicipales de transport, de telle façon qu'à la suite d'un protocole d'entente, selon ma perception, par exemple, entre deux ou trois municipalités, il était possible, pour une ville, de se constituer en corporation municipale de transport et de signer un protocole d'entente avec les villes environnantes et de négocier des contrats de services avec les deux autres villes. Je donnais l'exemple

de Sherbrooke qui pouvait se constituer en corporation municipale de transport et, par la suite, négocier un contrat de services avec Lennoxville.

Mais, il semble qu'il faudrait peut-être ajouter— j'aimerais bien qu'on le regarde comme il le faut— à l'article 49, sans définir en fait un entrepreneur en transport, ce qui est assez clair dans les définitions, "ou avec une municipalité qui donnerait déjà le transport en commun".

M. Vaugeois: Très bien.

M. Lessard: ... en suivant les formalités prévues par la présente loi.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que cela voudrait dire, M. le ministre, qu'à la troisième ligne, après "un entrepreneur en transport", vous ajouteriez...

M. Lessard: "ou avec une municipalité qui donnerait déjà les services du transport en commun".

M. Mailloux: Est-ce à dire qu'à ce moment-là ce serait la municipalité qui donne déjà un service de transport en commun qui aurait à fixer ses conditions aux municipalités qui viendraient la joindre pour l'implantation d'un transport inter-municipal?

M. Lessard: Il faudrait à mon sens — c'est pour cela que j'hésite — que dans ce cas-là la municipalité devrait soumissionner comme n'importe lequel autre entrepreneur. J'ai l'impression que... J'hésiterais énormément...

M. Vaugeois: Dans l'esprit de ce que j'introduis comme élément de discussion, vous avez parfaitement raison, M. le ministre. Il s'agit de placer une ville qui est déjà un entrepreneur en transport dans une situation au moins équivalente, comparable à une autre sorte d'entrepreneur privé. Je ne veux pas aller plus loin que cela avec cet élément. C'est de donner au moins la chance à une ville qui existe comme entrepreneur en transport...

M. Lessard: Elle devra soumissionner, à ce moment-là, au même titre que tout autre transporteur.

M. Vaugeois: Exactement.

Le Président (M. Laplante): Seriez-vous d'accord pour suspendre l'article 49 jusqu'à ce que le ministre puisse rédiger une nouvelle version?

M. Russell: ... interprété dans l'article 69.

Le Président (M. Laplante): Article 49, suspendu. Il y avait aussi l'article 29 qui était suspendu et l'article 23.

M. Lessard: Il semble qu'il n'y a pas de problème.

M. Russell: C'est tel que défini à l'article 69 ou 70 et suivants.

Le Président (M. Laplante): On appelle l'article 50...

M. Russell: Un instant, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): ... où il y a correction de la part du ministre, pour le remplacer par un nouvel article.

M. Russell: Ce sont les conditions, d'ailleurs, pour l'entreprise privée. Ce sont les mêmes conditions.

M. Lessard: Tel que prévu à l'article 69 de la loi. C'est sur le même pied.

Le Président (M. Laplante): Article 50?

M. Lessard: M. le Président, à l'article 50, j'ai un amendement. Qu'on lise bien l'amendement, je l'expliquerai tout à l'heure. "La corporation doit, avant de commencer l'exploitation de son réseau de transport de personnes ou d'en confier l'exploitation suivant le deuxième alinéa de l'article 49, acquérir, soit de gré à gré, avec l'autorisation du ministre, soit par expropriation, le capital-actions ou les biens meubles et immeubles de toute entreprise ou municipalité titulaire d'un permis de transport en commun et exploitée, en tout ou pour la plus grande partie, à l'intérieur du territoire soumis à la juridiction de la corporation.

Aux fins du présent article, les biens meubles et immeubles sont les actifs servant exclusivement à l'exploitation du service de transport en commun ou d'un autre service de transport de personnes."

Je m'explique. C'est que l'article 50, tel qu'il avait été constitué auparavant, laissait, à mon sens, des ouvertures immenses pour des transporteurs qui voulaient se faire exproprier entièrement. Je pense à un transporteur en particulier, sans le nommer, qui a des terrains qu'il utilise indirectement, en fait, pour faire son transport. Il aurait pu, à ce moment, vouloir ou prouver devant le tribunal d'expropriation que ce terrain était directement relié à son service de transport en commun ou encore prouver aussi que sa Cadillac qu'il utilisait comme directeur général du transport était un service du transport en commun. Vous ne pouvez pas acheter la Cadillac, ni les terrains, ni la bonne femme; alors, c'est pour cela que j'ai mis une limite, à un moment donné, une certaine balise pour qu'on évite cela.

M. Russell: Une bonne femme, cela dépend de l'âge.

M. Lessard: D'accord. Je ne veux pas que le tribunal l'exproprie.

J'ai fait cet amendement pour baliser un peu, devant le Tribunal d'expropriation, les meubles et immeubles que nous devons exproprier, ces

meubles et immeubles devant servir principalement ou en grande partie au transport en commun. Cela évitera ainsi que nous soyons dans l'obligation d'acheter des choses qui soient reliées indirectement au transport en commun et qui ne soient pas véritablement nécessaires pour exploiter le service du transport en commun.

Le Président (M. Laplante): Le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Je comprends que c'est le deuxième paragraphe qu'on ajoute qui apporte les balises dont vient de parler le ministre des Transports quant au cas qu'il a en mémoire. Ce n'est pas sur cet ajout que je veux parler.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Mailloux: Je n'ai pas d'objection sauf que j'ai une intervention à faire et peut-être un amendement à proposer. Mais avant de le proposer, je voudrais en donner lecture devant le ministre. S'il a des objections, on verra si on doit le présenter ou pas. L'amendement que je voulais apporter se lisait comme suit: Qu'à l'article 50 — la même chose apparaîtra tantôt à l'article 54 — on ajoute les paragraphes suivants... Après la nomenclature dont vient de faire mention le ministre des Transports, on dirait: Les employés des entreprises de transport en commun ainsi acquises de gré à gré ou par expropriation deviennent les employés de la corporation s'ils sont encore à leur emploi au moment de l'acquisition. La corporation est tenue de respecter intégralement les conventions collectives, les contrats d'engagement, les salaires et les conditions de travail de ses employés.

M. Lessard: J'ai moi-même posé la question concernant la possibilité d'amender le projet de loi en ce sens lorsque j'ai étudié le projet de loi. Or, l'article 36 du Code du travail précise très bien et très clairement que, lorsqu'il y a expropriation ou achat par une autre entreprise, les conditions de travail sont intégralement respectées, tous les employés doivent être intégrés à l'intérieur de l'entreprise. J'avais justement, dans le premier projet de loi, vu un article qui disait: Nonobstant l'article 36 du Code du travail — cela m'avait mis un peu la puce à l'oreille — et j'ai vérifié l'article 36 du Code du travail. Je pense que ce serait simplement ajouter quelque chose qui est déjà prévu très clairement dans une loi. Est-ce qu'on a ici l'article?

M. Mailloux: M. le Président, nonobstant ce que vient de dire le ministre, comme ça n'ajoute pas et ne complique pas la mise en place du projet de loi, qu'est-ce que le gouvernement a à l'encontre de l'addition de clauses que l'on retrouve peut-être dans la loi du travail? Je pense que ça ne ferait forcément que clarifier l'intention du législateur. Je pense que tout le monde est d'accord que les employés qui sont visés par l'expropriation ou l'acquisition de gré à gré ont quand même droit à ce que les privilèges qui leur sont consentis par la

convention de travail puissent se continuer. Je ne vois pas où ça pourrait nuire à l'adoption du projet de loi ou à le compliquer qu'on ajoute à ça...

M. Lessard: Le problème qui existerait, — j'ai demandé l'article 36 du Code du travail — c'est que ça laisserait quasiment entendre que le Code du travail ne s'applique pas parce qu'on le met dans le projet de loi. Ce serait de la redondance. C'est très clair. Si on veut modifier — et en fait c'est ce que j'avais fait valoir devant le Conseil des ministres — le Code du travail, on le modifiera. Mais, en ce qui concerne ce projet de loi, c'est que, si j'avais voulu enlever cette protection pour les employés, j'aurais dû l'indiquer, nonobstant l'article 36. Or, dans le cas de fusion, le Code du travail est très clair, dans le cas de fusion, d'expropriation, de changement d'entreprise, je pense qu'on ne peut pas être plus clair que ce qui est prévu dans le Code du travail actuellement. L'autre jour, dans la région du Haut-Saguenay, j'ai eu le même problème vis-à-vis des syndicats. Ils m'ont soumis qu'ils voulaient que j'intègre cet article; je leur ai lu, à ce moment, l'article 36 du Code du travail et ils m'ont dit que ça ne pouvait pas être plus clair que cela. On ne peut pas à chaque fois, étant donné que le Code du travail a déjà défini un certain cadre en ce qui concerne les fusions, expropriations, etc., le répéter, c'est clair. Je ne rejette pas l'amendement parce que, si vraiment il n'y avait pas eu quelque chose de précis dans le Code du travail à ce sujet, soyez convaincu — même le ministre de la Justice est intervenu auprès de moi à plusieurs reprises pour dire: Oui, mais qu'est-ce qui arrive aux employés? — que si je n'avais pas eu cette conviction, j'aurais inscrit cet amendement à l'intérieur du Code du travail.

M. Mailloux: La seule observation supplémentaire que je voudrais apporter est la suivante. Antérieurement, durant l'étude du projet de loi, au moment où il a été question de la possibilité...

M. Lessard: Si vous permettez, est-ce que je pourrais lire l'article? C'est l'article 36 du Code du travail. "L'aliénation ou la concession totale ou partielle d'une entreprise autrement que par vente en justice n'invalide aucune accréditation accordée en vertu du présent code, aucune convention collective, ni aucune procédure en vue de l'obtention d'une accréditation ou de la conclusion ou de l'exécution d'une convention collective".

Concernant le nouvel employeur. "Sans égard à la division, à la fusion ou au changement de structure juridique de l'entreprise, le nouvel employeur est lié par l'accréditation ou la convention collective comme s'il y était nommé et devient par le fait même partie à toute procédure s'y rapportant, aux lieux et places de l'employeur précédent."

M. Mailloux: La seule observation supplémentaire que je voudrais apporter est la suivante. Antérieurement, dans le projet de loi, quand il a été question des handicapés, pour lesquels on devrait autoriser les municipalités ou les commissions in-

termunicipales à possiblement mettre en place un système de transport pour handicapés, cela existait déjà dans la loi des handicapés, textuellement.

M. Lessard: Oui, je comprends.

M. Mailloux: C'était simplement pour donner suite à un vœu qui a été ajouté dans le projet de loi pour les handicapés. C'était simplement dans ce sens que je l'apportais.

M. Lessard: Oui. La différence c'est que, si je comprends le député de Charlevoix, dans le cas de l'article 38, on précisait les pouvoirs de la corporation. Remarquez que j'ai eu les mêmes interrogations.

Le Président (M. Laplante): Le député de Viau.

M. Lefebvre: Dans le deuxième paragraphe, quand vous utilisez exclusivement une exploitation du service, je me demande s'il n'y aurait pas des problèmes. Est-ce que cela comprend les garages, par exemple les ateliers d'entretien?

M. Lessard: Oui, cela comprend les garages.

M. Lefebvre: C'est là. La ligne de démarcation entre votre terrain de tout à l'heure et le garage du marchand de pneus est assez floue et pourrait avoir des...

M. Lessard: Nous avons tenté de baliser, mais il reste — et c'est une décision que nous avons prise — que nous avons une Loi de l'expropriation, loi qui a été votée, je pense, en 1975. Je sais bien que, pour certains, on affirme que ces gens, étant donné qu'ils ont reçu des subventions du gouvernement et ont été rentabilisés par le gouvernement, on devrait les exproprier directement en évaluant nous-mêmes leur actif.

Je pense qu'il faut laisser une marge de manoeuvre et ça, c'est tout à fait normal, au Tribunal d'expropriation. Nous aurons la possibilité, comme ministère des Transports, pour les municipalités directement concernées, de faire valoir nos revendications ou de faire valoir, en fait, l'argumentation devant le Tribunal d'expropriation. Il appartiendra, de toute façon, au Tribunal d'expropriation, de juger si c'est véritablement nécessaire pour l'exploitation du service.

Si, quant à nous, on dit que le terrain, on n'en a pas besoin, et ainsi de suite, il y a toujours une marge de manoeuvre dans une loi, on ne peut pas tout enlever, on ne peut pas toujours tout couvrir. On a essayé de baliser, mais je vous dis qu'on ne peut pas tout baliser. Il y a un tribunal, mais parfois, la justice, on peut dire qu'elle juge mal et parfois qu'elle juge bien. On verra, mais je pense bien qu'il faut s'y fier, tant et aussi longtemps que ça existera comme ça.

M. Mailloux: Suite à l'observation qui vient d'être faite sur l'amendement que vous apportez à l'article 50, les conseillers juridiques me diraient,

quand vous dites à la dernière phrase: "Ou d'un autre service de transport de personnes", est-ce qu'il ne serait pas nécessaire d'écrire: "ou d'autres services de transport de personnes"; pour garages, ateliers de réparations et d'autres, est-ce que ce ne serait pas écrit d'autres, au pluriel?

M. Lessard: Le garage, je dis bien, les biens meubles et immeubles sont les actifs servant. Les biens meubles et immeubles, le garage est un bien immeuble.

Le Président (M. Laplante): Sur l'article 50, le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Merci, M. le Président.

M. Lessard: Amours, délices et orgues.

M. Vaugeois: Je pense que, pour moi, c'est un peu le coeur du problème. Le ministre sait jusqu'à quel point l'essentiel et l'esprit de la loi, ont toute mon adhésion. Sur l'article 50, j'en ai discuté avec le député de Jonquière qui m'avait prévenu que, s'il n'était pas arrivé à ce moment-ci, il souhaitait que je me fasse l'interprète de son point de vue, ce qui me donne à croire que le point de vue que je veux apporter n'est pas unique au cas de Trois-Rivières.

En gros, on aimerait que l'article 50 suggère ceci: Nous invitons des corporations municipales ou intermunicipales à se créer, nous voulons qu'elles démarrent sur le meilleur pied possible. Elles ont à affronter un obstacle juridique en partant, c'est que, dans certains cas, il existe des permis de transport donnés par la Commission des transports. C'est le problème, à mon avis, du gouvernement, soit de la Commission des transports ou du ministre des Transports.

Mais le ministre fait signe que non, il a sans doute raison.

Sauf que ce qu'on peut souhaiter, à notre avis, c'est que les corporations en voie de formation soient invitées à acheter, si possible, et si elles y trouvent leur intérêt, des installations que les détenteurs de permis ont déjà. De telles transactions ayant lieu, l'article de la loi est bien fait. A ce moment-là, pour le permis, c'est réglé, c'est liquidé.

Mais si les corporations en voie de formation n'ont pas intérêt à acquérir ces biens, je souhaiterais que ce soit le gouvernement, à un palier ou à un autre, qui fasse son affaire de ce problème que constitue l'octroi et l'existence de permis de transport. Je souhaiterais qu'on ne donne pas la charge à ces nouvelles corporations de faire face à la fois à des problèmes financiers et à des problèmes psychologiques de départ.

De toute façon, si nous les amenons à faire des frais dont ils ne tirent pas vraiment leur profit, nous retrouverons ces montants d'argent dans les déficits éventuels que nous aurons à partager.

Essentiellement, M. le ministre, je souhaiterais que cet article 50 soit à peu près construit de la façon suivante: La corporation doit, comme c'est

dit là, chercher à acquérir de gré à gré, avec l'autorisation du ministre, le capital-actions, etc.

Après cela, advenant le cas où une telle acquisition ne puisse se faire, ou n'ait pas eu lieu, le ministre intervient, selon différentes modalités qui peuvent être l'expropriation, mais qui peuvent être aussi une forme de dédommagement. Nous savons qu'en pratique, il y a peu de compagnies qui ont des permis d'exploitation pour une seule ville. Souvent, ces entreprises ont plusieurs permis de transport et jouent à plusieurs niveaux. Finalement, je pense que cette entreprise pourrait accepter, dans certains cas, non pas une expropriation, mais une forme de dédommagement. Elle partirait avec ses équipements et les utiliserait dans un autre réseau de transport qu'elle pourrait avoir.

Je pense qu'il y a différentes possibilités qui pourraient se rencontrer. Je souhaiterais donc fortement que le ministre se penche, d'ici les quelques heures qui nous séparent de la fin de l'étude de ce projet de loi, sur cette question qui, à mon avis, aurait un effet psychologique considérable, qui permettrait en plus aux corporations nouvelles de partir sans charge financière non justifiable pour les services qu'elles se préparent à donner elles-mêmes.

M. Lessard: Si je comprends bien, vous proposez, s'il n'y a pas d'entente et que la corporation intermunicipale de transport ne veut pas acheter les autobus qui sont actuellement la propriété des transporteurs, que le gouvernement s'en charge et que la corporation intermunicipale de transport ait la possibilité d'acheter de nouveaux autobus, quitte, pour le gouvernement, à conserver les autobus qui sont plus ou moins utilisables et pour la commission de transport, de partir à zéro.

Il faut bien distinguer deux choses là-dedans. En ce qui concerne l'acquisition de gré à gré, la corporation municipale de transport qui sera constituée pourra faire cette acquisition de gré à gré. S'il n'y a pas accord, c'est dans ce sens-là que nous devons agir avec une certaine justice.

S'il n'y a pas acquisition de gré à gré, le ministre lui-même ne peut pas se faire justice. Lorsque le transporteur refuse d'accepter le montant d'argent qui lui est proposé, je pense que le tribunal d'expropriation doit faire la part des choses.

En ce qui concerne le fait que le gouvernement du Québec devrait se charger de tout le système et payer entièrement toute l'expropriation quitte à permettre à la Commission des transports de partir à zéro, je pense que c'est là un problème que je ne pourrai pas résoudre ce soir. Le problème existe en vertu d'un autre règlement, qui est l'article 3 de la Loi du ministère des Transports qui dit que le ministre peut donner des subventions. Nous donnons d'ailleurs des subventions pour l'expropriation. Nous pouvons peut-être envisager, en regardant la loi, d'augmenter les subventions pour l'expropriation au-delà de 30%, 40% ou 50%, mais je ne peux actuellement, comme ministre, en prendre la responsabilité parce que tout cela devra passer par le Conseil du trésor et être accepté par le Conseil des ministres.

De même, j'ai indiqué que, en ce qui concerne

la participation au déficit de 45% à 55%, si, comme gouvernement, nous décidons de donner une priorité encore plus grande au transport en commun et d'aider particulièrement les villes dans ce secteur, on pourra envisager — c'est ce que nous faisons actuellement avec le ministre des Finances et le ministre des Affaires municipales — une autre forme de subvention au déficit. Je pense bien que, dans le sens de la loi, si nous voulons donner aux corporations intermunicipales ou aux corporations municipales de transport une certaine autonomie, nous devons aussi leur donner des responsabilités. Si nous achetons tout, on peut continuer aussi selon le principe suivant en disant: On va donner le service nous autres mêmes.

Je pense que, pour le moment, en tout cas, ce sont là des dépenses qui pourraient être considérables, globalement parlant, pour le gouvernement. On ne peut s'engager ce soir dans une loi ou un article de loi qui force le gouvernement à acheter au nom de l'ensemble des corporations municipales ou intermunicipales de transport. Je pense que ce serait aller au-delà de ce qui nous est permis dans les règlements qui existent au Conseil du trésor et au Conseil des ministres.

M. Vaugeois: Je remercie le ministre de sa réponse.

M. Lessard: C'est bien clair.

M. Vaugeois: Il y a une modification dans la nouvelle rédaction de l'article 50 qui n'a été relevée par personne. Evidemment, elle ne m'a pas échappé parce qu'elle me touche.

M. Lessard: Oui.

M. Vaugeois: On ajoute, après "entreprise", l'expression "aux municipalités titulaires d'un permis de transport en commun". Cela va placer la corporation intermunicipale éventuelle, qui va se créer chez nous — je vais tout faire pour qu'elle se crée, soit dit en passant — cela va la placer dans une bien drôle de situation.

M. Russell: Du patronage.

M. Vaugeois: Pardon?

M. Russell: Du patronage.

M. Vaugeois: Non, je crois à cette loi, M. le député. Cela va placer cette nouvelle corporation dans la situation où elle va avoir à traiter avec une compagnie qui, dans une ville, a un permis qui vient à échéance au mois d'avril 1978 et qui n'est probablement pas protégée par la nouvelle loi que nous sommes en train d'étudier. Dans le cas de Trois-Rivières-Ouest, il y a un point d'interrogation. Dans le cas du Cap-de-la-Madeleine, il y a une compagnie qui s'est formée dans le contexte de l'étude d'une semblable loi, qui s'est donnée des installations d'une façon qui est perçue dans le milieu comme pouvant reposer sur le pari qu'éven-

tuellement il pourrait y avoir quelque chose comme une expropriation. En tout cas, cela se dit. Enfin, éventuellement, la corporation intermunicipale aurait à racheter, probablement de gré à gré dans ce cas-là — mais encore là on ne sait jamais — les installations de la ville principale, membre de la future corporation intermunicipale.

Vous admettez, M. le ministre, que cela va nous faire une situation un peu complexe, et on va comparer, forcément, les équipements que la nouvelle corporation aura à acheter de la ville de Trois-Rivières, qui a des équipements fantastiques, qui sont appréciés du public, parce qu'on a un résultat remarquable. Je tiens à répéter, à cet égard, que Trois-Rivières est partie d'un déficit inférieur à la subvention qu'avait le transporteur privé précédent. Ce déficit diminue année après année. C'est un défi que Trois-Rivières veut continuer de relever, non pas avec l'illusion d'annuler le déficit, mais de le réduire au moins. À côté de cela, il y a la récupération d'équipements de transport en commun du Cap-de-la-Madeleine qui, eux, sont relativement désuets. S'ils étaient utilisés par la nouvelle corporation pour le transport en commun, cela créerait tout de suite une espèce de handicap au succès de la corporation nouvellement créée.

En tout cas, je ne demande pas au ministre de répondre à toutes ces questions ce soir, mais je pense qu'il y a là des éléments dont on doit tenir compte. Vous avez fait une ouverture sur le montant possible de la participation du gouvernement à de telles acquisitions. Je pense qu'il y aurait là un élément de solution.

M. Lessard: Comme membre du caucus, vous pourriez aussi avoir votre mot à dire là-dedans.

M. Vaugois: J'aimerais mieux le dire à...

M. Lessard: Nous avons voulu couvrir toutes les possibilités d'entrepreneur. Il arrive — c'est pour cela qu'à l'article 121, vous voyez la ville de Trois-Rivières — que nous avons un cas unique, qui est la ville de Trois-Rivières; il fallait donc le souligner dans l'article 50 en ce qui concerne les expropriations, dans le sens suivant: Si, par exemple, la corporation intermunicipale de transport se constitue entre Trois-Rivières-Ouest, Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine, je pense qu'il est tout à fait normal que cette corporation intermunicipale de transport qui se constituerait, que la municipalité ou la ville donne déjà le transport en commun et qui a de l'équipement soit soumise aux mêmes conditions que les autres compagnies qui sont des entrepreneurs privés, mais qui, elles, doivent être expropriées. Il appartiendra à la corporation, globalement, de faire et l'expropriation du service qui est donné à Trois-Rivières-Ouest et l'expropriation du service qui est donné par la ville de Trois-Rivières à Trois-Rivières et l'expropriation aussi du service au Cap-de-la-Madeleine. Cependant, ceci n'exclut pas non plus la possibilité que nous avons analysée cet après-midi, à savoir que la ville de Trois-Rivières négocie un contrat de services avec les deux autres villes. Nous avons voulu couvrir aussi, par le deuxième

paragraphe, le cas où on pourrait prolonger et dire pour la ville de Trois-Rivières, par exemple, qu'il y a un certain nombre de terrains qui sont reliés au transport en commun qui est fait par la ville de Trois-Rivières. Nous avons voulu le couvrir en même temps par le paragraphe b). Je pense que la ville de Trois-Rivières doit être, et c'est une protection pour vous autres, soumise aux mêmes conditions que le transporteur privé.

Le Président (M. Laplante): L'article 50 tel que... Oui, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, si vous me permettez, ce sont simplement quelques remarques là-dessus, parce que je pense que le député de Trois-Rivières a soulevé un point drôlement important; c'est un problème qui se présentera dans plusieurs villes, que le ministre connaît d'ailleurs. Je pense bien que le but de cette loi, c'est de régler tous ces problèmes qui existent actuellement. Ce qui va se présenter dans plusieurs de ces cas — je ne mentionne aucun cas en particulier — c'est qu'il y a des exploitations actuelles qui sont endettées.

On va les exproprier, à ce moment-là...

M. Lessard: Je ne comprends pas ce que vous me dites.

M. Russell: Qui sont endettées.

M. Lessard: Quel type d'exploitation?

M. Russell: Des entrepreneurs privés ou même d'autres corporations municipales qui sont organisées et qui sont déficitaires actuellement et dont l'équipement laisse à désirer. On va créer une nouvelle corporation qui va ramasser tout ce paquet de ferraille — je ne sais pas si c'est l'expression que le ministre pourrait utiliser, en tout cas je l'utilise — et on sait que...

M. Lessard: Dans certains cas c'est vraiment de la ferraille.

M. Russell: ... dans quelques années on va être obligé de renouveler tout l'équipement. Cette ferraille est peut-être à un prix assez élevé, aux livres. Cette nouvelle corporation va donc être prise avec ce paquet de ferraille, des bâtisses qui ont peut-être été négligées au niveau de l'entretien, d'équipement, de mécanique. On va donc se ramasser avec un déficit accru, du moins il va falloir mettre de l'ordre là-dedans. Et qui va être pris avec le déficit? Cela va être la nouvelle corporation et le déficit va être comblé par les ou la municipalité dans certains cas, et le gouvernement dans d'autres cas. Je ne sais pas si le ministre...

M. Lessard: C'est un peu le problème que j'ai eu lorsque j'ai analysé l'ancien projet de loi. Le député de Charlevoix avait indiqué qu'il avait fait des balises dans l'expropriation. Je pense que c'est dangereux de fixer des balises actuellement

en ce qui concerne l'expropriation, parce qu'il y a un tribunal qui est là.

Je conviens qu'il y a un risque, mais ce n'est pas parce que — comme je le disais tout à l'heure — parfois au niveau de la justice il y a de mauvaises décisions, que nous ne devons pas respecter, comme ministère des Transports, notre propre loi. Il nous appartiendra par exemple, comme ministère des Transports et en même temps impliqué dans la participation au déficit, d'envoyer nos experts devant le Tribunal des transports et d'expliquer au juge qu'un certain nombre d'autobus ou que le garage existant ne sont pas de telle valeur ou encore que ces autobus ne pourront être utilisés parce que c'est de la ferraille. Il nous appartiendra de le démontrer, mais en justice je pense que c'est tout à fait normal de ne pas se faire à la fois juge et partie.

S'il avait fallu que le ministre des Transports décide de baliser et de dire qu'il appartiendra au ministère des Transports d'évaluer l'actif ainsi que la valeur d'achalandage de ces compagnies, je suis convaincu que nous aurions eu un tollé non seulement de la part des transporteurs, mais de la part aussi de l'Opposition et d'autres secteurs de la société parce que je pense que cela aurait été injuste, exactement comme si je disais que, lorsque je construis une route et que je dois exproprier votre maison, il m'appartient de déterminer quel est le prix que je donne à votre maison. Il vous appartient, à vous, si vous décidez de ne pas céder de gré à gré, de faire valoir devant le tribunal que votre maison vaut peut-être moins que ce que vous aviez estimé, et le tribunal tranchera.

M. Russell: D'accord. Mais il y a une chose qui ne sera quand même pas tranchée. Il faut admettre ceci. Si on achète des actions, il faut prendre l'actif et le passif.

Quand on prend l'actif et le passif, on a les dettes; si c'est une corporation déficitaire, on va se ramasser avec les dettes, c'est ça le fléau.

Une Voix: ...

M. Russell: Non, pas nécessairement. Quand vous prenez un bilan, vous achetez les actions, et même si vous payez les actions \$1, vous récoltez l'actif et le passif. Si c'est déficitaire, vous avez le déficit à combler. En plus de ça, si, à l'intérieur de l'évaluation de la corporation, lorsque le bilan a été fait, l'équipement est évalué à un montant qui est beaucoup inférieur à sa valeur réelle, le déficit est encore plus grand et on sera forcément obligé de le payer et ce seront les municipalités qui font partie de cette corporation, ainsi que le gouvernement, qui vont payer une partie du déficit que le ministre a admis cet après-midi. Il n'y a pas de cachette dans ça. Si je me reporte à la référence que faisait le ministre tout à l'heure; j'ai eu et vécu l'exemple de l'expropriation où il y avait un individu qui avait une maison de \$30 000, mais il avait eu l'habileté d'avoir des gens qui lui avaient prêté \$50 000. Il avait donc une hypothèque de \$50 000 et parce qu'il avait une hypothèque de \$50 000, il a tenté de le prouver, et il a eu raison en cour. Le

juge lui a donné raison parce qu'il avait une hypothèque de \$50 000 sur une maison; l'expropriation a avoué \$50 000 sur une maison qui en valait \$30 000.

M. Lessard: Je comprends, mais l'évaluation se fait selon l'actif et le passif, ce n'est pas seulement selon les actions; ça se fait selon l'actif et le passif. Si le passif est supérieur à l'actif, le juge va devoir dire que vous n'avez rien à payer dans de telles circonstances.

M. Russell: Vous payez \$1.

M. Lessard: Un dollar, pas de problème, je vous le prêterai.

Une Voix: Non, c'est moi qui vais l'acheter.

Ni. Verreault: M. le Président, j'aimerais avoir une interprétation...

M. Russell: Vous me donnerez un crédit d'im-pôt.

M. Verreault: J'aimerais savoir, plus précisément du ministre, quelle interprétation il donne à la petite phrase qui est ici, à la septième ligne, quand on dit: "Le capital-actions ou les biens meubles ou immeubles"? Comme le député de Brome-Missisquoi le mentionnait tout à l'heure, il y a quand même une différence importante et la différence est toute là.

M. Lessard: Oui, il y a une importante différence, c'est-à-dire que, dans certaines entreprises, il y a plusieurs façons — c'est du côté juridique qu'on devrait l'interpréter — de faire l'évaluation. S'il s'agit d'une entreprise qui n'est pas déficitaire, à ce moment, on peut fonctionner, les juges, normalement, fonctionnent selon l'achat capital-actions et il y a des fonds de roulement, etc., qu'on évalue. S'il s'agit d'une entreprise qui peut être déficitaire, là nous attendons un jugement dans un cas comme celui-là. C'est le cas, je pense, de Chambly Transport. Si en fait — et c'est un peu pour cela que nous n'avons pas balisé, parce que nous attendons ce jugement — il s'agit d'une entreprise déficitaire, je pense que nous devons choisir la deuxième option, à savoir les biens meubles et immeubles qui pourront être utiles à la corporation municipale ou intermunicipale de transport. C'est qu'il y a déjà du droit commun qui a été établi dans ce sens et je pense bien que le Tribunal d'expropriation, lui le premier, a déjà créé des précédents dans ce sens. Si vous désirez avoir plus d'explications sur ce qui se passe au Tribunal d'expropriation ou sur la façon dont, normalement, ça se fait, je pourrais permettre à M. Crevier de donner des explications...

M. Verreault: En fait, l'interprétation que vous y donnez, c'est qu'on a le choix entre le capital-actions ou les biens meubles et immeubles.

M. Lessard: C'est ça, et nous devons faire va-

loir, devant le Tribunal d'expropriation, lequel est le plus favorable pour nous.

M. Russell: M. le Président, je suis disposé à l'adopter sur division.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Laplante): L'article 50, tel que remplacé par le ministre, est adopté sur division. Article 51?

M. Lessard: D'abord, l'article 49, M. le Président, en relation avec...

Le Président (M. Laplante): On revient à l'article 49.

M. Lessard: ... la proposition, l'amendement recommandé par le député de Trois-Rivières. L'amendement se lirait comme suit: "L'article 49, alinéa 2, est remplacé par le suivant: — je vous le donnerai, M. le Président — Toutefois, avec la permission du gouvernement, elle peut conclure un contrat pour l'exploitation d'un réseau de transport de personnes avec un entrepreneur en transport ou avec une municipalité opérant un service de transport en commun en suivant les formalités prévues par la présente loi". Est-ce que cela vous satisfait, M. le député? D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 49 adopté sur division?

M. Verreault: Adopté sur division.

Le Président (M. Laplante): Article 51, adopté. Article 52 adopté.

Des Voix: Adopté.

M. Russell: 53 aussi.

Le Président (M. Laplante): Article 53, adopté.

M. Vaugeois: Non, un instant! Je suis encore à l'article 51. J'ai demandé la parole.

M. Michaud: C'est de la concordance.

M. Vaugeois: Non, parce que cela fait allusion à un renouvellement de permis. J'ai un cas où il y a un permis qui est renouvelable en avril, qu'est-ce qu'on fait dans un cas comme cela? Une corporation intermunicipale commence à s'organiser, il y a un permis qui vient à échéance en avril, est-ce que la commission va le refuser?

M. Lessard: Non. Il s'agit en fait, normalement, de permis qui sont donnés par la Commission des transports et qui sont renouvelables.

M. Vaugeois: Pas dans ce cas. Dans le cas du Cap-de-la-Madeleine, il est renouvelable automatiquement, mais, dans le cas de Trois-Rivières-Ouest, il vient à échéance en avril et il n'y a au-

cune assurance qu'il soit renouvelé, d'après les informations que j'ai.

M. Lessard: Il n'y a aucune assurance, mais, devant la Commission des transports, pour qu'une autre personne puisse obtenir le permis, elle doit prouver la nécessité d'obtenir ce permis. Alors, c'est là une décision de la Commission des transports. Si, par exemple, vous jugez qu'il ne se renouvelle pas automatiquement, et cela rejoint un peu la discussion que j'ai eue concernant les transporteurs scolaires, vous pourrez faire des représentations devant la Commission des transports. Si elle juge que le permis ne doit pas être renouvelé, puisque la personne en question a accepté ce permis selon ces conditions, eh bien! le permis pourra tomber automatiquement.

M. Vaugeois: J'ajouterais, pour l'information du ministre, qu'en l'occurrence cela nous obligerait éventuellement à exproprier et non pas acheter de gré à gré des autobus scolaires pour faire du transport urbain.

Le Président (M. Laplante): Article 51 adopté. Article 52? Adopté. Article 53? Adopté.

M. Russell: L'article 54, c'est la même chose que l'article 50, c'est l'article 36 du Code du travail qui s'applique, vous avez donc les mêmes remarques.

Le Président (M. Laplante): L'article 54 serait adopté sur division, lui aussi?

M. Russell: C'est adopté. Je parle pour ma part.

Le Président (M. Laplante): L'Opposition libérale officielle?

M. Verreault: Sur division.

Le Président (M. Laplante): Sur division. Article 54?

M. Lessard: Dans cet article, il peut arriver, par exemple, je pense à un cas en particulier, que l'entrepreneur existant couvre une partie du territoire seulement où les corporations municipales sont constituées.

Il est certain que vous pouvez faire crever un entrepreneur en expropriant seulement une partie du service qui est donné sur le territoire existant. C'est pourquoi je dis, dans l'article 54 — j'espère qu'on comprend bien — que ça couvre la possibilité d'exproprier en partie ou en bloc, d'acheter ou d'acquérir de gré à gré, ou par expropriation, soit le capital-actions ou les biens meubles de l'ensemble de l'entreprise, ou encore en commun, dont une partie est exploitée à l'étranger.

Mais on dit bien: "La corporation peut"; c'est facultatif, dans ce cas. La corporation n'est pas obligée; elle pourra le faire ou ne pas le faire.

Le Président (M. Laplante): Article 54, adopté sur division, encore?

M. Russell: M. le Président, seulement une remarque, quelques mots. Peut-être que l'article 54 devrait venir à la place de l'article 52; ce serait mieux placé, à mon sens, pour suivre la logique.

M. Lessard: En fait, à ce moment-là, il faudrait modifier complètement la façon dont les articles sont présentés. C'est parce qu'on a quand même l'article 55 qui traite d'acquisition par expropriation, vous avez l'article 56 qui fait la même chose.

Une Voix: On n'en fera pas un grief.

Le Président (M. Laplante): Article 54. Adopté sur division. Article 55, concordance, adopté.

M. Lessard: Ce n'est pas adopté sur division, chez nous, l'article 55?

Le Président (M. Laplante): Article 56. Adopté. Article 57. Adopté. Article 58. Adopté. Article 59. Adopté. Article 60. Adopté. Article 61. Adopté.

M. Russell: L'article 60 est assez long à lire, M. le Président, je ne fournis pas.

Le Président (M. Laplante): Allez-y, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Je n'ai pas appris la manière de Diefenbaker de lire ça en diagonale pour comprendre.

M. Vaugois: Faites-moi confiance, M. le député, il n'y a rien là.

M. Russell: Il n'y a rien là, hein? Je vais me fier à vous; on m'a induit en erreur quelque part.

M. Vaugois: Je l'ai regardé comme il faut le projet de loi.

M. Russell: Moi aussi, je l'ai regardé, mais la mémoire, j'aime mieux réviser.

Le Président (M. Laplante): Vous me ferez signe, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: D'accord, adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 60. Adopté. Article 61. Adopté. Article 62. Commentaires? Adopté.

M. Lessard: A l'article 62, ce sont les premiers tarifs fixés par la corporation et après ça, c'est soumis à la Commission des transports.

Le Président (M. Laplante): Article 63. Adopté. Article 64. Adopté. A l'article 65, il y a un amendement apporté par le ministre, un papillon.

M. Lessard: A l'article 65, on voudrait ajouter, après le premier paragraphe, l'article suivant: "Tout transporteur qui obtient un permis, en vertu

de l'alinéa précédent, doit demander annuellement le renouvellement à la commission. Celle-ci doit entendre la corporation de la même manière qu'à l'alinéa précédent, avant d'accorder tel renouvellement."

Si vous lisez le premier paragraphe de l'article 65, on dit qu'il est possible qu'aucun permis ne soit donné à l'extérieur du territoire à un transporteur, sans l'autorisation de la corporation.

Si la corporation décide d'accepter que, par exemple, étant donné qu'elle ne peut donner le service, tel transporteur donne tel service, que ce soit un service de charte-partie ou autre, pour ne pas créer de droits acquis et ne pas être obligé d'exproprier ce nouveau transporteur après, on dit: Dans ce cas-là, lorsqu'il y aura possibilité pour un transporteur d'obtenir, avec la permission de la corporation, un permis, ce permis sera temporaire, c'est-à-dire qu'à chaque année la commission... Il ne sera pas renouvelable automatiquement.

M. Russell: Il devra être renouvelé.

M. Lessard: Il devra être renouvelé et la corporation devra être consultée par la Commission des transports.

M. Verreault: C'est pour tout permis qui est émis par la Commission des transports.

M. Lessard: Non.

M. Verreault: Mais, dans un autre sens, M. le ministre, si on parle de contrats scolaires, est-ce que cela s'applique aussi?

M. Lessard: Non. En ce qui concerne les contrats scolaires, il n'y a pas de permis, il faut bien faire la distinction.

M. Verreault: Ce sont des contrats, je le sais.

M. Lessard: C'est un contrat de trois ans.

M. Verreault: Le projet de loi prévoit que la corporation pourra aussi acquérir le transport scolaire, le transport touristique...

M. Lessard: A ce moment-là, la corporation pourra acquérir le transport scolaire, à la fin du contrat. On respecte les contrats qui sont donnés par les commissions scolaires.

M. Verreault: On dit aussi que les corporations peuvent exploiter le transport scolaire, par négociation, comme vous le mentionnez.

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: D'autre part, si lui, à côté, ne fait pas partie de la compagnie privée avec qui cela a été négocié de gré à gré, qu'advient-il de cet entrepreneur scolaire?

M. Lessard: Si?

M. Verreault: Si une compagnie exploite un transport urbain, charte-partie et scolaire, et qu'il y a d'autres transporteurs scolaires dans la même région municipale ou intermunicipale, qu'est-ce qui arrive de ces gens-là?

M. Lessard: Dans les circonstances actuelles, selon le projet de loi, si le transport en commun est déjà intégré, au point de vue des compagnies, avec le transport scolaire, l'expropriation devra se faire ensemble. On devra exproprier et le scolaire, pour autant qu'il s'agisse d'une seule et même compagnie, et le transport en commun.

M. Verreault: D'accord. Mais je parle des autres entrepreneurs. Cela arrive dans des régions où il y a différents entrepreneurs.

M. Lessard: Pour les autres entrepreneurs, il n'y a aucun droit acquis. Pour les autres entrepreneurs dans...

M. Verreault: Je prends l'exemple de Sherbrooke...

M. Lessard: Je viens de saisir. Le contrat pour les autres transporteurs scolaires... Lorsque se fera l'intégration du service scolaire, elle se fera graduellement, c'est-à-dire qu'à la fin du contrat...

M. Verreault: De gré à gré? Par expropriation?

M. Lessard: Non, non. A la fin du contrat...

M. Verreault: Par extorsion?

M. Lessard: Non, pas par extorsion. A la fin du contrat, il y aura intégration au transport en commun. Il n'y a aucune extorsion dans ce cas-là.

M. Verreault: Mais le transporteur qui a des autobus, qui a des contrats scolaires, qu'ils soient terminés ou non, de quelle manière va-t-on réagir avec lui? Est-ce qu'on va l'exproprier? Est-ce qu'on va négocier de gré à gré?

M. Lessard: Son contrat est fini.

M. Verreault: Oui, d'accord.

M. Lessard: Ecoutez. J'ai bien expliqué la différence hier soir, et j'ai bien dit à tort ou à raison. La différence entre un transporteur en commun qui a obtenu un permis de la Commission des transports et un transporteur scolaire qui a obtenu un contrat du gouvernement, pour une période de un an, renouvelable chaque année...

M. Verreault: C'est rare, ces exceptions-là, quand même.

M. Lessard: Ce ne sont pas des exceptions. C'est renouvelable chaque année et à tous les trois ans. A tous les trois ans, les commissions scolaires peuvent aller en soumission...

M. Verreault: C'est exact. Et le même entrepreneur qui y va tous les trois ans, cela peut faire presque quinze ou vingt ans qu'il est là. Votre adjoint peut...

M. Lessard: Un même entrepreneur qui obtient des contrats du gouvernement parce qu'il a eu un bout de route à faire, est-ce qu'on va le prolonger pour lui en donner continuellement?

M. Verreault: On ne parle pas de bouts de route, on parle du transport scolaire, M. le ministre. Dans les circonstances, il y en a qui se sont équipés, qui effectuent du transport scolaire depuis quinze ou vingt ans...

M. Lessard: Avec les conditions du marché.

M. Verreault: D'accord, avec les conditions du marché, parce que cela marche par soumissions. D'une part, si le transporteur scolaire en question, le soumissionnaire, l'entrepreneur...

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: ... allait en soumissions, il aurait le contrat. A ce moment-là, il n'a aucune chance avec la corporation, car elle se dit: Moi, je le prends. Si elle le prend si facilement que cela, il faudrait qu'elle dédommage, à mon point de vue. Je suis convaincu que le petit transporteur scolaire pourrait le faire à meilleur prix que la corporation; vous savez comment cela fonctionne.

La corporation va lui donner la chance de ramasser le transport scolaire, le transport touristique, de visites touristiques et tout ce que tu voudras. A ce moment-là, tu vas laisser le gars qui a une flotte de cinq, de dix ou de quinze autobus avec de l'équipement, en lui disant: Toi, arrange-toi avec tes bébelles, mon gars, tu vas niaiser aujourd'hui. Ses employés, qu'est-ce qu'ils vont faire, s'ils sont le moins syndiqués?

M. Lessard: C'est qu'il faut, je pense, bien comprendre la différence entre le transporteur scolaire qui prend un risque sur une période d'un contrat à soumissions pour une période de trois ans qu'on a renouvelé cette année pour la première fois. Il n'est jamais assuré, il en a accepté le risque, que son contrat va être renouvelé. Il n'a aucun droit acquis sur son contrat, aucun droit. Ce qu'on achète, le problème qu'on a à tort ou à raison, avec les transporteurs en commun, c'est qu'il y a des droits acquis qui ont été reconnus par la Commission des transports. Pour ce qui concerne le transporteur scolaire, il n'y a pas de droits acquis.

M. Verreault: Il n'y a pas de droits acquis, mais je vais vous dire une chose, M. le ministre, quand cela fait vingt ans que cela se fait, je pense qu'il y a quand même une considération à donner. Le gars qui s'improvise dans le transport scolaire, je comprends que c'est aventureux, qu'il court un risque. Il veut concurrencer, il arrive dans le trou et il fait cela, pour obtenir un contrat. Après cela, il n'est plus capable de continuer. S'il veut soumis-

sionner à des prix compétitifs, il n'arrive pas, parce qu'il sera obligé d'exiger plus cher pour récupérer sa perte.

Le gars qui exploite ce service depuis vingt ans, on rencontre cela dans toutes les régions, que ce soit à Saint-Jean, que ce soit à Drummondville, que ce soit à Granby, dans toutes les villes de moyenne importance, il y a différents exploitants. Des exploitants d'un seul autobus, c'est assez rare aujourd'hui. Cela fait plus de dix ans, c'est le minimum, que ces gars-là exploitent ce service. Si, dans Sherbrooke, il y a eu des entrepreneurs de transport scolaire depuis déjà dix, douze, quinze ans, et que la corporation de Sherbrooke décide, à un moment donné, de prendre le transport scolaire sans les exproprier, sans négocier de gré à gré, qu'est-ce que ces gens-là vont faire?

M. Lessard: En fait, à Sherbrooke, c'est intégré, mais est-ce que je devrais payer...

M. Verreault: Je m'excuse de préciser à nouveau. Je ne vous parle pas de la négociation avec le transport urbain et des négociations qu'il va y avoir avec la municipalité, je vous parle des autres entrepreneurs, parce que cela existe également à Sherbrooke, de ceux qui ont des contrats d'autobus scolaires qui ne seront peut-être pas intégrés immédiatement à la commission intermunicipale, à la corporation, mais qui le seront ultérieurement. Supposons que la compagnie B a dix autobus scolaires; dans quelques années, Sherbrooke a l'intention de ramasser tout le transport et de le planifier; qu'est-ce que vous allez faire avec ces gars-là? La loi ne le prévoit pas.

M. Lessard: Après la fin du contrat?

M. Verreault: Après la fin du contrat, oui.

M. Lessard: Après la fin de leur contrat, nous les intégrons. On va les intégrer.

M. Verreault: Vous donnez la chance à la corporation d'un droit absolu.

M. Lessard: Est-ce que je devrais, par exemple...

M. Verreault: Allez-vous permettre à l'entrepreneur de la corporation d'y aller par soumissions dans ces contrats?

M. Lessard: Est-ce que je devrai compenser le responsable de l'entretien des chemins d'hiver après trois ans, parce que, alors qu'il s'est acheté de la machinerie pour trois ans, tout à coup il n'a pas le contrat, trois ans après? Est-ce que je dois l'exproprier?

M. Verreault: Vous considérez la question du transport scolaire dans...

M. Russell: On peut s'assurer qu'il l'ait au début.

M. Verreault: Quant à nous, pour des routes, on ne transporte pas des gens.

M. Lessard: Actuellement, il faut bien distinguer, je le répète...

M. Verreault: Quand vous avez une route à ouvrir, vous lui dites: J'ai deux milles à ouvrir; ton contrat dure six mois et c'est pour enlever la neige. Mais quand tu lui donnes un contrat de transport, demandez à M. Lachapelle, il va vous le dire, il a un paquet de documents épais comme cela qui vous dit: Vous faites ceci et vous ne faites pas cela. Je pense que le ministre et le ministère des Transports a certaines responsabilités envers ces entrepreneurs-là.

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: Là où je ne suis pas d'accord, M. le ministre, j'ai l'impression que vous n'avez pas saisi ce que je veux dire.

M. Lessard: Je saisis.

M. Verreault: ... c'est qu'à la fin du contrat d'ouverture des chemins, le contrat est échu, mais vous ne donnez plus de chance au coureur, du tout. L'entrepreneur qui vient de finir son contrat n'a plus le droit de soumissionner; il reste assis entre deux chaises. A l'autre, vous lui donnez un droit absolu de ramasser cette "patente" ou de ne pas la ramasser du tout. Alors, le gars s'assoit vraiment entre deux chaises. S'il a investi \$200 000 dans de l'équipement quand même assez récent dans des garages, dans son personnel, si son personnel est syndiqué, ces gens sont "foul ball" comme on dit. Je ne trouve pas cela correct.

M. O'Gallagher: Il va avoir bien de la misère à finir son contrat à part cela.

M. Lessard: Comment? Il n'aura aucune misère à terminer son contrat.

M. O'Gallagher: J'ai l'impression qu'avec le reste de la...

M. Verreault: De toute façon, M. le ministre, vous n'avez rien prévu, c'est votre responsabilité. Je vous l'ai dit hier, en deuxième lecture, que je suis contre le bill 73 de A jusqu'à Z. Vous voulez prendre vos responsabilités, prenez-les. Mais je sais qu'il y a plusieurs personnes qui vont se sentir énormément lésées dans cela.

M. Lessard: On ne peut quand même pas payer continuellement, comme gouvernement du Québec, les risques d'un entrepreneur.

M. Verreault: Oui, mais qu'est-ce que vous allez faire des corporations, M. le ministre?

M. Lessard: Il y a des risques parce qu'on décide d'intégrer, mais il y a aussi des risques d'un entrepreneur...

M. Verreault: C'est ce qui est l'injuste dans votre loi. Vous allez dépanner les corporations municipales...

M. Lessard: A ce moment, on va tout compenser. Si, par exemple, un tel entrepreneur n'a pas le contrat des chemins d'hiver telle année, il va falloir, nous autres, payer pour la machinerie qui a été achetée...

M. Verreault: M. le ministre...

M. Lessard: ... parce qu'un individu a décidé de soumissionner, et non pas d'obtenir le contrat pour une période de trois ans. Comme on lui enlève le contrat après trois ans, on va être obligé de compenser pour sa machinerie. On n'est pas la vache à lait!

M. Verreault: M. le ministre, votre loi fait les choses d'une manière un peu absurde, je m'excuse de vous le dire bêtement comme cela.

M. Lessard: C'est votre droit.

M. Verreault: Là, vous allez dépanner les municipalités et les contribuables vont payer quand même. Vous nuisez à l'entreprise privée d'une part, parce que le gars qui va avoir une petite flotte d'autobus scolaires, va aller "swinger" quelque part, et vous dites que vous n'êtes pas obligé de dédommager toute l'entreprise privée qu'il y a au Québec, mais, d'autre part, qu'est-ce que vous allez faire avec les subventions que vous allez donner pour l'achat d'autobus aux corporations? Qu'est-ce que vous allez faire pour combler les déficits qui vont être accumulés par les municipalités? Vous faites injustement les choses en réalité. Votre projet de loi, c'est ce qu'il dit.

M. Lessard: Qu'est-ce qu'on fait avec...

M. Verreault: On va municipaliser le transport en commun, mais on va éliminer tout le transport privé...

M. Lessard: Qui rentabilise actuellement le transport scolaire? Qui paie? On paie \$170 millions...

M. Verreault: 75%? C'est exact.

M. Lessard: ... actuellement pour le transport scolaire. On l'a expliqué.

M. Verreault: Vous avez payé.

M. Lessard: C'est le député de Brome-Missisquoi qui l'expliquait...

M. Verreault: Croyez-vous que vous allez arrêter de le payer parce que cela va être la corporation municipale qui va le faire? Pas du tout.

M. Lessard: ... \$170 millions. On va continuer de le payer, mais on va intégrer le système.

M. Verreault: Oui.

M. Lessard: C'est notre droit.

M. Verreault: Vous allez pénaliser...

M. Lessard: C'est le droit du gouvernement. Il n'y a pas de pénalisation...

M. Verreault: ... ceux qui auraient la chance d'aller soumissionner à un moment donné.

M. Lessard: Il y a eu des risques.

M. Verreault: Vous n'irez plus en soumissions pour le transport scolaire à partir de ce principe.

M. Lessard: On a décidé de l'intégrer, parce qu'en fait cela coûte trop cher à l'ensemble des citoyens du Québec.

M. Verreault: Vous n'irez plus en commissions et vous donnez le privilège à la corporation, tandis que le gars qui aurait la chance d'aller soumissionner plus bas que la corporation municipale, il est "foul ball", je vous le dis. Il se retrouve assis entre deux chaises. C'est cela le principe de votre loi.

M. Lessard: C'est le jeu de l'entreprise, c'est le jeu de la soumission.

M. Verreault: Saint ciboire, M. le ministre, franchement, je ne suis pas d'accord avec vous; je me permets de vous le dire.

Une Voix: S'il vous plaît, employez...

M. Lessard: J'en conviens. Maintenant, il y a une chose qu'il faut quand même souligner, je conviens que c'est ma décision, je ne conviens pas, en fait, que je fais de l'extorsion. Il y a une chose qu'il faut souligner, c'est que le transport scolaire n'est pas là pour demain encore. Ce n'est pas une intégration. Seulement, la possibilité que vous soulevez, est une possibilité qui est exacte. Je n'ai pas l'intention, à ce moment, de compenser pour des contrats qui ont été pris selon les risques prévus à chacun des contrats.

M. Verreault: M. le ministre, vous vous rappelez qu'il y a quelque cinq ou dix ans il y avait du transport scolaire qui était effectué par des commissions scolaires. A un moment donné, il y a des décisions qui ont été prises par le gouvernement — votre associé, M. Lachapelle, se le rappelle — à l'effet que les mêmes commissions scolaires soient obligées, comme les autres transporteurs scolaires, d'aller en soumissions. Si le gouvernement avait agi de la sorte, à ce moment, c'est parce que cela coûtait beaucoup plus cher à exploiter avec des commissions scolaires que d'aller directement à l'entreprise privée ou par des soumissions publiques. Ce qui a été fait, vous le défaites. En plus de cela, les milliers de petits transporteurs scolaires, eux, vont se retrouver entre

deux chaises. Ils n'auront même pas la chance de soumissionner pour au moins se faire dire: Tu n'as pas soumissionné assez bas pour pouvoir fonctionner. A part cela, le ministère des Transports sera obligé de payer les pots cassés, parce que l'administration va coûter plus cher, tout le monde le sait, même le député de Trois-Rivières.

M. Lessard: C'est ce que vous affirmez. Vous avez été vous-même transporteur, vous l'avez expliqué à l'Assemblée nationale, que vous aviez été pendant 17 ans dans le transport en commun. Je pense que c'était aussi dans le transport scolaire, mais à l'article 5 de la Loi des transports, chapitre 55...

M. Verreault: J'ai même lavé des autobus.

M. Lessard: ... 1972, voici ce qui est prévu et qui était déjà, en fait, accepté par les transporteurs scolaires du temps: Nonobstant le paragraphe 3 — adopté, d'ailleurs, en 1972, donc au moment où le député de Charlevoix était ministre des Transports — une commission scolaire régionale dans le territoire de laquelle il y a une commission de transport ou un détenteur de permis de transport en commun accessible au public ou à une catégorie de personnes moyennant ou non considération, peut, et, à la demande du ministre des Transports, doit, aux conditions déterminées par le règlement, adopté suivant l'article 5 de la Loi des transports, conclure, de gré à gré avec ce détenteur de permis, un contrat pour le transport des personnes visées au paragraphe 2, acheter de ce détenteur de permis les billets nécessaires pour le transport des élèves, conclure de gré à gré avec ce détenteur de permis un contrat à forfait en vertu duquel il s'engage à transporter, durant certains jours et heures selon certains circuits et à certaines autres conditions préétablies pour toute l'année scolaire, toutes les personnes qui fréquentent un établissement d'enseignement moyennant l'engagement de la commission scolaire régionale de lui payer un prix fixe basé sur les probabilités d'utilisation ou autrement ou payer directement aux parents des personnes transportées.

M. Verreault: C'est conforme aux faits, M. le ministre? Vous savez pourquoi cela a été fait...

M. Lessard: Oui. Expliquez-le-moi.

M. Verreault: C'est vous qui êtes ministre. Vous saviez, qu'au moment de l'intégration, il y avait un transport municipal urbain, qu'il y avait des transports scolaires aussi. On avait le transport des élèves à plus d'un mille de l'école. Ce qui entrait directement en compétition avec le transport urbain. A un moment donné, le ministère des Transports, pour rendre la chose rentable aux transports urbains, ce qui est aujourd'hui même votre préoccupation, avait autorisé que les transports scolaires et urbains soient intégrés, dans les municipalités où il y avait des services urbains. Mais ce n'est pas là où j'en viens.

M. Lessard: C'est la même raison.

M. Verreault: Ce n'est pas là où j'en viens.

M. Lessard: C'est la même raison, et ce n'est d'ailleurs pas nouveau.

M. Verreault: Je vous dis que la loi ne donne aucune chance au transporteur scolaire. C'est cela que je vous dis. Et vous dites que vous êtes parfaitement d'accord avec cela. Alors, on va finir là.

M. Lessard: Ce n'est pas nouveau d'ailleurs. Nous intégrons, à un moment donné.

M. Verreault: C'est de l'extorsion, comme je l'ai mentionné tout à l'heure.

M. Lessard: A plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion de signer des accords avec des corporations de transport en commun qui décidaient d'intégrer le transport scolaire. Et c'est prévu en vertu d'une loi.

M. Verreault: Parfaitement d'accord avec cela. A ce moment-là aussi, la plupart exploitaient déjà les deux et une quarantaine de municipalités — M. Lachapelle vous le dit — étaient aux prises avec cela. Tous les ans, il y avait le danger que le transport scolaire empiète sur le transport urbain, parce que lui fonctionnait le matin et le soir, tandis que le transport urbain donnait des services continus d'environ 12, 15 ou 18 heures.

M. Lessard: Il faut bien dire une chose, je ne suis pas obligé de le faire. Quand l'intégration se fera, on devra avoir l'assurance que cela va se faire de la façon la plus économique possible. On devra prendre des décisions pour que ce ne soit pas en même temps qu'arrive le transport de pointe. Si on ne modifie pas les heures de travail de telle façon que l'arrivée des élèves corresponde à l'arrivée des travailleurs, je pense qu'il n'y a aucune économie dans ce sens-là à intégrer véritablement le transport scolaire. Mais si on peut faire l'étalement du transport en commun, il y a une économie et il appartiendra au gouvernement de prendre sa décision.

M. Verreault: On est d'accord avec cela, M. le ministre. Encore une fois, ce n'est pas de cela que je vous parle.

M. Lessard: Je vous dis que je n'ai pas l'intention de donner une compensation parce qu'il y a tout simplement le risque...

M. Verreault: Je comprends un peu votre raisonnement. Actuellement, vous avez à faire face à cinq ou six problèmes majeurs qui sont en suspens depuis deux ans peut-être. Mais je vous dis que je ne vous donne pas six mois, pas même plus d'un an, et vous allez être obligé de revenir pour changer votre loi. Je vous dis que là cela va régler

quatre, cinq, six — je ne sais pas combien de cas, vous en avez cité quatre hier —...

M. Lessard: Des lois, cela se change...

M. Verreault: Avec les remarques que j'ai faites avant le souper, je vous assure que vous allez revenir d'ici six mois pour changer votre loi.

M. Lessard: D'ici six mois, on verra, mais je n'ai jamais vu une loi qui était formelle, même de 1970 à 1976!

M. Verreault: Ce que dure une rose.

M. Lessard: Je viens d'ailleurs de vous citer une loi qui a été adoptée en 1972. Même de 1970 à 1972, on a vu des lois qui ont été modifiées.

M. Verreault: De toute façon, je vais travailler contre vous pour faire...

M. Lessard: C'est votre choix! Avez-vous déjà travaillé pour moi?

M. Verreault: Vous l'avez fait pendant six ans. Dans les circonstances, je vais sensibiliser tous les transporteurs scolaires au fait qu'ils vont dorénavant se faire fourrer par le gouvernement actuel dans un cas d'intermunicipalisation.

M. Lessard: Etes-vous encore actionnaire?

M. Verreault: Je le suis encore. Vous savez que la politique est éphémère. Ce n'est pas le ministre qui va m'engager si je suis battu à la prochaine...

M. Lessard: Je comprends pourquoi vous vous battez.

M. Verreault: Je suis sérieux! Que vous vouliez insister sur le fait que j'ai des intérêts dans cela, c'est juste dommage que les transporteurs scolaires...

M. Lessard: Normalement, à l'Assemblée nationale, quand on est en conflit d'intérêts, on ne doit pas discuter d'un article...

M. Verreault: Je ne suis pas en conflit d'intérêts parce que, si vous aviez trouvé une erreur quelconque dans mon dossier, cela ferait longtemps que vous l'auriez exploitée.

M. Lessard: Non. Vous avez tellement peu parlé qu'on ne s'est jamais occupé...

Le Président (M. Laplante): J'aimerais qu'on revienne à l'article 65. Adopté sur division.

M. Russell: J'avais l'impression qu'on discutait de 66. Est-ce que j'ai raison? Je pensais que 65 était adopté.

Le Président (M. Laplante): Non. On est re-

venu pour éclaircir certains sujets. Article 66, adopté?

M. Russell: Je pense que cela maintient la situation actuelle avec une extension possible. S'il y a des corporations municipales qui se créent, elles vont avoir les mêmes droits que les corporations actuelles.

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Il y a quand même quelque chose qui m'intrigue un peu, je voudrais savoir quelle est la politique du gouvernement. Examinons actuellement les contrats de transport qui se donnent par différentes commissions scolaires, sur les mêmes routes; je vais prendre un coin que je connais, on pourrait dire que, de Cowansville à Mansonville, il y a trois autobus, sinon quatre, mais sûrement trois, de commissions scolaires différentes, qui passent aux mêmes heures et qui ramassent des enfants qui pourraient être accueillis dans un autobus. Cela fait trois fois le même trajet qui se fait par trois autobus pour ramasser le nombre d'enfants qui iraient peut-être dans un autobus. Je me demande s'il y a une possibilité — je ne dis pas qu'il y a une possibilité de régler tout cela d'un coup sec...

M. Lessard: Non, voici c'est que...

M. Russell: ... de coordonner tout ça de quelque façon.

M. Lessard: Il est certain, en fait, que, dans la loi, nous prévoyons l'intégration du transport scolaire en vue, justement, d'une meilleure utilisation du matériel roulant. Maintenant, il y aura des problèmes à régler et, justement, en passant, je dois souligner que j'ai eu l'occasion de rencontrer le président des transporteurs écoliers du Québec qui m'a souligné qu'il était d'accord avec le projet de loi, mais ça devient un peu la responsabilité des commissions scolaires qui déterminent les tracés; nous, nous sommes obligés de payer, en fin de compte, selon les décisions du directeur; chaque commission scolaire a un directeur du transport scolaire qui détermine les trajets et les tracés.

M. Russell: Je n'invoque pas une possibilité, mais, comme exemple, je sais que vous ne connaissez peut-être pas le coin comme vous connaissez le Saguenay, mais c'est la même route, de Cowansville à Mansonville, c'est la même route. On sait que la régionale de Cowansville prend des élèves à Mansonville, et on sait que la commission scolaire catholique de Knowlton et la commission scolaire protestante de Knowlton viennent chercher des élèves dans la même région. Vous avez donc trois autobus qui passent sur la même route. Je pense bien que, vu le nombre d'enfants, ça prendrait peut-être seulement un mini-bus pour tous les prendre.

M. Verreault: Là on parle d'intermunicipalisation...

M. Russell: Non, je parle... Je sais que ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Lessard: Cela dépend aussi des horaires, cela dépend si l'enfant est à la maternelle, au primaire ou au secondaire, cela dépend des horaires qui...

M. Russell: C'est le même horaire, je les rencontre à peu près tous les matins quand je m'en vais...

M. Verreault: Cela se fait, c'est exact. Il y a le transport des écoles anglaises et le transport des écoles françaises.

M. Lessard: Il y a deux transporteurs en fait, ils transportent les élèves anglophones et les élèves francophones!

M. Verreault: Mais, de toute façon, j'ai rassuré le député, l'étatisation va se faire plus vite qu'on ne le pense et ça va le rassurer.

M. Lessard: Alors, c'était efficace, le transport scolaire tel qu'expliqué par le député?

M. Russell: M. le Président, je soumetts ces cas, je pense qu'on parle d'économie d'énergie, on parle d'épargner de l'argent, mais c'est toujours le même contribuable qui paie.

M. Lessard: Oui, on a souligné, tout à l'heure, M. le député de Brome-Missisquoi, M. le Président, que, quand même, à la suite d'une certaine rationalisation qu'on a établie au ministère des Transports, il y a 1000 autobus scolaires qui ne sont plus dans le circuit, justement à la suite d'une certaine rationalisation. Je pense bien que l'exemple que vous nous donnez démontre que la rationalisation n'est pas terminée.

Le Président (M. Laplante): Article 66, adopté sur division. Article 67.

M. Russell: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 68, adopté?

M. Russell: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 69, adopté?

M. Verreault: A l'article 69, je pense qu'on aurait un amendement.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Shefford.

M. Verreault: L'article 69 dit: "Si la corporation obtient, dès la première année de sa formation, la permission de conclure un contrat suivant le deuxième alinéa de l'article 49, elle doit faire une demande de soumissions publiques à toute

personne ayant au Québec sa principale place d'affaires." L'amendement qui est proposé dirait que, à la troisième ligne, après les mots "elle doit", on ajoute les mots suivants: "d'abord négocier avec le détenteur de permis ou le principal détenteur de permis pour desservir le territoire sous sa juridiction. S'il s'avère impossible de négocier un tel contrat de transport en commun, elle doit..." Et on continue.

M. Lessard: Il n'y a plus de permis en vertu de 50. Le contrat qui va se constituer ou se négocier, c'est un contrat de services, c'est un contrat de gestion, c'est un contrat de gérance.

En vertu de l'article 50, elle ne doit plus...

M. Verreault: A l'article 49, ce n'est pas l'entreprise privée?

M. Lessard: Oui. D'accord, mais l'article 50, c'est la corporation qui doit exploiter elle-même. Disons que c'est à l'article 49: "La corporation doit exploiter elle-même le réseau de transport de personnes décrit au plan et devis approuvé par le ministre".

M. Verreault: Cela prend un an.

M. Lessard: Comme on dit, à l'article 49, que la corporation a l'obligation d'exploiter elle-même le réseau de transport, on précise à l'article 50 de quelle façon elle doit le faire. La corporation doit, avant de commencer l'exploitation de son réseau de transport, exproprier. Cela veut donc dire qu'à 69 c'est une demande, et c'est dans ce sens qu'en fait nous pensons être protégés. Auparavant, les corporations, par exemple, si nous n'avions pas exproprié, auraient été aux prises avec un transporteur unique dans le territoire avec un monopole, parce que c'était ce transporteur qui avait le permis de la Commission des transports. Tandis qu'à l'article 49 on dit: La corporation...

M. Verreault: C'est cela. On fait référence également, à l'article 49 ici, et, après cela, si vous êtes...

M. Lessard: Un contrat.

M. Verreault: ... si elle doit exploiter... D'abord, pourquoi doit-elle faire une demande de soumissions publiques?

M. Lessard: Parce que je peux, moi, être gérant d'une entreprise actuellement, comme je peux, par exemple, demander une soumission pour gérer une cafétéria.

M. Verreault: Dans les autobus?

M. Lessard: Je peux avoir mon infrastructure, en fait exproprier le transporteur actuel et, ensuite, au lieu de gérer, parce que je n'ai pas le personnel nécessaire, à l'intérieur des cadres municipaux ou parce que je ne veux pas l'exploiter comme organisme municipal comme tel. La cor-

poration peut, à ce moment, demander des soumissions à quelqu'un qui voudrait gérer, qui accepterait de gérer l'entreprise. C'est dans ce sens-là.

Le Président (M. Laplante): Etes-vous satisfait de la réponse, M. le député?

M. Verreault: Non. Cela ne fait rien. Je ne suis pas satisfait.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que vous tenez à votre amendement?

M. Verreault: On n'y tient pas plus que cela. C'est le ministre qui a la responsabilité. Au moins, cela apparaît au journal des Débats, M. le Président.

Le Président (M. Laplante): Le ministre va l'avoir. D'accord. Article 69, adopté sur division.

M. Verreault: Sur division.

Le Président (M. Laplante): C'est bien. Article 70? Adopté.

M. Verreault: Oui, c'est la responsabilité du ministre.

Le Président (M. Laplante): Article 71? M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: M. le Président, j'ai différentes réactions devant l'article 71 et je me demande en le relisant, cela fait plusieurs fois que je le relis, si le troisième paragraphe est vraiment opportun, surtout la deuxième partie du troisième paragraphe, alors que l'on privilégie, d'une certaine façon, une entreprise de transport en commun qui aurait été acquise en vertu de l'article 50. On la privilégie, même si elle se situe jusqu'à 5% au-dessus de la soumission la plus basse. Puisqu'on peut supposer que l'achat de gré à gré aurait eu lieu ou que l'expropriation se serait faite dans les règles, je me demande pourquoi on crée cette situation de privilège pour contrevenir à la règle de la plus basse soumission. Par ailleurs, le début du troisième paragraphe me paraîtrait acceptable. A soumissions égales, on pourrait accorder effectivement la préférence à une personne qui est déjà titulaire d'un permis de transport. Cela va, mais la deuxième partie du troisième paragraphe, à moins que le ministre n'ait des explications qui m'aident à comprendre...

Le Président (M. Laplante): Est-ce que vous écoutez ce que dit le député de Trois-Rivières?

M. Lessard: Je suis d'accord. Je ne vois pas pourquoi, en fait, on n'aurait pas le meilleur homme au meilleur endroit. Il peut très bien y avoir une personne qui a déjà été titulaire et qui a mal administré son entreprise. Alors, la corporation choisira.

M. Verreault: Adopté, sur division.

M. Vaugeois: M. le député de Shefford, un peu de collaboration.

M. Verreault: C'est le non-sens, M. le ministre, dont je vous parlais dans votre loi.

Le Président (M. Laplante): On va suspendre l'article 71 pour le reprendre.

M. Lessard: Non-sens, cela dépend. C'est parce que vous ne l'avez pas compris encore.

Le Président (M. Laplante): Article 72, adopté, avec papillon du ministre.

M. Lessard: Article 72. On disait...

Le Président (M. Laplante): Article 71. Suspendu. A l'article 72, le changement...

M. Lessard: Un instant, M. le Président. On change les mots "trois jours" par les mots "dix jours", parce que je pense bien que l'article tel que lu, "trois jours", c'est assez limité; alors on donne "dix jours".

Le Président (M. Laplante): Article 72. Adopté tel qu'amendé, "trois jours" pour "dix jours". Article 73.

M. Russell: Un instant.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Simplement une question; pourquoi est-ce qu'on dit: "doit avoir une durée de trois ans"?

M. Lessard: Où, M. le Président?

M. Russell: A la deuxième ligne, "tout contrat conclu — à l'article 73 — à la suite d'une demande de soumission publique entre les soumissionnaires choisis, la corporation doit être d'une durée de trois ans."

M. Lessard: C'est encore pour faire en sorte que l'individu ait une certaine assurance dans son contrat; c'est qu'on a pris la norme du transport scolaire, cela aurait pu être...

M. Russell: De mémoire, est-ce qu'on a quelque chose, dans la loi, qui protège la corporation si parfois le soumissionnaire ne s'y conforme pas durant les douze premiers mois?

M. Lessard: C'est un peu comme le contrat avec les transporteurs scolaires.

M. Russell: Les mêmes normes.

M. Lessard: Oui, ce sont les mêmes normes,

c'est-à-dire que, si le contrat n'est pas respecté, ils peuvent toujours faire valoir que le contrat n'est pas respecté et casser le contrat.

M. Russell: Est-ce que ces normes sont établies par règlement?

M. Lessard: Je pense que ce contrat devrait être fait, préparé par la corporation inter-municipale des transports ou la corporation municipale et devrait prévoir les conditions du contrat, et si l'une des conditions du contrat n'est pas respectée, la corporation pourra toujours agir.

M. Russell: On dit, à l'article 70: "Si les soumissions sont faites suivant les procédures déterminées par règlement du gouvernement". C'est peut-être à ces...

M. Lessard: On aurait un projet de contrat à proposer.

M. Russell: Avec une réglementation.

M. Verreault: C'est l'équivalent du contrat qui a déjà été soumis, ça? Vous n'avez pas déjà présenté une ébauche de contrat, en ce sens? C'est une question que je vous pose.

M. Lessard: Non.

M. Verreault: Ah bon!

M. Russell: Il y a une réglementation qui va être présentée.

Le Président (M. Laplante): Article 73.

M. Verreault: M. le Président.

Le Président (M. Laplante): Oui, M. le député de Shefford.

M. Verreault: Mon type en arrière me fait penser à une chose...

Le Président (M. Laplante): Qui, votre type en arrière? Votre chercheur.

M. Verreault: C'est ça. Ce qui a été présenté en février dernier, c'était un semblant de contrat, une négociation, un genre de contrat intermunicipalisé, c'était ça?

M. Lessard: En février dernier?

M. Verreault: Oui.

M. Lessard: Avec qui, avec les transporteurs scolaires?

M. Verreault: Cela a été soumis pour prétendue consultation.

M. Lessard: Non, cela n'existe plus.

M. Verreault: Cela n'existe plus.

M. Lessard: C'est retiré.

M. Verreault: Ah bon! Comme ça, vous allez en présenter un autre.

M. Lessard: On aurait, à ce moment-là, pour les corporations...

M. Verreault: Aussi brillant que le dernier que j'ai lu.

M. Lessard: Aussi brillant, pourriez-vous vous expliquer?

M. Verreault: Ecoutez, je l'ai lu moi-même en février, j'en ai pris connaissance. C'était une photocopie. D'ailleurs, je pense que M. Lachapelle avait rencontré l'ATEQ à ce moment-là, si ma mémoire est bonne. Evidemment, je ne veux pas blâmer le document plus qu'il le faut. C'était une ébauche et on retrouve l'ébauche là-dedans. C'est pour ça que je vous disais que le bilan en question n'était pas brillant, parce que je considère que l'article 73, ce n'est pas plus brillant. C'est mon dire.

M. Lessard: L'article 73, vous ne pouvez pas dire que ce n'est pas brillant, il n'est pas là.

M. Verreault: Non, il est ici. C'est cette affaire-là.

M. Lessard: Je comprends. Ecoutez...

M. Verreault: Je justifie au moins mon dire, monsieur...

M. Lessard: Etant dans une situation comme vous l'êtes, je comprends...

M. Verreault: Je ne suis pas dans une mauvaise situation, M. le ministre.

Le Président (M. Laplante): Si vous voulez qu'on revienne à l'article 73, adopté sur division?

M. Verreault: Je veux simplement aider les municipalités qui vont avoir des problèmes tout à l'heure, et aider le ministre qui va être emmerdé.

M. Lessard: Je vous remercie de votre aide, mais je peux m'en passer.

M. Verreault: Cela me fait plaisir. N'importe quand, sifflez, je serai là, quelque part.

Le Président (M. Laplante): Est-ce que l'article 73 est adopté sur division ou est-il adopté tout bonnement?

M. Russell: L'article 73, c'est encore avec l'approbation du ministre. Il va avoir du travail, le ministre.

M. Verreault: Je comprends.

Une Voix: Il est tout petit, mais il est tout là.

M. Lessard: Dans les contrats scolaires, le ministre approuve aussi. C'est dans le système qui prévalait auparavant. Le ministre approuve, en fait, les...

Le Président (M. Laplante): Article 73, adopté. Article 74.

M. Verreault: On devrait dire sur division.

Le Président (M. Laplante): L'article 73 est adopté sur division. Article 74, adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Sur division aussi?

M. Russell: Les articles 74 et 75 sont adoptés.

Le Président (M. Laplante): Article 75?

M. Russell: Adopté. 76.

Le Président (M. Laplante): Article 76.

M. Russell: On peut mettre fin aux contrats, comme je le mentionnais tout à l'heure, mais toujours avec la permission du ministre.

Le Président (M. Laplante): C'est une concordance? Article 77.

M. Lessard: Il devrait y avoir de la justification.

M. Russell: J'espère.

Le Président (M. Laplante): Article 77, adopté?

M. Verreault: Adopté.

M. Russell: Ce n'est pas clair qu'il y aura justification ou non. Cela dit simplement...

Le Président (M. Laplante): On tombe au chapitre IV. Bureau d'examen des griefs. Article 78.

Bureau d'examen des griefs

M. Lessard: Je voudrais prendre quelques minutes pour expliquer dans quel sens nous avons fait ce bureau d'examen de griefs. Il est certain que c'est la première fois que, dans un projet de loi de transport en commun, apparaît un bureau des griefs.

En vue de permettre à l'usager de pouvoir exposer ses problèmes, les problèmes qu'il vit dans le transport en commun, il est certain que le ministre n'a pas l'intention de créer du personnel per-

manent à ce bureau des griefs, de façon que les commissions de transport soient obligées d'assumer des salaires énormes pour ce bureau de griefs. Nous avons dit que ce bureau pouvait être constitué d'au moins trois personnes et d'au plus sept personnes. Ce bureau serait nommé selon des critères qui seraient précisés par le ministre et qui pourraient être ceux que nous avons, par exemple, dans la nomination des administrateurs pour un hôpital, donc choisis par les groupes socio-économiques et qui pourraient se réunir, il faudrait le préciser, une fois par mois pour analyser les griefs qui seraient présentés par les usagers.

C'est la première fois, je pense, que nous avons, dans un projet de loi, une volonté de permettre aux usagers de pouvoir se faire entendre. Je comprends bien que ce projet de loi permet la constitution de conseils d'administration qui représentent les municipalités et que, normalement, les municipalités devraient être proches, que les responsables municipaux devraient être proches de leurs électeurs.

Cependant, je pense bien qu'il serait bon, à mon sens, pour autant que cela ne devienne pas exagéré, de permettre ce bureau des griefs. Mais on pourrait aussi, étant donné que cela pose des problèmes, pas des problèmes considérables, mais des points d'interrogation, simplement modifier l'article et permettre que ce bureau des griefs, si besoin il y a, soit établi lorsqu'il y aura décision du lieutenant-gouverneur, s'il y a des problèmes véritables à ce sujet.

Quant à moi, je pense bien que ce serait quand même bon, dans une loi constituant des corporations municipales et intermunicipales de transport, d'accepter que l'usager qui décide de se plaindre des services des transports ait un canal, ait un moyen de se plaindre. C'est l'objet des bureaux de griefs. En même temps, cela pourrait éviter, par exemple, la multiplication des pétitions, tel que prévu dans un article précédent, où les gens en seraient rendus à une situation tellement insatisfaisante dans le transport en commun qu'on doive convoquer le conseil d'administration des corporations municipales.

Vous allez me poser la question à savoir pourquoi je n'ai pas prévu que ce soient des membres de la corporation intermunicipale ou municipale de transport qui soient sur ce bureau de griefs. Vous conviendrez que si j'avais prévu que ce soient ces mêmes personnes, ces gens qui ont la responsabilité d'administrer le transport en commun, ces gens auraient eu tous les avantages pour essayer d'annuler ou d'amenuiser le grief qui aurait été présenté par les usagers.

C'est dans ce sens — il est en discussion — que j'ai prévu le Bureau de griefs.

Le Président (M. Laplante): Article 78, le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Je vous remercie, M. le Président. Je dois dire que le ministre répond assez bien à ce que j'avais à l'esprit, lorsque j'ai soulevé ce problème à l'occasion de la discussion sur l'ar-

tide 23 qu'on a mis en suspens. Je m'étais demandé, en relisant les articles 78 à 81, si ce n'était pas un peu superflu. Je me suis dit aussi que, comme les membres d'un conseil d'administration de nos corporations étaient des représentants élus des citoyens, ils constituaient eux-mêmes des niveaux d'appel et de doléance, d'expression de doléance pour les citoyens... Je me suis demandé aussi si l'existence de tels bureaux n'était pas susceptible d'alourdir un certain processus d'information dans les deux sens.

Constatant en plus que le bureau n'a pas de pouvoirs réels face à la corporation... J'admets que le ministre répond assez bien à ces questions et que, compte tenu de l'espèce d'existence — mais à confirmer — de tels bureaux, cela me satisfait.

J'ai une autre préoccupation à l'esprit. Il y a répondu aussi, c'est celle des coûts. Mais vous avez bien dit que, de toute façon, ces bureaux, tout en rendant service éventuellement aux corporations, puisqu'ils feront des études des griefs présentés, ne devraient pas coûter cher, ne devraient représenter de services permanents; cela me satisfait aussi.

J'en profiterai pour faire une parenthèse à l'endroit du député de Shefford. Dans ce genre d'approche, j'aime bien avoir celle de l'entreprise privée, moi aussi. Je suis d'accord. Dans le cas qui nous concerne, il me semble que le député de Shefford, qui m'a souvent envoyé la balle dans ses interventions, devrait admettre qu'on est en face, ici, d'un secteur qui est d'abord un service, un service public. L'entreprise privée n'est pas toujours bien placée, étant donné ses orientations fondamentales, pour remplir un service public qui est difficilement rentable. Quand l'Etat — permettez-moi de terminer — intervient par des subventions dans un genre d'entreprise comme celle-là, je pense que les règles de l'entreprise privée sont faussées. Les règles du jeu sont faussées, parce qu'à partir du moment où l'entreprise privée ne cherche pas à fonctionner efficacement aux moindres coûts et que le déficit éventuel est comblé par le gouvernement, on constate que tout devient faussé et que l'entreprise privée peut arriver à fonctionner à des coûts plus élevés que le service public administré à un niveau public, soit municipal, soit gouvernemental de niveau provincial.

Je ne veux pas être déplaisant pour qui que ce soit et donner des exemples concrets que j'ai sous les yeux dans ma région, mais je pense que c'est élémentaire de comprendre qu'à partir du moment où l'entreprise privée perd la notion des profits, avec l'assurance que ses déficits seront comblés par les gouvernements, le tout devient modifié et cela peut même signifier la recherche de coûts excessifs ou l'absorption, au niveau d'une entreprise, de dépenses qui auraient pu être imputées à une autre entreprise qui intervient.

A mon avis, quand les règles du jeu ne sont pas respectées, il faut se retourner vers l'entreprise publique pour donner le service public.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Verreault: M. le Président, j'aurais simplement un mot à ajouter. Je ne veux pas réfuter les dires du député de Trois-Rivières.

Le Président (M. Laplante): Si vous voulez, je vais prendre votre...

M. Verreault: Il y a seulement une chose que je vais dire...

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi m'avait demandé la parole avant vous.

M. Verreault: ... qu'il faut toujours payer pour apprendre et qu'ils vont apprendre à leurs dépens.

Le Président (M. Laplante): Prier pour apprendre?

M. Verreault: Payer, ce n'est pas la même chose. Il y en a qui prient pour ne pas payer.

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

M. Russell: M. le Président, de façon très brève, un peu comme l'a dit le député de Trois-Rivières, je me suis interrogé un peu sur le coût de ce bureau d'examen de griefs. Je m'interroge encore. Comme le ministre dit que cela ne devrait pas coûter cher... J'en doute, j'ai toujours peur de ces choses qui ne coûteront pas cher. Quant au principe lui-même, je pense qu'il est excellent. Je suis bien d'accord sur le principe. S'il y avait un moyen de s'assurer que cela ne coûterait pas trop cher... Comme c'est un service public qui est exploité par une corporation, je pense que c'est presque nécessaire.

Si c'était l'entreprise privée, elle a des buts différents. Elle est obligée de fonctionner et voir... Dans le contexte actuel, je pense bien que nous serons favorables à cette proposition dans la loi, et aux articles 78 et 79.

Le Président (M. Laplante): Article 78, adopté... Excusez, M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, si vous me permettez, comme ce n'est peut-être pas clair véritablement, le bureau d'examen des griefs, et que les règlements ne sont pas prévus dans ce projet de loi, si on était d'accord, à la fin du projet de loi, soit l'article 124; on pourrait dire que la présente loi entre en vigueur le jour de sa sanction, sauf pour les articles 78, 79, 80, 81 et suivants, qui entreraient en vigueur à la date qui pourra être fixée par le gouvernement.

M. Russell: A l'article 23?

M. Lessard: Non, l'article 23 resterait le même.

M. Russell: Oui, d'accord.

M. Lessard: On devrait dire...

M. Russell: Est-ce qu'on a repris un amendement à l'article 23?

Le Président (M. Laplante): On va revenir tout à l'heure à l'article 23.

M. Lessard: Pour le bureau de griefs, à la fin, à l'article 124, on va préparer un amendement touchant et l'article 23 et les articles 78 à 81, pour qu'il y ait concordance et que le bureau d'examen des griefs puisse entrer en vigueur lorsqu'on aura vraiment complété les règlements de ce bureau, lorsqu'on aura analysé entièrement les conséquences et lorsqu'on jugera si c'est nécessaire ou non.

Le Président (M. Laplante): Article 78, adopté?

M. Lessard: Disons qu'on pourrait attendre à l'article 124 pour régler le problème de l'article 23 et des articles 78 à 81.

M. Russell: Quant à moi, c'est adopté jusqu'à l'article 82.

Le Président (M. Laplante): On peut tous les adopter et, s'il y a une concordance, elle s'appliquera tout de suite. On reviendra à l'article 23 après cela.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Laplante): Article 79, adopté. Article 80, adopté. Article 81, adopté. Chapitre V, dispositions financières. Article 82. M. le ministre. Avez-vous des commentaires sur le chapitre V?

Dispositions financières

M. Lessard: Sur le chapitre V, mais pas à l'article 82.

Le Président (M. Laplante): Article 82, adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 83, adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 84, adopté?

M. Verreault: Sur division.

Le Président (M. Laplante): Article 84, adopté sur division. M. le député de Shefford.

M. Verreault: Je profite de l'occasion pour remercier le ministre...

M. Russell: Adopté sur division, moi aussi.

Le Président (M. Laplante): Oui.

M. Verreault: ... des Transports. Je tiens à remercier, au nom de la population du Québec, le ministre des Transports pour le gentil petit cadeau de Noël qu'il donne aux corporations intermunicipales, relativement à l'article 84, parce qu'on sait que les corporations seront déficitaires et que ce sont encore les contribuables qui paieront les pots cassés d'un gouvernement qui ne sait pas au juste comment administrer son affaire. De toute façon, je tiens quand même à le remercier. On est en pleine période des fêtes. Je me dois de vous remercier au nom de la population.

Une Voix: Sur division.

M. Lessard: M. le Président, je comprends que le député est en fête...

M. Verreault: Je m'excuse.

M. Lessard: ... au cours de cette période.

M. Verreault: Je voudrais qu'il précise de quelle manière je suis en fête.

M. Lessard: M. le Président, je n'ai rien à préciser. Je pense que j'ai indiqué, au cours de la deuxième lecture ainsi qu'en réplique, que le gouvernement du Québec avait l'intention d'assumer ses responsabilités en ce qui concerne le paiement des déficits. Encore là, nous devons respecter la clause de 45% à 55%. Lorsque le député de Shefford m'indique que nous donnons un cadeau des fêtes aux corporations municipales, ceci va en relation avec la nécessité du transport en commun, j'ai eu l'occasion de l'expliquer. Je pense bien que, si le député de Shefford avait eu l'occasion de discuter des projets de loi qui ont été constitués lorsque nous avons accepté la Loi des commissions de transport, il aurait dû faire la même remarque à son ministre des Transports du temps...

M. Verreault: Maintenant, c'est vous qui êtes ministre.

M. Lessard: ... qui, à ce moment, avait empêché les véritables responsables de l'administration municipale d'avoir des contrôles sur les deniers publics, alors qu'actuellement cette loi donne aux véritables responsables, c'est-à-dire à ceux qui sont nommés par la population, le choix d'appliquer ou de gérer le transport en commun, alors qu'en constituant des corporations de transport,

on a créé des nids à patronage, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. Verreault: De toute façon, M. le Président, il n'en demeure pas moins que le ministre — c'est ce que j'en conclus — pense que c'est la faute du Parti libéral. Dorénavant, quand il aura des déficits à combler et qu'il n'aura pas d'argent pour les combler à sa guise, ce sera la faute des corporations intermunicipales.

M. Lessard: Nous assumerons nos responsabilités.

Le Président (M. Laplante): Article 84, adopté sur division.

M. Russell: M. le Président, juste une petite remarque.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Je n'aurais pas d'objection à ce que le ministre ajoute, à la fin, lorsqu'il parle de la charge aux municipalités, "dont le territoire est soumis à la juridiction de la corporation et du gouvernement." S'il voulait mettre cela, ce serait en dehors, cela réglerait et cela préciserait la situation.

M. Lessard: Non. "Sont à la charge de la municipalité dont le territoire est soumis à la juridiction de la corporation et du gouvernement", ce n'est pas sous la juridiction du gouvernement, c'est sous la juridiction de la corporation. Je pense...

M. Russell: On parle des déficits. On parle toujours du paiement des déficits d'exploitation.

M. Lessard: Il appartient au gouvernement du Québec de déterminer les pourcentages des déficits qui seront défrayés par ce même gouvernement concernant les corporations municipales ou intermunicipales de transport. Si nous décidons de modifier, comme nous l'analysons actuellement le paiement de ces déficits, nous le ferons en relation avec le ministre des Finances et le Conseil du trésor.

M. Russell: Cela préciserait le pourcentage que le gouvernement accepterait de payer. C'est fait par réglementation. Si on mettait que les déficits ne seront pas absorbés seulement par la corporation, mais que le gouvernement en absorbera une partie, je pense que cela rassurerait certains groupements qui sont inquiets actuellement.

M. Lessard: Il y a une certaine autonomie municipale et les déficits sont des subventions que nous donnons aux corporations intermunicipales de transport. La différence est basée sur des critères et des normes, ce que vous n'avez jamais été capables de faire de 70 à 76.

M. Verreault: A vous entendre, j'ai l'impression qu'on commence à faire des choses depuis que vous êtes là.

M. Lessard: Vous n'aviez qu'à regarder votre ancien ministre des Affaires municipales. Ce que vous avez fait, vous nous avez engagé des millions à venir parce que vous n'avez pas été responsable, ni pour les Olympiques, ni pour les municipalités.

Le Président (M. Laplante): Voulez-vous revenir au transport? A l'ordre, s'il vous plaît, M. le ministre!

M. Russell: C'est ce que fait le ministre actuellement, il transporte.

Le Président (M. Laplante): On va rester dans le transport. Article 84, adopté sur...

M. Verreault: Il extorque.

Le Président (M. Laplante): Article 84, adopté sur division. Article 85, adopté sur division aussi?

M. Lessard: Non. Article 85 aussi...

Le Président (M. Laplante): Article 85, le ministre a un papillon.

M. Lessard: Dans le deuxième paragraphe, à l'article 85, retrancher, aux sixième et septième lignes du deuxième alinéa le mot "uniformisée", c'est-à-dire qu'on parlait de l'évaluation uniformisée. Or, nous n'avons pas encore au Québec d'évaluation uniformisée, cela pourrait créer des problèmes. Alors, nous retranchons ce terme, et nous ajoutons, avant la fin du paragraphe, c'est-à-dire à la huitième ligne du deuxième alinéa, avant les mots "soit en proportion." — la dernière phrase — "soit de toute autre formule déterminée par règlement du gouvernement."

Si j'ajoute cet amendement, c'est parce que nous sommes actuellement à étudier un certain nombre de formules qui pourraient être plus favorables ou — selon ce qui nous a été souligné par le député de Trois-Rivières hier — plus conformes à ce qui existe actuellement au niveau des commissions de transport, telle la formule des coûts-bénéfices ou une autre. Si nous arrivions à une formule qui soit plus équitable pour l'ensemble des municipalités, la répartition des déficits pourrait se faire entre les municipalités selon ces formules.

M. Verreault: Le gouvernement ou le ministre peut-il juger à propos de ne pas donner de subvention du tout? Cela peut-il aller aussi loin que cela?

M. Lessard: Si c'est le cas, nous assumerons nos responsabilités et le peuple jugera.

M. Verreault: Pourriez-vous répondre à ma question?

M. Lessard: Non, pas dans l'esprit du législateur, aucunement.

M. Verreault: Ah bon!

Le Président (M. Laplante): Article 85. Pas d'autres commentaires, M. le député de Trois-Rivières?

M. Lessard: On ne pourra quand même pas être aussi mauvais gouvernement que vous l'avez été.

Le Président (M. Laplante): Article 80, M. le député de Trois-Rivières.

M. Verreault: Cela fait seulement un an qu'il est là, mais on est capable de juger de votre...

Le Président (M. Laplante): S'il vous plaît! Continuez, ça va bien!

M. Vaugeois: Je vais mettre un peu de baume sur les plaies qu'ouvre le député de Shefford à toutes les deux minutes.

J'apprécie beaucoup ces modifications à l'article 85 parce que, effectivement, cela ouvre la porte à d'autres critères comme celui de la relation coût-bénéfice ou encore des revenus au mille parcouru et, à mon avis, cela a des chances de corriger, dans le bon sens, l'évaluation de la répartition des coûts de l'organisation du service des transports en commun; à ce point d'ailleurs que, en relisant attentivement le deuxième paragraphe de l'article 85, quand je m'arrête aux critères qui sont là, vous avez d'abord le nombre de milles parcourus, vous avez ensuite la somme du nombre d'heures pendant lesquelles chaque véhicule circule sur un territoire donné; après, on tombe au niveau de la population. Or, le fait qu'une ville ait une bonne population, avec une densité raisonnable, peut justement faire que ce soit rentable. C'est là que les revenus sont bons. Il faut en tenir compte. Et cela va encore plus loin si on arrive à l'évaluation totale des immeubles. S'il arrivait qu'il se trouve une concentration d'édifices qui ont une grosse valeur, sur une surface restreinte, ce critère, à mon avis, devrait s'appliquer de façon inversement proportionnelle de telle façon que, une municipalité qui aurait une bonne densité urbaine, devrait, à mon avis, en profiter dans la répartition des charges. Une façon d'arriver à cela, c'est d'introduire un critère coût-bénéfice. Et plus, ça devrait amener chaque conseil municipal à se faire le publiciste du transport en commun et à prendre toutes sortes de moyens pour le favoriser et rejoindre nos préoccupations de base, dans ce projet de loi, c'est-à-dire: décongestionner nos villes, combattre la pollution, économiser l'énergie, etc. Mais je pense que cet élément de coût-bénéfice, même s'il n'est pas dans la loi, devra se retrouver dans les règlements; c'est ce que nous annonce le ministre, et, à ce moment, nous avons deux critères du deuxième paragraphe, qui auront des chances d'être appliqués dans le sens où ils doivent l'être, c'est-à-dire ne pas pénaliser une ville

qui a une grosse population, si ça signifie de bons revenus, et encore moins pénaliser une ville qui aurait une bonne évaluation au mètre carré, parce que, encore là, ce serait significatif de normes d'urbanisme que nous souhaitons tous et que, malheureusement, on ne retrouve pas dans les villes de banlieues qui, souvent, sont le fardeau à traîner pour l'acquisition du transport en commun. Je pense qu'à l'origine de la détérioration du transport en commun, il y a eu deux facteurs principaux: il y a eu l'étalement urbain et il y a eu la perte de la clientèle scolaire. Or, on n'est quand même pas pour continuer à traîner cela dans la réorganisation qu'on veut faire du transport en commun. Je pense qu'il faut s'interroger sur la distinction à faire entre transport urbain et transport scolaire et il faut également décourager cet étalement urbain qui risque de continuer si quelqu'un n'a pas à payer pour cela, et je pense que ceux qui doivent payer pour cela sont ceux qui contribuent à l'étalement urbain et non pas la ville qui reste dense de façon raisonnable et qui fait continuellement les frais de ceux qui s'éparpillent dans toutes les directions.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Shefford.

M. Verreault: Vous ne croyez pas que l'amendement qui s'ajoute ici va à l'encontre de la politique du gouvernement et de son parti, parce que "détermine par règlement", et suivant les dires du député de Trois-Rivières, on verse vers la discrétion, ce qui permettrait au gouvernement ou au ministre des Transports de prendre une décision discrétionnaire.

M. Vaugeois: Non, il n'est pas question de cela, ce sont les corporations qui décident.

M. Lessard: Le député a peine... Un règlement, en fait, c'est accepté par le lieutenant-gouverneur en conseil; peut-être que le député, depuis quelques années qu'il siège à l'Assemblée nationale, n'est pas encore au courant de ces formules.

Le Président (M. Laplante): Article 85, adopté sur division, tel qu'amendé. Article 86.

M. Lessard: C'est dit par règlement du gouvernement. Son conseiller devrait le savoir.

M. Verreault: Il y a pourtant bien des choses que le ministre ne sait pas. Il signe n'importe quoi aussi.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Châteauguay.

M. Dussault: M. le ministre, avant de voter sur 86, je voudrais savoir, relativement à 84 et 85, si, pour les commissions de transport actuelles, celles qui existent, les subventions, suite aux déficits, sont remises aux municipalités concernées ou aux commissions de transport.

M. Lessard: Aux commissions de transport.

M. Dussault: Est-ce qu'on doit conclure, par les articles 84 et 85 votés, que la porte ouverte existe, mais pour des subventions données aux municipalités plutôt qu'aux corporations?

M. Lessard: Actuellement, le ministère est responsable des corporations intermunicipales de transport et les subventions devront être données aux corporations. Comme les conseils d'administration sont constitués de représentants municipaux, ils devraient normalement avoir un contrôle par les municipalités, parce que, justement, contrairement aux commissions de transport qui ont déjà été constituées, le budget n'est pas automatiquement accepté par les municipalités dans ce projet de loi. Le budget peut être refusé ou modifié par les municipalités et, en cas de conflit, c'est la commission municipale qui décidera, mais quant aux subventions, comme ministère des Transports, nous ne sommes pas responsables des municipalités ou de la situation financière des municipalités; le ministère qui est responsable de ce secteur, c'est le ministère des Affaires municipales. Nous devons donc donner à nos organismes que sont les commissions intermunicipales ou les commissions municipales de transport, ces subventions, pour défrayer le déficit selon un certain pourcentage ou selon des règlements qui seront déterminés par le lieutenant-gouverneur en conseil ou par le gouvernement.

Le Président (M. Laplante): Article 86, adopté. Article 87, adopté. Article 88, adopté. C'est un article qui est long. Lavez-vous regardé, M. le député de Brome-Missisquoi?

M. Russell: Article 88 et 89.

Le Président (M. Laplante): Article 89, adopté. L'article 89 est long, en avez-vous pris connaissance?

M. Russell: Adopté.

Le Président (M. Laplante): L'article 90 est court. Adopté. Article 91, adopté.

M. Russell: C'est seulement un virement de fonds, M. le Président. C'est pour cela qu'on l'adopte, ce n'est pas un détournement.

Le Président (M. Laplante): A l'article 92, il y a un amendement apporté par le ministre.

M. Lessard: A l'article 92, c'est strictement un amendement mineur. Nous avons indiqué: La commission, nous précisons: La Commission municipale du Québec.

M. Russell: Une simple remarque, M. le Président, et je pense que c'est dans l'intérêt de tous. Je trouve que le 1er avril est une date très hâtive pour le paiement. Si on prend les procédures normales des corporations municipales, il n'y a

pas beaucoup d'argent qui entre avant le mois de juin, pendant que l'on fait l'homologation du rôle prélevé, ainsi de suite, puis l'envoi des factures. Cela va au mois de mai, juin ou juillet avant l'entrée des taxes. Les municipalités vont être obligées de procéder par emprunt, à ce moment-là.

M. Lessard: On a fait coïncider cela avec le début des budgets des municipalités.

M. Russell: Le budget, oui, mais c'est le paiement qu'on demande ici. Pour le budget, on impose la taxe.

M. Lessard: Si on ne met pas avant le 1er avril, dans le budget, avant le 1er avril, en fait, la municipalité doit prévoir un an d'avance le montant d'argent qu'elle devra donner à la corporation sur son budget.

M. Verreault: Le budget et l'exploitation sont deux choses différentes.

M. Russell: Je ne suis pas d'accord parce que...

M. Lessard: C'est parce qu'en fait la municipalité prévoit...

M. Russell: La municipalité va être obligée de procéder d'abord par emprunts temporaires. Elle va payer, elle va emprunter à la banque et payer des intérêts. Mais toutes les dépenses qui vont être occasionnées par les frais de la corporation entreront dans le budget et cela va être imposé vers le mois de décembre...

M. Lessard: C'est parce qu'il va y avoir les prévisions budgétaires de la corporation et les prévisions budgétaires aussi des municipalités en ce qui concerne le transport en commun.

M. Russell: C'est cela.

M. Lessard: Ces prévisions budgétaires se font le 1er avril, par exemple, 1978, jusqu'au 29 mars 19...

M. Russell: Non, le 31 décembre.

M. Lessard: De janvier à décembre.

M. Russell: Ce qui arrive, la corporation...

M. Lessard: Cela veut donc dire que, normalement, en janvier, elles ont prévu, dans leur budget, les montants nécessaires pour les versements.

M. Russell: Il faudrait que la corporation dépose à la municipalité avant le 1er janvier. C'est court. Cela va être incorporé dans le budget de la municipalité et c'est au mois de février, avant l'homologation du rôle et tout cela; le prélevé va se faire souvent sur la table, parce que les budgets retardent un peu, cela va au mois de mars, et l'imposition de la taxe prend effet 30 jours après et les factures sont ensuite envoyées.

Donc, avant que les factures soient envoyées, ça va au mois de mai ou juin. C'est un cheminement bien normal, ce n'est pas moi qui l'ai inventé, M. le Président, ça existe depuis longtemps.

M. Lessard: Nous avons consulté le ministère des Affaires municipales à ce sujet et on nous indique que la date pour faire coïncider ça avec les budgets des municipalités, la date qui est là, en fait, nous a été recommandée par le ministère des Affaires municipales.

M. Russell: Il y a peut-être eu un manque de coordination ou d'entente, de dialogue entre les deux, parce qu'ici c'est le paiement, c'est l'imposition du budget. Je suis d'accord que la taxe est imposée pour le 1er avril ou presque toujours. Le premier lundi d'avril, c'est l'imposition de la taxe, les factures sont envoyées seulement après. La perception de l'argent ne commence pas avant le mois de mai ou juin.

Ce que je veux dire simplement, c'est que les municipalités n'ont pas d'argent à ce moment-là. Je n'invente pas ça, j'ai été maire pendant vingt ans et c'est le Code municipal qui s'applique. Elles vont être obligées de fonctionner par emprunt temporaire, donc, c'est l'un ou l'autre. Si vous ne voulez pas que la corporation fonctionne par emprunt temporaire, ça va être la municipalité qui va fonctionner par emprunt temporaire. Ce sont des frais additionnels aux municipalités, c'est simplement ce que je voulais dire.

M. Verreault: J'aurais seulement deux petites questions, M. le Président.

M. Russell: J'aurais proposé le 1er juin si ça change quelque chose, mais si ça...

M. Lessard: J'hésiterais à changer le 1er avril pour le 1er juin, parce que le ministère des Affaires municipales nous a recommandé cette date et doit l'avoir recommandée en connaissance de cause.

M. Russell: Il n'y a plus de Code municipal, on dit que le budget s'applique, c'est vrai qu'on doit le faire pour le 1er avril. Mais c'est la facturation, le budget est complété et la taxe est imposée pour le 1er avril; normalement, le 1er lundi d'avril est la date finale et c'est seulement après ça que les factures sont envoyées.

Le contribuable a trente jours pour payer, la plupart prennent 60 jours, parce qu'ils ont 60 jours avant de payer l'intérêt et ils commencent à payer au mois de juin. Il y a des gens qui payent au mois de mai, mais la plupart payent au mois de juin.

Une Voix: Il a raison.

M. Russell: Anciennement, on donnait un rai pour faire entrer les comptes plus rapidement, mais aujourd'hui, c'est défendu.

Le Président (M. Laplante): Sur le même sujet, M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: Je ne sais pas où vous prenez votre information, mais les taxes, on commence à les payer le 1er janvier et on a trente jours pour le faire.

M. Russell: C'est rétroactif au 1er janvier, vous ne les payez pas...

M. Ouellette: Non, c'est-à-dire qu'on prépare nos budgets municipaux au mois de novembre, on les dépose et, dès le 1er janvier, on commence à percevoir le fruit de cette taxe.

M. Lessard: C'est le paiement de l'année écoulée qui devra être fait au plus tard le 1er avril. Il aurait dû...

M. Russell: De l'année précédente.

M. Lessard: De l'année précédente. Si on retarde au 1er juin...

M. Verreault: Dans le même ordre d'idées, M. le Président, je voudrais savoir si, d'une part, le ministre va prévoir ces subventions un an à l'avance pour les municipalités et si, d'autre part, il va prévoir aussi des dates pour la remise de ces subventions à ces municipalités.

M. Vaugeois: Corporations.

M. Verreault: Aux corporations, je veux dire; je m'excuse, M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Je suis là, je vous surveille.

M. Verreault: Tu fais bien. Après ça, c'est le ministre que tu vas devoir surveiller.

M. Lessard: Attendez un peu.

M. Verreault: Est-ce que je dois répéter?

Le Président (M. Laplante): Le paiement d'une subvention au gouvernement, quand?

M. Lessard: M. le Président, jusqu'ici, avec ces subventions, nous n'avons pas eu de problème; nous les payons selon des périodes déterminées et sur présentation de factures.

Le Président (M. Laplante): Article 92. Adopté.

M. Lessard: Sur justification.

Le Président (M. Laplante): Adopté avec amendement.

M. Verreault: C'est parce que j'allais vous dire, M. le Président, que dans le cas de Trois-Rivières, lorsque le gouvernement a commencé à donner des subventions...

M. Lessard: Et plus que ça, on donne...

M. Verreault:... les subventions se faisaient attendre.

M. Lessard: Plus que ça, on donne des avances.

M. Verreault: C'est généreux de votre part.

M. Vaugeois: C'est une excellente chose, ça m'a permis de me faire élire.

M. Verreault: Vous êtes un excellent Père Noël.

Le Président (M. Laplante): Article 92. Adopté, tel qu'amendé, sur division.

M. Verreault: Sur division.

Le Président (M. Laplante): Article 93. Adopté. Sur division ça aussi? Ou normal? Adopté. L'article 93 est iong, vous en avez tous pris connaissance? Article 94. Adopté.

M. Lessard: L'article 93, M. le Président, c'est l'application de la loi 36 de 1977, présentée par le ministre des Affaires municipales.

Le Président (M. Laplante): Article 95, adopté. Article 96, adopté. Article 97, adopté. Article 98, adopté. Article 99...

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Adopté. Article 100, adopté. Article 101, adopté. Article 102, adopté. Article 103, adopté. Article 104, adopté. Article 105, adopté. Chapitre VI. Infractions et peines. Avez-vous des commentaires avant de commencer, M. le ministre?

Infractions et peines

M. Lessard: Non, M. le Président.

M. Verreault: Il pourrait peut-être en donner quand même.

Le Président (M. Laplante): Article 106, adopté?

M. Verreault: Je vois des pénalités de \$100 et une récidive de \$500. Je ne comprends pas toute la patente. Pourrait-il me donner juste...

Le Président (M. Laplante): 106, adopté. 107. M. le député de Shefford.

M. Lessard: Est-ce que vous connaissez la différence entre une infraction et une récidive?

M. Verreault: Je comprends. Ce n'est pas moi qui devais être ici, c'est le député de Charlevoix. C'est parce que je n'ai pas lu toute la patente en dernier. Je voudrais simplement avoir un commen-

taire relativement à 107. Ces pénalités sont en fonction de quoi?

M. Lessard: En fonction des règlements, des dispositions qui sont prévues à la présente loi et à ses règlements.

M. Verreault: A la corporation?

M. Lessard: C'est cela.

M. Verreault: Et les pénalités sont de \$100 pour la première infraction et de \$500...

M. Lessard: C'est cela.

M. Verreault: Quand on voit, dans d'autres domaines, des pénalités de \$500, de \$1000, de \$5000... C'est justifié, les \$100 et les \$500?

M. Lessard: Vous voyez cela où, des pénalités de \$1000, de \$2000.

M. Verreault: Je ne sais pas. Je vois, à a), pour chaque infraction, une amende...

M. Lessard: Dans le cas de \$500, c'est une récidive.

M. Verreault: C'est cela, oui.

Il y a des pénalités dont les montants varient de \$100 à \$500, s'il y a récidive ou non.

M. Lessard: Tout simplement pour permettre, en fait...

M. Verreault: Est-ce que c'est proportionnel à d'autres lois semblables ou équivalentes? Je prends comme exemple...

M. Lessard: C'est selon la Loi des commissions de transport.

M. Verreault: Qui est déjà appliquée dans ces endroits. D'accord.

M. Lessard: C'est cela, et qui a été votée par vous-mêmes.

Le Président (M. Laplante): Article 107 adopté sur division ou adopté...

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Pas de problème. Article 108, adopté.

M. Vaugeois: M. le Président.

Le Président (M. Laplante): M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Je voulais éviter une intervention à haute voix, mais je suis un peu choqué par l'expression "la commission de l'infraction". Je me demande si on ne pourrait pas l'écrire autre-

ment, à moins que les juristes n'aient des exigences. J'aurais lu, il me semble: "... se prescrit dans les six mois suivant l'infraction" et on dirait la même chose. "La commission de l'infraction", je trouve que c'est...

M. Michaud: L'infraction a été commise.

M. Vaugeois: Je comprends, mais ce n'est pas nécessaire. L'infraction a été forcément commise.

M. Lessard: Comment voulez-vous...

M. Vaugeois: Six mois suivant l'infraction.

M. Lessard: D'accord, il n'y a pas de problème, suivant la date de l'infraction.

M. Vaugeois: Si tu veux. C'est mieux.

Le Président (M. Laplante): L'article 108 est amendé comme suit: Les poursuites en vertu de la présente loi se prescrivent dans les six mois suivant la date de l'infraction. Adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): 109, adopté?

M. Verreault: Oui.

Dispositions transitoires et finales

Le Président (M. Laplante): A 110, il y a une correction de la part du ministre. Chapitre VII, dispositions transitoires et finales.

M. Lessard: M. le Président, nous changeons la première ligne, remplacer "dès la création d'une corporation" par "dès le début de l'exploitation par une corporation". C'est pour éviter qu'il y ait des permis qui soient renouvelés par la Commission des transports. Admettons, par exemple, que le permis soit émis par la Commission des transports le 28 février et que, le 1er janvier 1978, il y ait création d'une commission intermunicipale, mais qui n'est pas encore en exploitation, de telle façon que la Commission des transports ne serait pas capable de renouveler son permis au transporteur actuel.

C'est pourquoi nous modifions cet article, pour préciser que la Commission des transports aura toujours le droit de renouveler, en date du 28 février, par exemple, le permis de ce transporteur, mais, après le moment où il y aura début de l'exploitation de la commission, il ne pourra y avoir renouvellement de permis parce que la commission aura, en vertu de l'article 50, acquis ou exproprié de gré à gré. Il n'y aura plus le besoin de renouveler le permis.

M. Verreault: Y compris les transporteurs scolaires.

Le Président (M. Laplante): Article 110, adopté avec amendement. M. le député de Trois-Rivières.

M. Vaugeois: Les explications du ministre me paraissent fort importantes. Je voudrais m'assurer que, de la même façon qu'on corrige pour ne pas empêcher qu'une population profite d'un service de transport en commun, de la même façon on va protéger les corporations qui seraient susceptibles de se former dans un territoire où il y a des permis temporaires pour que ces permis temporaires ne deviennent pas des permis permanents pendant la période des premiers mois qui vont suivre l'application de la loi. J'insiste encore une fois là-dessus, parce que j'ai un cas particulier.

M. Lessard: Si vous allez aux définitions, en page 2, vous avez à h) "permis du transport en commun": un permis valide et en vigueur, délivré par la Régie des transports du Québec avant le 15 février 1973 et portant mention des mots "transport en commun" ou "service d'autobus" de même qu'un permis valide et en vigueur délivré par la Commission autorisant son titulaire à fournir un service de transport de personnes, etc."

Il y aurait possiblement à ce moment-là, renouvellement, à moins que...

D'accord, je comprends, vous voulez éviter que le permis temporaire devienne permanent.

M. Vaugeois: Oui, si vous permettez, je vais dire quelque chose que je n'ai pas encore dit depuis le début. De toute évidence, il me semble y avoir des entrepreneurs en transport qui ont fait des pieds et des mains pour aller chercher des permis récemment, un peu en fonction d'une loi qui s'en venait.

Actuellement, j'ai un entrepreneur en transport qui se fait accorder un permis temporaire. L'échéance prochaine, c'est avril 1978. Avec la nouvelle loi, s'il voit que la corporation intermunicipale s'organise lentement, il va faire encore des pieds et des mains pour aller chercher un permis renouvelable automatiquement auprès de la Commission des transports.

M. Lessard: Non pas renouvelable automatiquement. D'accord, il vous appartiendra, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, de faire valoir le fait que ce permis ne devrait pas être transformé en permis permanent.

M. Vaugeois: Je comprends, mais c'est vous qui êtes ministre et je ne suis pas la Commission des transports.

M. Lessard: Non, mais le ministre n'a pas de contrôle sur la Commission des transports. Il a un contrôle en relation avec les règlements qui sont faits, pour que ces règlements soient appliqués par la Commission des transports, de même que le ministre de la Justice n'a pas de décision à prendre sur l'interprétation de la loi. Nous faisons les lois. Moi, comme ministre des Transports, je fais les règlements et il appartient à la Commission des transports d'interpréter les règlements et d'entendre les revendications de la population.

Je ne peux pas, quant à moi, annuler comme ministre des Transports un permis qui est donné par la Commission des transports.

M. Vaugois: Non, il n'est pas question de cela, sauf que j'imagine que la Commission des transports, sans recevoir des instructions, a quand même des orientations. J'imagine qu'elle a des orientations. En tout cas, je me trompe peut-être, mais ce que je souhaiterais, c'est que la Commission des transports soit sensibilisée à ce problème. Si vous ne pouvez pas le faire, M. le ministre, je vous avoue que j'ai commencé à le faire, parce que, récemment, j'ai rencontré M. Bouchard pour le questionner sur sa façon de faire à ce moment-ci, compte tenu de cette loi qui s'en venait, compte tenu de la possibilité qu'elle soit votée avant la fin de l'année 1977 et j'ai eu l'impression que le président de la commission était un peu inquiet sur le rôle à venir de sa commission, compte tenu qu'il y a un certain nombre de choses qu'il faisait jusqu'à maintenant qu'il ne fera plus.

M. Lessard: L'inquiétude peut être pour d'autres choses que celles que vous prévoyez.

M. Vaugois: Ah!

M. Russell: Il faut d'abord faire adopter la loi avant la fin de la session, c'est le député de Trois-Rivières qui fait un "filibuster".

M. Michaud: C'est qu'il a tellement bien appris de vous autres.

M. Vaugois: J'ai fini.

M. Russell: Il y a des élèves qui dépassent le maître.

Le Président (M. Laplante): Article 110, adopté. Article 111, adopté.

M. Verreault: J'aurais seulement une question à poser au ministre. On parle des règlements. Vers quelle date entend-il déposer ou faire paraître les règlements?

M. Lessard: Dans les plus brefs délais.

M. Verreault: Je comprends le ministre.

Le Président (M. Laplante): Article 111, adopté? Adopté.

M. Verreault: Est-ce que le ministre va avoir la chance de les lire?

Le Président (M. Laplante): Article 112, adopté?

M. Lessard: Je pense que...

Une Voix: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 113, adopté?

M. Lessard: J'aurais plus de remarques à vous faire à ce sujet...

Le Président (M. Laplante): Est-ce que vous parlez de l'article 113, M. le ministre?

M. Lessard: Non, M. le Président.

M. Verreault: Il n'est pas du tout question...

Le Président (M. Laplante): Article 113, adopté?

M. Verreault: Oui.

Le Président (M. Laplante): Article 114, adopté? Article 115, adopté? M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: A l'article 115, je trouve que ce sont encore là des pouvoirs très arbitraires. C'est le gouvernement qui se transforme en corporation municipale.

M. Lessard: A quel article, si vous me permettez?

Le Président (M. Laplante): A l'article 115.

M. Russell: 115, "à défaut par une corporation d'adopter un règlement ou une résolution dans le délai imparti par la présente loi, ce règlement ou cette résolution peut être adopté par le gouvernement et lie la corporation comme si ce règlement ou cette résolution eût été adopté par elle."

M. Lessard: M. le Président, nous avons précisé des délais à la corporation pour adopter un certain nombre de règlements de fonctionnement. Nous présumons que la corporation, étant responsable devant la population, devra respecter les délais prévus par la loi. Cependant, le ministre doit toujours prévoir les situations les plus difficiles dans une loi.

M. Russell: Ce n'est pas le ministre, c'est le gouvernement. C'est cela qui nous console un peu.

M. Lessard: Le gouvernement, c'est le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. Russell: Oui, c'est cela qui me console un peu. Ce n'est pas le ministre qui est en cause, c'est le gouvernement. Cela sauve un peu la situation.

M. Lessard: Ce sont des règlements, en fait il s'agit de règlements qui sont soumis au lieutenant-gouverneur en conseil. Nous présumons que les corporations vont faire leurs règlements. Si les corporations ne font pas ces règlements qui nous apparaissent absolument nécessaires en vertu de la loi, à ce moment, c'est le ministre qui devra soumettre des règlements au gouvernement, c'est-à-dire le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. Russell: Un autre chapeau.

Le Président (M. Laplante): Article 115, adopté sur division.

M. Verreault: Les articles 116 et 117 sur division.

Le Président (M. Laplante): Article 116, adopté sur division.

M. Verreault: Pour la simple raison qu'à la dernière campagne électorale, le Parti québécois avait suggéré d'injecter \$200 millions aux municipalités pour les aider. Ce projet de loi oblige les municipalités à taxer encore les contribuables. Alors, on ne peut pas être d'accord sur cela.

Le Président (M. Laplante): Article 116, adopté sur division. Article 117, adopté sur division. Article 118, je crois que M. le ministre a un papillon.

M. Lessard: C'est pour prévoir la période transitoire. A l'article 118, particulièrement au deuxième paragraphe, on dit: Lorsqu'il y a des ententes entre différentes municipalités, c'est le cas du Haut-Saguenay, c'est le cas de la rive sud, on dit: Cette entente demeure en vigueur jusqu'à ce qu'une corporation constituée en vertu de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales des transports, commence à exploiter, suivant ladite loi, un réseau de transport de personnes sur le territoire faisant l'objet de l'entente. On précise un délai, c'est-à-dire que s'il n'y a pas constitution de corporations intermunicipales, selon la loi telle qu'elle existe, selon l'article tel qu'il existe, ce délai pourrait être ad vitam aeternam. On précise d'ajouter à la fin de l'alinéa suivant le dernier alinéa: A défaut de formation d'une telle corporation, cette entente demeure valide jusqu'au 31 décembre 1978.

Le Président (M. Laplante): Article 118, adopté, tel qu'amendé par le ministre. Un nouvel article s'inscrit, l'article 118a.

M. Lessard: L'article 118a est particulièrement important. Vous savez qu'on a dû, l'an dernier, allonger l'article 23 de la loi qui disait que, lorsqu'il y avait constitution de corporations intermunicipales, les ententes se terminaient le 31 décembre 1976. Je l'ai prolongé au 31 décembre 1977. Cependant, puisque nous faisons cette loi, il pourrait être possible que l'entente existant entre les transporteurs et les corporations municipales de transport ou les comités intermunicipaux de transport ne puisse se renégocier ou soit bloqué de telle façon que, le 1er janvier 1978, nous n'ayons plus, dans certaines régions du Québec, de transport en commun. Pour la période transitoire, nous ajoutons l'article 118a où on dit ceci: L'entente conclue — en fait, cela s'applique pour la région du Haut-Saguenay — entre d'une part, la Compagnie de transport régionale du Saguenay Inc., et d'autre part, les villes de Chicoutimi, Jonquières, La Baie et le comité intermunicipal de transport en commun dans le Haut-Saguenay, le

1er mars 1977, est reconduite jusqu'au 31 décembre 1978, selon les conditions qui y sont prévues à la suite d'une demande qui m'a été faite par le comité intermunicipal ainsi que les villes concernées.

Tout le monde, tant le transporteur que les villes concernées, est d'accord, pour autant que l'entente est reconduite aux mêmes conditions.

Le Président (M. Laplante): Le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Adopté.

Le Président (M. Laplante): L'article 118a, adopté. Article 119, adopté.

M. Lessard: Le même amendement est prévu à 118...

Le Président (M. Laplante): Avec un amendement du ministre.

M. Lessard: Exactement pour les mêmes raisons.

Le Président (M. Laplante): Article 119 amendé, adopté? Article 120. Il y a un amendement apporté par le ministre aussi.

M. Lessard: Nous avons, comme vous le savez, regroupé l'achat des autobus des différentes commissions de transport pour en faire un bloc. Cela ne me pose aucun problème de discuter, avec le député de Shefford, n'importe quand de cette entente avec General Motors. Nous avons donc regroupé... Nous avons réussi à amener une industrie, ce qui n'a pas été le cas pour le ministre des Transports en 1973/74. Nous avons donc prévu que les corporations pourraient, avec l'autorisation...

M. Russel: ... en fermer une.

M. Lessard: Pardon?

M. Russel!: Qu'est-ce qui sera le succès, en amener une ou en fermer une?

M. Lessard: On verra. Revenons à l'article... Nous disons que la corporation peut, avec l'autorisation préalable du ministre, mandater tout organisme public de transport en commun aux fins de présenter en son nom une demande de subventions publiques pour l'achat d'autobus, d'accessoires et d'équipement nécessaire à leur utilisation. C'est dans le but de permettre aux corporations municipales ou intermunicipales de constituer un pool.

D'autre part, étant donné que nous avons déjà demandé à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal d'acheter 67 autobus pour les corporations municipales qu'on prévoyait, nous voulons rendre valide et avec l'accord, naturellement, des corporations municipales existantes, des quatre comités intermunicipaux...

Là où il y avait des ententes, nous voulons valider ce qui avait été prévu par le protocole d'entente. On ajoute donc "toute demande de soumission publique pour un achat visé dans l'alinéa précédent faite avant le (insérer la date d'entrée en vigueur du projet de loi) est réputée avoir été faite conformément à la présente loi."

M. Verreault: Pour l'achat d'autobus.

Le Président (M. Laplante): Aux fins du journal des Débats, l'article 120 est adopté tel quel.

M. Verreault: Il y a un amendement.

Le Président (M. Laplante): C'est ce que je voudrais savoir. L'article 120 est adopté tel quel. D'accord. Là, vous avez un nouvel article, 120a. On ne fera pas la correction. C'est cela que je veux savoir, c'est parce que... Écoutez-moi bien.

M. Lessard: Voici, M. ...

Le Président (M. Laplante): On ne parlera pas tous ensemble. Il faut s'éclairer. Si je lis l'article écrit par le ministre, sur le papillon, ou dit: L'article 120a, remplacé par le suivant: ... Si je m'en vais au projet de loi 73, je vois seulement l'article 120. Il n'y a pas d'article 120a.

M. Lessard: Voici, c'est cela. L'article 120 devient 121, 121 devient 122... On fait le décalage. Autrement dit, on ajoute l'article 120 entre 119 et 120 qui devient 121.

Le Président (M. Laplante): L'article 120 est adopté. Point.

M. Lessard: 120 est un amendement; c'est cela.

M. Russell: 120 est un tout nouvel article.

M. Lessard: C'est cela.

M. Verreault: J'aimerais avoir une explication. 120 de la loi actuelle devient 121.

M. Michaud: Le papillon, M. le Président.

M. Lessard: Le papillon devient 120; l'article 120, tel que dans la loi, devient 121.

M. Russell: 121 devient 122.

M. Lessard: Et ainsi de suite.

Le Président (M. Laplante): 120, nouvel article. Papillon.

Une Voix: Si j'étais avocat, je ne serais pas haïssable.

M. Verreault: Mais on est rendu à 121, amendé?

M. Lessard. 120, c'est celui que je soumetts, et...

M. Verreault: C'est de celui-là qu'on parle?

M. Lessard: Actuellement c'est 120, concernant les soumissions.

M. Verreault: Il n'y a qu'un petit point qui accroche.

On dit que la corporation peut requérir l'autorisation de demander des soumissions publiques mais il y a l'entente avec GM, et ça va être le seul producteur d'autobus urbains; je ne vois pas l'utilité des soumissions ou je ne comprends pas du tout.

M. Lessard: Après cinq ans, M. le Président, il pourra être possible d'avoir des soumissions publiques, si nous prévoyons avoir besoin d'un nombre d'autobus assez important.

M. Verreault: Ce n'est pas négocié pour ces 1200 autobus?

M. Lessard: Il n'y a pas seulement des autobus, il peut aussi y avoir l'équipement nécessaire comme les pneus, les produits nécessaires...

M. Russell: Les pneus, c'est Michelin.

M. Verreault: C'est parce qu'on dit: "soumissions publiques pour achat d'autobus", d'accessoires, mais particulièrement d'autobus. Je ne sais pas ce que cela fait là. En tout cas, c'est l'explication que je voulais avoir.

M. Lessard: ... accessoires et équipement nécessaires à leur utilisation. Ce sont des accessoires pour les autobus ou autre chose aussi.

M. Verreault: Si c'est un moteur, c'est un accessoire?

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: Alors, si c'est GM qui construit les autobus, elle met ses moteurs dedans, elle va donc être encore la seule à en fournir. En tout cas... Adopté.

M. Russell: M. le Président.

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

M. Russell: Si le ministre me le permet, en parlant de cotations pour les autobus, actuellement, on sait qu'il y en a 1200 qui ont été cotés, le prix a été fixé à tant par autobus, mais est-ce qu'il y a un accroissement, si on en prend 100 cette année, 150, et l'an prochain, un autre montant? Est-ce qu'il y a une augmentation de prix ou si le prix est ferme?

M. Lessard: Pour les 300 premiers autobus, il n'y a pas d'indexation.

M. Russell: Pour les 300 dans deux ans ou la première année?

M. Lessard: Pour la première année, il n'y a aucune indexation pour les autres années, l'indexation était prévue dans le contrat, chacun des soumissionnaires avait été informé de cette indexation. La différence, ce qu'on n'a pas dit, c'est que, dans le cas de Bombardier, l'indexation commençait au premier autobus.

M. Russell: Au premier autobus?

M. Lessard: Ce qui n'est pas le cas de General Motors.

M. Russell: C'est un accord avec toutes les corporations qui ont pris part à cette négociation?

M. Lessard: Oui.

M. Russell: Elles savent le prix que leurs autobus vont leur coûter dans cinq ans?

M. Lessard: Quel monopole aviez-vous créé, vous autres, avec General Motors, qui n'avait apporté aucune retombée économique, lorsque vous aviez donné 554 autobus à General Motors?

Le Président (M. Laplante): Si vous voulez, M. le ministre, on va continuer avec l'article 120. Le nouvel article 120, adopté? L'article 120 qui devient 121, adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): Article 121, qui devient l'article 122, adopté?

M. Verreault: Adopté.

Le Président (M. Laplante): L'article 122 qui devient l'article 123, adopté?

L'article 123 remplacé par un nouvel article qui s'appellera...

M. Lessard: Concernant l'article 124, suite aux discussions que nous avons eues tout à l'heure — l'article 123, qui devient 124 — serait remplacé par le suivant: "La présente loi entre en vigueur le jour de sa sanction, sauf le chapitre IV et l'article 121, qui entreront en vigueur à la date fixée par proclamation du gouvernement".

Le Président (M. Laplante): On ne se brouillera pas, d'accord? J'ai votre papillon qui dit: "L'article 124..."

M. Lessard: Non, laissez tomber ce papillon, c'est un autre amendement que nous avons fait, étant donné les modifications qu'on a apportées, tout à l'heure, concernant le bureau des griefs.

Le Président (M. Laplante): Il y a un nouvel article 124, l'article 123 devient l'article 124. L'article 123 du projet devient 124?

M. Lessard: Oui, étant donné le décalage que nous avons établi tout à l'heure.

M. Russell: Alors, comment se lit l'article 124?

Le Président (M. Laplante): L'article 122 devient 123. L'article 121 devient 122, l'article 120 devient 121.

M. Lessard: L'article 120, c'est l'amendement que je vous ai proposé tout à l'heure, concernant les contrats d'autobus.

Le Président (M. Laplante): Article 124: La présente loi entrera en vigueur le jour de sa sanction.

M. Lessard: C'est cela. Alors, l'article 124 qui devient l'article 123 actuellement est modifié selon le papillon que nous avons proposé.

M. Russell: C'est le cas de General Motors.

M. Verreault: Vous reconnaissez la complexité du projet de loi 73, M. le Président.

Une Voix: Voyons donc!

M. Lessard: Un instant, M. le Président. Alors pour l'article 71, M. le Président, dont nous avons discuté...

Le Président (M. Laplante): Si vous voulez, il y avait seulement une remarque que le député de Châteauguay voulait faire avant de retourner... Est-ce que vous voulez retourner à l'article 71 ou 23. Il y a deux articles qui n'ont pas été...

M. Russell: Il y a deux articles; les articles 71 et 23 ne sont pas adoptés.

M. Dussault: C'est ce que je voulais dire. On va retourner à l'article 23 au moins.

Le Président (M. Laplante): Vous retournez à l'article 23 ou à l'article 71?

M. Lessard: A l'article 71, M. le Président, on biffe le troisième alinéa.

M. Russell: A l'article 71, on enlève le troisième alinéa?

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Le choix d'un soumissionnaire...

M. Verreault: Il faudrait peut-être faire des modifications au deuxième paragraphe: "Elle doit, sous réserve..."

M. Lessard: Oui. Elle doit retenir la plus

basse... Enlevons en même temps au deuxième alinéa, "sous réserve de l'alinéa suivant". Alors, l'article se lirait comme suit: L'article au complet, l'article 71: La corporation n'est tenue de retenir aucune soumission. Toutefois, si elle décide d'en retenir une, elle doit retenir la plus basse.

M. Vaugeois: Il n'y a rien à l'article 23. C'est quand même utile de laisser "le cas échéant", puisque...

M. Lessard: M. le Président, à l'article 23, je ne pense pas qu'il devrait y avoir...

Le Président (M. Laplante): A l'article 71, c'est complet?

M. Lessard: C'est complet.

Le Président (M. Laplante): Article 71 adopté tel que modifié.

M. Verreault: Sur division, et au nom de l'injustice qui est créée aux personnes qui étaient déjà titulaires de...

Le Président (M. Laplante): Article 23.

M. Lessard: L'article 23: M. le Président, en regardant le projet de loi, nous n'avons pas besoin, je pense, de modifier l'article, qui concerne le bureau d'examen des griefs parce que...

M. Verreault: Une fois parti, on peut retoucher tout le projet de loi.

M. Lessard: "Ou à la demande du bureau d'examen des griefs", on ajouterait: "le cas échéant".

M. Russell: Au dernier alinéa, la procédure de convocation des assemblées, du conseil d'administration. Vous voulez changer cela.

M. Lessard: On l'avait précisé, M. le Président, si vous voulez regarder.

M. Russell: Par le conseil.

M. Lessard: Oui, j'avais indiqué que l'amendement devait... Je voudrais lire complètement l'article 23.

Le Président (M. Laplante): Article 23.

M. Lessard: "La procédure de convocation

des assemblées du conseil d'administration est déterminée par règlement du conseil et soumise à l'approbation du ministre. Cela va? Le conseil d'administration...

Le Président (M. Laplante): ... et soumise...

M. Lessard: ... à l'approbation du ministre. Le deuxième paragraphe reste le même. Cela va?

Le Président (M. Laplante): Cela va.

M. Lessard: Le troisième paragraphe, nous avons déjà modifié le "50 usagers" pour "250 usagers".

Le Président (M. Laplante): D'accord.

M. Lessard: Et nous ajoutons, à la fin du paragraphe: le cas échéant.

Le Président (M. Laplante): Le cas échéant. D'accord.

J'en conclus que le projet de loi no 73 est adopté avec ses modifications.

M. Verreault: Sur division.

Le Président (M. Laplante): Sur division.

M. Lessard: Merci, M. le Président, de votre travail qui a été difficile.

Le Président (M. Laplante): Cela n'a pas été difficile, cela a été très plaisant, monsieur.

M. Verreault: Je souhaite bonne chance au ministre, M. le Président, et lui présente mes meilleurs voeux.

Le Président (M. Laplante): Ceux qui vont à l'Assemblée nationale, s'il vous plaît, veuillez avertir M. le leader du gouvernement qu'on est prêt pour le projet de loi 25, qu'on attend les membres. C'est moi qui la préside.

Une Voix: Non, le projet de loi 25 est au salon rouge.

Le Président (M. Laplante): Tel qu'entendu à la Chambre, sur l'ordre du président, c'est le président de la commission qui fera rapport au président de l'Assemblée nationale.

La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 47)