



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Présentation de mémoires sur le rapport CEGIR portant sur
la Commission des transports du Québec (2)

Le 8 août 1979 — No 152

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Conférence des camionneurs québécois Inc.	B-6593
Bureau des tarifs du Québec Inc.	B-6603
Canadian Transport Tariff Bureau Association.	B-6615
Association du transport écolier du Québec.	B-6617
Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec.	B-6621
Niagara Frontier Tariff Bureau Inc., Middle Atlantic Conference et Southern Motor Carrier Rate Conference.	B-6629
Association des propriétaires d'autobus du Québec.	B-6633

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Guy Chevette, président suppléant

M. Lucien Lessard
M. Yvon Brochu
M. Raymond Mailloux
M. Georges Vaillancourt

*Mme Louise Pelletier, Conférence des camionneurs québécois Inc.
*M. Gaston Pelletier, idem
*M. Pierre Hogue, Bureau des tarifs du Québec Inc. et Canadian Transport Tariff Bureau
Association
*M. Roger McCarthy, Bureau des tarifs du Québec Inc.
*M. Roland Pouliot, idem
*M. Roger Lacoste, idem
*M. Lorne Leblanc, Canadian Transport Tariff Bureau Association
*M. Alfred Laflamme, idem
*M. Yvon Saucier, Association du transport écolier du Québec
*M. Michel Charlebois, idem
*M. Aurèle Hudon, Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec
*Mme Ghislaine Gervais, idem
*Mme Micheline Tanseey, Niagara Frontier Tariff Bureau Inc. et Al.
*M. Robert Gawley, idem
*M. Wilbrod Bhérer, Association des propriétaires d'autobus du Québec

*Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mercredi 8 août 1979

Présentation de mémoires sur le rapport CEGIR portant sur la Commission des transports du Québec

(Dix heures dix minutes)

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

La commission parlementaire permanente des transports reprend ses travaux ce matin.

Les membres de la commission pour la séance d'aujourd'hui sont: M. Baril (Arthabaska), M. Chevrete (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shelford).

Les intervenants seront: M. Bellemare (Johnston), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Desbiens (Dubuc), M. Grégoire (Frontenac), M. Lamontagne (Roberval), M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford). Comme hier, vous remplacez?

M. Brochu: Armand Russell (Brome-Missisquoi).**Le Président (M. Bordeleau):** Les mémoires que nous entendrons aujourd'hui sont dans l'ordre, tel que je les ai, d'abord, la Conférence des camionneurs québécois Inc; le Bureau des tarifs du Québec Inc.**Une Voix:** Quels numéros?**Le Président (M. Bordeleau):** Je peux vous donner le numéro également. Le premier mémoire, j'ai le numéro 4-M. Le deuxième, qui est le Bureau des tarifs du Québec Inc., 13-M. Ensuite, Niagara Frontier Tariff Bureau Inc., numéro 17-M; Canadian Transport Tariff Bureau Association, 18-M; l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, 3-M; Transport écolier du Québec, 9-M; la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec, 20-M.

Il n'y a pas d'autres substitutions au niveau des membres de la commission?

J'appelle dès maintenant la Conférence des camionneurs québécois Inc., dont le porte-parole serait M. Gaston Pelletier ou Melle Louise Pelletier. Est-ce que vous pouvez nous présenter la personne qui vous accompagne?

Conférence des camionneurs québécois Inc.**Mme Pelletier (Louise):** M. Gaston Pelletier agit à titre d'expert-conseil.**Le Président (M. Bordeleau):** D'accord.**Mme Pelletier:** M. le Président et MM. les

membres de la commission parlementaire, je n'ai pas l'intention de lire le mémoire que nous vous avons présenté, mais plutôt d'en exposer les principales recommandations et, avec votre permission, d'ajouter quelques commentaires qui n'apparaissent pas au document qui vous a été soumis.

Au niveau de l'identification des intervenants ce matin, il s'agit de la Conférence des camionneurs québécois et aussi de la firme Conseillers en taux de fret, comme il est inscrit sur le mémoire qui vous a été présenté.

Ces deux organisations ont principalement pour but la protection des intérêts des petites et moyennes entreprises de camionnage. La Conférence des camionneurs québécois regroupe environ 75 transporteurs membres et est contrôlée par les entreprises de camionnage, petites et moyennes, qui la composent.

Quant à Conseillers en taux de fret, il s'agit d'une entreprise qui oeuvre depuis déjà près de dix ans au niveau de l'industrie du transport routier des marchandises, qui fournit certains services d'assistance technique relativement à la réclamation des subventions ou demandes de permis ou de transfert, qui effectue aussi à l'occasion des analyses de rentabilité et de coûts d'exploitation des activités de transport. Conseillers en taux de fret regroupe principalement de petits transporteurs, souvent des individus qui oeuvrent au niveau du transport, et aussi, dans la majorité des cas, ce sont les transporteurs qui ne sont membres d'aucune association au niveau de conseillers en taux de fret et qui, évidemment ne sont pas représentés soit par une association ou par une autre. Nous essayons par la présente de nous faire un peu leur porte-parole, même si nous n'avons pas un mandat très clair avec tous les clients avec qui nous faisons affaires.

Au niveau de l'appréciation globale du rapport CEGIR, nous devons dire que nous sommes sensiblement en accord avec toutes les recommandations et les conclusions du rapport CEGIR. Nous considérons aussi que la firme CEGIR a apporté vraiment une analyse judicieuse et éclairée des problèmes ou de l'étude de la Commission des transports du Québec. Nous sommes, de façon générale, en faveur d'un juste milieu, c'est-à-dire des éléments qui allieraient les éléments positifs qui existaient dans le temps de la Régie des transports, qui était plus ou moins un tribunal administratif, et aussi des éléments très positifs qui existent à la Commission des transports du Québec présentement. Donc, à ce titre, nous endossons complètement la dernière phrase du rapport qui stipule, en fait, que le résultat de leur analyse serait un élément ou une fonction qui allierait les éléments positifs de la régie et de la Commission des transports.

Considérant notre expérience principale depuis plusieurs années, les considérations que nous voulons apporter concernent principalement la question tarifaire. Le premier point concerne le

dépôt des taux, selon la recommandation no 9 du rapport CEGIR. Nous devons dire que nous serions contre une formule de dépôt des taux en vertu de laquelle les taux deviendraient en vigueur immédiatement. Nous considérons qu'il ne serait pas dans l'intérêt public des transporteurs, des consommateurs que les taux soient en vigueur lorsque déposés. Il est vrai que cela existe dans d'autres provinces, mais le Québec a déjà fait un grand pas depuis plusieurs années et nous considérons que la procédure était quand même justifiée.

(10 h 15)

Donc, ce que nous favoriserions plus est une procédure de dépôt des taux avec un délai minimum de 30 jours avant l'entrée en vigueur ou l'adoption, dans le cas où il n'y a pas d'opposition, et aussi conditionnelle à une publication dans le bulletin d'information qui serait publié par la Commission des transports du Québec en remplacement de la Gazette officielle.

Nous croyons donc, qu'il est indispensable que tous les membres de l'industrie du transport soient au courant des demandes qui sont faites à la Commission des transports et principalement pour les transporteurs petits et moyens que nous représentons, ce sont des transporteurs qui ne peuvent matériellement pas monopoliser du personnel à temps plein à la Commission des transports pour surveiller toutes les demandes qui seraient présentées. C'est dans cette optique que notre approbation à une formule de dépôt des taux avec un délai de 30 jours est conditionnelle avec une publication de ces demandes et des dépôts de taux dans un bulletin d'information.

D'autre part, relativement aussi à la question des taux, nous aimerions préciser qu'avec la structure existante dans les cas de proprio motu que la commission utilisait, notamment pour les fixations générales de taux comme, par exemple, le vrac, le transport de maisons mobiles, le transport par remorquage ou par feroutage, nous devons dire que nous sommes en faveur du maintien d'une procédure semblable. Nous considérons qu'il a été quand même assez ardu depuis plusieurs années d'obtenir une certaine uniformité au niveau de ces taux de transport et qu'il serait peut-être inadéquat, à l'heure actuelle, de laisser tomber la procédure de proprio motu.

Pour les cas de transport tels que la maison mobile ou même le remorquage et le feroutage, nous serions en faveur du maintien d'une procédure de proprio motu par la Commission des transports du Québec.

Une autre remarque qui ne s'adresse pas spécifiquement à la question tarifaire concerne l'organisation de la Commission des transports du Québec. Il est vrai que l'aspect légal à la Commission des transports du Québec a pu prendre une importance trop remarquable depuis quelques années, mais nous considérons quand même que dans les cas où on aurait des causes qui seraient très contestées et qui feraient l'objet d'audiences publiques, nous serions en faveur qu'un membre siégeant en audience publique soit un juge ou enco-

re un commissaire ou un membre quelconque ayant une formation juridique.

Cette recommandation est faite principalement dans l'objectif d'assurer le caractère d'impartialité et d'esprit de concordance à la loi, aussi, que nous considérons essentiel dans des décisions de cette nature, ne serait-ce qu'au niveau des demandes de permis ou au niveau de l'acceptation des taux proposés à la Commission des transports du Québec.

D'autre part, il est proposé dans le mémoire, à la recommandation 39, la formation de comités spécialisés, selon laquelle les membres régulateurs seraient regroupés en comités soit de transport terrestre de marchandises, transport terrestre de personnes, maritime et aérien. Selon l'expérience vécue à la Commission des transports, nous considérons qu'il serait peut-être mieux d'envisager un regroupement des membres régulateurs soit au niveau des comités modaux, comme il existe à la Commission canadienne des Transports, ou encore de faire une division à l'intérieur du comité proposé du transport terrestre de marchandises.

Considérant en fait l'expérience qu'on a vécue et les charges de travail quand même considérables qui viennent des secteurs du transport général et du transport du vrac, il serait, selon nous, peut-être inégal d'avoir un comité pour le transport terrestre des marchandises qui occasionne énormément de travail à la Commission des transports et un autre comité pour le maritime et l'aérien, qui est quand même de moindre préoccupation pas politique et de politique de transport, mais, quand même, au niveau des opérations journalières de la commission, j'entends.

Une dernière remarque concerne les toutes premières recommandations du rapport CEGIR visant à déléguer à la Commission des transports du Québec certains pouvoirs de réglementation. Nous sommes en faveur que la Commission des transports du Québec ait un certain pouvoir de réglementation en ce qui concerne principalement des mesures qui toucheraient les opérations de transport, la structure du marché ou, encore, strictement, la structure de l'industrie du transport au Québec.

Nous considérons cependant qu'au niveau de l'élaboration des politiques de transport, cet élément devrait être laissé au ministère des Transports. Le point primordial dans cet élément de réglementation, peu importe à qui la réglementation sera donnée, est pour nous, une nécessité de consultation beaucoup plus large que ce qui existe actuellement. Il est vrai qu'il existe une certaine procédure de consultation au niveau du ministère des Transports lorsqu'il y a l'élaboration d'une certaine réglementation. Cependant, nous voulons mentionner certains cas où il s'est avéré que le procédé de consultation existant s'est révélé insuffisant, principalement dans les cas où un certain type de transport, qui était non réglementé, s'est vu réglementé soit par erreur, omission ou par non-connaissance strictement d'un certain secteur, et qui faisait aussi appel à certains trans-

porteurs, qui, parce qu'ils étaient non réglementés, n'avaient pas de permis et n'avaient pas aussi le besoin de se regrouper au sein d'associations. Donc, ces gens-là n'étaient pas représentés et ils ne le sont pas encore. C'est l'exemple du transport — j'arrive avec un exemple particulier — de carcasses de véhicules automobiles et de rebuts de métal et de papier. C'est un transport qui était non réglementé, exempté en vertu de l'ordonnance générale sur le camionnage mais, lors de l'élaboration du règlement sur les déchets, on s'est trouvé à réglementer ce type de transport indirectement, parce qu'on ne l'a pas inclus d'une certaine façon dans le règlement sur les déchets et qu'on ne l'a pas réexclus de l'ordonnance générale sur le camionnage.

Nous savons qu'il y a présentement du travail qui se fait au ministère des Transports en vue de régler ce problème. Le point où nous voulons en venir, c'est que si la consultation avait été beaucoup plus large, soit au niveau d'avis publics dans les journaux, soit par une procédure semblable à celle du proprio motu qui existe à la Commission des transports du Québec, il aurait été possible, pour ces transporteurs, de faire valoir leur point.

C'est exactement aussi le fait du transport de rebuts de papier. Je pourrais donner des exemples concrets au niveau du transport de rebuts de métal, il entre annuellement à SIDBEC-FERUNI, à Contrecoeur, l'équivalent d'à peu près 17 000 voyages de carcasses de véhicules automobiles qui sont, dans la majorité des cas, transportés sans permis de transport. C'est quand même un secteur d'activité qui est très important et si vous n'êtes pas dans le milieu, si vous n'êtes pas préoccupé journalièrement par ces opérations, vous ne pouvez pas nécessairement vous en apercevoir, ou vous rendre compte que ce n'est non réglementé et que ça fait appel à certaines caractéristiques très particulières.

C'est exactement aussi le cas des rebuts de papier. L'approvisionnement de la cartonnerie à Cabano se fait par des transporteurs qui n'ont pas de permis de transport. Le but de demander cette consultation beaucoup plus vaste, soit par les journaux ou par proprio motu, d'une certaine façon, va viser strictement d'éviter de faire certaines erreurs par omission et être obligé aussi de faire des règlements pour déréglementer les secteurs d'activité.

C'est l'ensemble des points que nous voulions vous soumettre, ce n'est pas tellement compliqué. Je vous remercie au nom de la Conférence et des conseillers en taux de fret.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie également. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Merci, Mlle Pelletier. Vous avez travaillé pour le ministère des Transports, je pense?

Mme Pelletier: Pardon?

M. Lessard: Vous avez travaillé pour le ministère des Transports.

Mme Pelletier: Quatre ans.

M. Lessard: Pendant quatre ans. Vous avez donc une connaissance assez large... c'est bien regrettable qu'elle soit partie.

Mme Pelletier: Je m'excuse, est-ce que vous pourriez rapprocher votre micro, je ne comprends pas très bien.

M. Lessard: Bonne indication. Vous avez donc une connaissance assez large du ministère des Transports puisque vous avez été quatre ans au ministère comme économiste. J'aimerais que vous détailliez un peu vis-à-vis de la réglementation, même si vous avez précisé votre point, à savoir que la politique comme telle ou les politiques générales du transport doivent être faites par le ministère des Transports, alors qu'une certaine souplesse dans la réglementation pourrait être accordée à la Commission des transports du Québec. J'aimerais que vous puissiez préciser ce que vous entendez par ce que pourrait être une politique générale du transport au niveau du ministère et ce qui pourrait être accordé à la Commission des transports comme souplesse dans la réglementation. Ce n'est pas facile, n'est-ce pas?

Mme Pelletier: Disons que je vais répondre inversement. Au niveau de la réglementation qui pourrait être confiée à la Commission des transports, ce que j'entends par des règlements qui toucheraient les opérations, c'est que, en fait, la Commission des transports, c'est elle qui est préoccupée des problèmes journaliers des transporteurs, c'est elle qui est au courant, par les audiences publiques, par les rencontres qu'elle a avec les transporteurs, pas nécessairement un transporteur général, mais en fait de tous les secteurs de l'industrie du transport. Donc, il est peut-être plus facile, pour la Commission des transports, étant saisie et sensibilisée quotidiennement à ce qui se passe dans l'industrie, des nouveaux développements. C'est une industrie de mouvement, donc il faut que la souplesse soit aussi une souplesse de mouvement et qu'on puisse adapter les changements dans la structure du marché au fur et à mesure qu'ils se font, alors que, au niveau des politiques, ce sont plus des lignes générales: les grandes philosophies du gouvernement, dans quelle orientation on veut aller, est-ce qu'on favorise plus un secteur ou un autre, est-ce qu'on veut que le transport réponde plus à la structure industrielle du Québec? Ce sont des énoncés qui prennent plusieurs années à formaliser.

M. Lessard: Vous parlez, d'une part, de déchets solides qui ont été, comme vous le dites, indirectement couverts par le règlement sur les éboueurs...

Mme Pelletier: Oui.

M. Lessard: ... qui a été corrigé par la suite, dans la nouvelle réglementation. Mais il reste...

Mme Pelletier: Ce n'est pas encore en vigueur.

M. Lessard: C'est ça, mais il reste qu'il y a eu mésentente à ce sujet, ainsi que celui des rebuts de papier. Pensez-vous qu'il faille réglementer complètement tous les secteurs de transport?

Mme Pelletier: On ne peut pas dire qu'on est en faveur de réglementer toutes les activités du transport. Ce qu'on mentionnait c'est que, dans les cas particuliers que je vous ai cités, c'étaient des cas qui étaient non réglementés et qui apportaient une certaine souplesse aux transporteurs. C'était fait autant par les transporteurs publics généraux que par des transporteurs de vrac, où, dans les deux cas, les transporteurs avaient un moyen ou un trafic qu'ils pouvaient utiliser sur un mouvement de retour pour rentabiliser leurs opérations ou encore pour utiliser un équipement qui était à rien faire ou encore qui pouvaient aller en dehors des routes qui leur sont normalement accordées à l'intérieur de leur permis, sur un mouvement de retour. Donc, ce que je veux dire, c'est que c'était un élément de souplesse qui existait à l'époque et qu'on l'a réglementé.

Qu'on le réglemente ou qu'on ne le réglemente pas ce n'est pas tellement là qu'est mon point, c'est sur le fait qu'on ne devrait pas apporter une certaine réglementation, en considérant ou en ne considérant pas tous les éléments impliqués dans un certain mouvement ou dans un certain secteur de cette industrie.

M. Lessard: En relation avec la question que je vous posais, est-ce que, par exemple, un règlement, la réglementation concernant... Si on décidait de réglementer les déchets solides ou les rebuts de papier, etc., est-ce que, selon vous, en relation avec la question que je vous posais tout à l'heure, une telle réglementation, dans ses modalités, devrait être préparée par la Commission des transports ou par le ministère?

Mme Pelletier: Par la Commission des transports du Québec.

M. Lessard: La réglementation comme telle, dans ses modalités; si le ministre donne comme objectif: Vous allez réglementer ce secteur, l'objectif général étant fixé par le ministre, selon vous, il appartiendrait à la Commission des transports de prévoir et de préparer la réglementation dans ses modalités.

Mme Pelletier: Oui. La commission pourrait exactement, est beaucoup plus au courant et peut être informée plus facilement de ce que les transporteurs font.

M. Lessard: Maintenant, vous m'indiquiez tout à l'heure que le fait que les déchets solides, les rebuts de papier n'étaient pas réglementés donnait ou accordait une certaine souplesse aux autres transporteurs, que ce soient les transporteurs de vrac ou les transporteurs généraux.

Mme Pelletier: Ou sans permis et privés.

M. Lessard: Ou sans permis ou privés. Est-ce que le fait de réglementer, si nous réglementons ce secteur, est-ce que cela n'empêche pas, justement, toute la souplesse ou toute cette rentabilisation, puisqu'on parle au point de vue économique, la rentabilisation du transport général, du transport de vrac?

Mme Pelletier: Bien sûr.

M. Lessard: Le jour où cela sera réglementé, seules quelques compagnies auront le pouvoir ou la possibilité de faire ce transport.

Mme Pelletier: Effectivement et c'est en raison de ces facteurs qu'on a fait une certaine représentation auprès du ministère, auprès de vos fonctionnaires pour leur exposer le problème.

M. Lessard: Dans quel sens?

Mme Pelletier: Pardon?

M. Lessard: Dans quel sens?

Mme Pelletier: Dans le sens de déréglementer, de faire un règlement pour le libéraliser, pour le déréglementer, ou de le replacer comme il était. (10 h 30)

M. Lessard: A ce moment, s'il demeurerait déréglementé, toute personne, pour autant qu'elle possède un camion, pourrait faire un tel type de transport.

Mme Pelletier: Comme c'était avant.

M. Lessard: Comme c'était avant. M. Pelletier ne semble pas d'accord avec sa fille.

M. Pelletier (Gaston): Ce n'est pas notre intention d'intervenir, si cela doit être du vrac ou du général, mais notre intention est de démontrer quels sont les problèmes. On s'imagine que, si la Commission des transports avait envoyé un avis public disant que son intention est de faire une réglementation concernant les automobiles écrasées, alors, cet avis public paraissant dans les journaux, on aurait pu se présenter avec des faits. On aurait dit: Des automobiles écrasées, chez DOSCO, cela entre comme cela; pour l'exploitation, cela peut être transporté en vrac, parce que c'est dans des blocs.

Alors, on a mis la Commission des transports au courant de tous ces faits et, par la suite, elle prendra sa décision. Que ça soit du vrac ou du général, les transporteurs généraux en transportent. Parfois, ça fait leur affaire. Les transporteurs en vrac en transportent aussi.

Alors, le point que Louise apporte ici, c'est de dire qu'au point de vue de la réglementation, s'il vous plaît, le ministère, normalement, va communiquer avec quelques grosses associations et, bang! le règlement est sorti! Tandis que si c'était fait par

la Commission des transports, elle pourrait inviter toutes les personnes concernées, que ce soient des grosses associations, des individus ou des personnes travaillant pour le compte d'autres, on étale les faits et, par la suite, la commission peut le faire.

D'ailleurs, la commission s'est servie de son privilège de proprio motu il y a environ cinq ou six mois. Elle a dit: On veut savoir où on va avec des clauses-contrats. Elle a demandé à tout le monde de se présenter. Finalement, elle a eu du pour et du contre, même si elle avait une idée préconçue au tout début, elle a eu assez d'arguments pour savoir où s'en aller.

Alors, c'est ce qu'on dit ici, nous autres. Si le principe de réglementation passe du ministère à la Commission des transports et que le ministère des Transports conserve les politiques générales, on dit: Que ce soit la Commission des transports ou le ministère, qu'il y ait une consultation.

Alors, on ne se ramassera pas avec 17 000 voyages de camions qui entrent à DOSCO sans permis, tant de milliers qui entrent à Cabano sans permis. Le bois de sciage en vrac, en brut, à un certain moment, était d'un côté de la médaille, il est tombé de l'autre côté de la médaille et, durant ce temps, certains camionneurs se sont équipés.

Ceci ne se serait pas produit si le principe de consultation avec toutes les personnes intéressées s'était produit. Ce n'est pas un reproche, remarquez bien, parce qu'on croit bien que le ministère lui-même faisait du bon boulot. Mais, pour préciser, si jamais on fait un changement, il faut que la consultation soit là et avec tout le monde.

M. Lessard: Je comprends l'objectif, ce matin, de cette argumentation. Vous dites: L'important est d'être consulté. Je vais aller un petit peu plus loin que ça. C'est-à-dire que je suis d'accord avec le principe de la consultation. Il s'agit de trouver les modalités et, en même temps, d'en arriver à pouvoir prendre des décisions, parce que si la consultation devient tellement large, eh bien, ça va être difficile à un moment donné d'en arriver à des décisions. Mais il est certain que si le secteur demeure déréglementé, les gens qui vont devoir faire du transport dans ces secteurs seront des gens qui n'auront pas besoin de demander des permis à la Commission des transports.

Il y aura donc des gens qui feront du transport dans ce secteur, qui viendront du général possiblement, qui viendront du vrac, mais aussi d'autres personnes qui s'achèteront un camion et qui pourront faire ce transport, parce qu'il n'est pas réglementé, parce que le permis n'est pas obligatoire devant la Commission des transports.

Il y a une question que je veux vous poser, puisque vous êtes des conseillers aussi en tarifs, devant la Commission des transports. Est-ce que — je pense qu'il faut se poser cette question, et on se la pose un peu partout, non seulement au Québec — pour tous les secteurs de transport, que ce soit pour les déchets solides — on l'a fait pour les éboueurs — que ce soit pour les rebuts de papier ou autre chose, que ce soit même pour

l'entretien des chemins d'hiver, on le demande actuellement — l'Association de l'entretien des chemins d'hiver demande d'être réglementée — est-ce qu'on doit se diriger vers une réglementation de tous ces secteurs, économiquement?

Peut-être que Mlle Pelletier comme économiste pourrait nous répondre. Est-ce que, économiquement, ce serait rentable de tout couvrir ou encore de limiter et de dire: On va réglementer, mais on peut réglementer en limitant ces secteurs à des transporteurs qui ont déjà un permis général ou de vrac?

Mme Pelletier: C'est en fait un élément de souplesse. Je ne peux... Je représente ici la Conférence des camionneurs et les conseillers en taux de fret. Je représente les intérêts de ces transporteurs. Au niveau économique ou autre chose, je ne suis pas ici pour en parler à moins de présenter un mémoire au niveau personnel.

M. Lessard: Mais ce que je veux dire, c'est...

Mme Pelletier: Mais ce que je voulais dire, c'est que pour nous, il n'est pas...

M. Lessard: Comme représentante de la Conférence des camionneurs québécois, vous êtes quand même intéressée à la rentabilisation du transport au Québec...

Mme Pelletier: Sûrement.

M. Lessard: ... à arriver à des coûts concurrentiels dans le secteur du transport. Est-ce que le fait, par exemple, qu'un transporteur parte de Québec, se rende à Cabano et soit dans l'obligation, parce qu'on pourrait réglementer tous les secteurs, de revenir sans chargement, c'est rentable économiquement?

Mme Pelletier: Je dirais que le transport d'automobiles écrasées tel quel, retour à vide, n'est pas rentable actuellement. On peut se le dire. Toutefois, il faut prendre en considération le prix des automobiles écrasées si le prix du transport augmente. DOSCO va-t-il continuer à acheter cela ou continuera-t-il avec des boulettes de fer ou quoi que ce soit? Le rebut de papier, c'est la même chose. Mais une réglementation est bonne en autant qu'elle sera flexible et permettra aux transporteurs généraux un retour à leur convenance — parce que cela ne presse pas, des automobiles écrasées, ils peuvent les livrer demain ou plus tard — ou cela permettra peut-être aux gars du vrac d'utiliser leur équipement alors qu'il n'y a pas de travail. Je crois que ceci doit continuer d'être réglementé, mais avec une souplesse pour donner du travail à ceux qui ont déjà investi dans ce domaine et puis, qu'il y ait cette convenance pour ces derniers. C'est la politique générale qui ressort du ministère et c'est ce que nous disons. Le ministère, je pense que c'est sa politique. C'est d'avoir une meilleure économie de transport et, pour avoir la meilleure économie de transport, il faut avoir le

moins de camions qui se promènent à vide et que les camions soient utilisés le plus possible; de cette manière, les coûts baissent et les taux aussi par ricochet, c'est une économie de transport plus saine. Si vous nous demandez notre opinion personnelle à savoir si cela doit être réglementé, je crois qu'il devrait y avoir une réglementation, mais qu'elle soit souple de manière à permettre les éléments inclus dans la politique des transports, une meilleure économie des transports. Pour être souple — je viens de l'expliquer — elle ne peut pas se faire sans une consultation et la consultation pourrait mieux venir de la commission. On pourrait lui dire: Les automobiles écrasées, il en rentre tant de voyages, lorsqu'on les envoie pour exploitation, on les envoie de même et lorsqu'elles s'en vont pour démolition... On sait que tout récemment au centre industriel de Rivière-du-Loup, le ministère d'Expansion économique du fédéral vient d'accorder un certain montant pour un parc de démantèlement d'automobiles, ce sera pour les pièces usagées et ensuite, regroupées dans des blocs. Les blocs peuvent être transportés par camions à bascule. Ils deviendraient peut-être du vrac. Le métal écrasé deviendrait peut-être du général ou peut-être que tout le monde aurait le droit d'en faire. Tout simplement, M. le ministre, on vous a fait cette remarque parce qu'on croyait approprié de vous dire: C'est bon que le ministère fasse sa réglementation, mais la commission pourrait peut-être mieux la faire parce qu'elle est plus proche et elle a un moyen aussi de convoquer les gens à une audition publique leur disant: Messieurs, ceux qui sont intéressés, on a l'intention d'émettre une réglementation ou de trancher un litige quelconque, ceux qui ont des opinions, veuillez s'il vous plaît vous présenter à telle audition publique et nous faire savoir le pour et le contre. Par la suite, la décision se prendra et les gens qui ont investi qui ont commencé à transporter sans aucun permis pourront être aussi présents et dire: Si vous décidez de réglementer, ne croyez-vous pas que ce serait normal, étant donné que nous avons mis des investissements dans un tel transport, que nous ayons l'occasion après l'avoir prouvé à la Commission des transports, d'obtenir nous-mêmes ce permis?

M. Lessard: M. ou Mlle Pelletier, on parle de réglementation souple. Est-ce que dans le secteur du transport, selon l'expérience que vous avez, vous connaissez un exemple de réglementation souple?

Mme Pelletier: De réglementation?

M. Lessard: Souple.

Mme Pelletier: Souple, ah bon!

M. Lessard: C'est la question que je me pose quand je fais une réglementation. Quand va-t-elle être souple et quand va-t-elle être rigide? Toute réglementation apporte des contraintes.

Mme Pelletier: Presque par définition, je vous le concède.

M. Lessard: Par définition.

Mme Pelletier: Mais, la souplesse peut exister par le fait que la réglementation révèle ou tient compte des opérations de l'industrie.

M. Lessard: Donc, je vous pose la question: Est-ce que vous seriez d'accord pour laisser à la Commission des transports du Québec une certaine discrétion dans l'interprétation de la réglementation?

Mme Pelletier: Absolument! Nous considérons qu'aujourd'hui, la Commission des transports a ni plus ni moins les mains liées par les règlements. Il pourrait peut-être y avoir des décisions qui seraient prises logiquement, mais à cause de questions de droit, on n'osera pas, et je les comprends, je n'aimerais pas être dans leurs souliers à certains moments donnés. On n'osera pas rendre la décision qui pourrait être la plus logique, mais on va aller selon les règlements, parce que la commission agit dans le cadre des règlements. Il faudrait qu'elle ait soit un pouvoir de discrétion ou un pouvoir de réglementation qui ferait en sorte qu'elle pourrait tenir compte des conditions particulières.

M. Lessard: Croyez-vous que si, par exemple, on laisse un pouvoir de discrétion à la commission, il devrait y avoir possibilité d'appel devant le lieutenant-gouverneur en conseil comme elle existe, par exemple, à la Commission canadienne des transports?

Mme Pelletier: J'imagine que oui, d'une manière ou d'une autre, tout règlement est adopté, à toutes fins, par le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. Lessard: Je veux dire sur des décisions de la commission, par exemple, tel transporteur se plaint d'avoir été pénalisé par une décision discrétionnaire.

Mme Pelletier: Je m'excuse. Qu'il s'agisse du lieutenant-gouverneur en conseil ou de tout autre tribunal d'appel, nous n'avons pas de préférence, mais il nous semble qu'il devrait être nécessaire d'avoir un moyen d'appel.

M. Pelletier: Il est bien démontré dans le rapport CEGIR que si la Commission des transports a le pouvoir de réglementer, que ceci soit sujet à l'approbation du ministère.

M. Lessard: En ce qui concerne la réglementation. Mais, la question que je pose, c'est: Puisque nous accordons une discrétion dans l'interprétation ou l'application des règlements à la Commission des transports du Québec, comme

c'est actuellement le cas très largement, d'ailleurs, à la Commission canadienne des transports, est-ce que nous devrions conserver, par exemple, le droit d'appel sur des cas spécifiques, même sur des questions de fait? Les questions de droit, je pense que cela devrait être donné à une autre cour, mais sur les questions de fait, est-ce que nous devrions conserver le droit d'appel devant le lieutenant-gouverneur en conseil?

Je vais vous donner un exemple. La Commission canadienne des transports avait autorisé Air Canada à acheter Nordair. Le gouvernement du Québec, comme le gouvernement de l'Ontario et d'autres, a protesté de telle façon que le gouverneur général en conseil a soustrait la question de Nordair et Air Canada de la Commission canadienne des transports. C'est actuellement devant le gouverneur général en conseil.

Est-ce que ce pouvoir devrait être accordé au lieutenant-gouverneur en conseil?

Mme Pelletier: Il me semble que oui, au même titre où c'est le ministère et le lieutenant-gouverneur en conseil qui édicteront les politiques de transport.

M. Lessard: Dans ces cas-là, est-ce qu'il n'y a pas danger de politiser les décisions de la Commission des transports du Québec?

M. Pelletier: Plus maintenant, au Québec.

Mme Pelletier: Je ne le croirais pas. C'est une procédure qui n'existe presque plus au Québec.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, M. le ministre?

M. Lessard: Oui.

Le Président (M. Bordeleau): D'autres questions? M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: Mlle Pelletier, dans le premier paragraphe de votre mémoire, vous faites référence à la Régie des transports d'avant 1972 et à la Commission des transports et vous dites que dans le tribunal administratif qu'était la Régie des transports, on a été carrément à l'extrême avec une Commission des transports qui a été dirigée vers trop de juridique. Vous prônez un juste milieu entre ces deux directions qui ont été données. (10 h 45)

La première question que je voudrais vous poser concerne l'expérience que vous avez eue, semble-t-il, au ministère des Transports et à la suite des activités qui sont vôtres présentement. Est-ce que les transports, sous la Régie des transports, se portaient aussi bien qu'ils se portent depuis que la Commission des transports a été créée, depuis 1972, avec l'ensemble de la réglementation qu'on blâme aujourd'hui, mais que, par contre, on demande quand il y a un secteur déréglementé?

Mme Pelletier: Je peux répondre seulement partiellement à ça, parce que ce qui se passait avant 1972, j'étais peut-être un peu trop jeune pour le réaliser ou pour le juger comme il faut. Je laisserais M. Pelletier répondre à cette section-là, si vous me le permettez. Mais il me semble, d'après l'expérience qu'on a eue au niveau ne serait-ce que des délais vis-à-vis soit de la commission ou de la régie, que les délais à la Commission des transports étaient quand même plus importants que du temps de la régie. Nous ne préconisons pas de revenir à la Régie des transports.

M. Pelletier: Je ne crois pas qu'il serait temps de revenir à la Régie des transports. Elle a fait du bien, on peut le dire, parce qu'on a mis le transport au Québec sur la carte et la commission est venue s'ajouter. Mais, d'un autre côté, les décisions de la commission qui sont sorties étaient bien plus étudiées, bien plus justes que dans le temps de la Régie des transports. Je vais donner un petit exemple personnel. Si on demande un taux à la Commission des transports, la décision va sortir et elle sera formelle. Mais je me souviens que la peinture, sous la défunte Régie des transports, a changé un mois de classe, le mois suivant elle a remonté; elle a fait ça quatre fois à peu près dans deux mois. Alors, ça pouvait se faire par une représentation dans une seule chambre d'un commissaire, tandis qu'à la Commission des transports, si on a une mauvaise décision, c'est peut-être qu'on a mal expliqué notre cas, c'est ce que je crois. C'est peut-être trop formel. Le rapport le dit et tout le monde est d'accord: On pense trop à la réglementation qui est en arrière qui nous lie les mains, mais, en somme, il ne faudrait pas revenir au temps de la Régie des transports.

M. Mailloux: Mais tantôt, comme d'autres ont beaucoup parlé de déréglementation, il me semble avoir entendu de votre bouche que certains secteurs où il n'y avait pas de réglementation devraient être réglementés?

M. Pelletier: Réglementés avec souplesse.

M. Mailloux: Souplesse.

M. Pelletier: En d'autres mots, si un détenteur de permis ou qui n'a pas de permis du tout demande pour transporter des automobiles écrasées, la commission va vérifier s'il a réellement acheté de l'équipement et, par la suite, si elle n'est pas liée par un règlement, elle va émettre le permis à ce monsieur-là. Elle peut aussi bien dire que le transporteur de vrac a le droit de faire tel genre de transport, s'il démontre que pour lui c'est un retour et que cela entre dans la ligne des politiques d'action du ministère, soit l'économie des transports.

M. Mailloux: Vous avez parlé tantôt de la publication d'un bulletin. Avant de poser cette

question-là, vous avez parlé du dépôt des taux. J'ai compris que vous étiez pour le dépôt des taux, mais avec les trente jours requis pour permettre à tout intervenant de faire valoir...

Mme Pelletier: ... d'en prendre connaissance et de s'y opposer s'il y a lieu.

M. Mailloux: Je voudrais, M. le Président, corriger une fausse interprétation que j'ai donnée hier quand j'ai parlé des études que j'avais fait poursuivre sur les coûts afférents à la publication d'un bulletin spécial par la commission. Contrairement à ce que j'avais dit hier, tantôt, j'ai parlé au président de la commission — je me suis permis ça, M. le ministre — et il m'a rappelé qu'effectivement un de mes collègues avait été contre, mais que les coûts d'un tel bulletin auraient été moindres que ceux qu'on rencontre avec la publication de la Gazette officielle. Comme le rapport CEGIR et comme la plupart des intervenants en font mention, je voulais quand même corriger une erreur que j'ai faite.

Vous avez dit, je pense, que la publication d'un tel bulletin serait avantageuse également?

Mme Pelletier: Absolument.

M. Mailloux: Tantôt, on a parlé de laisser à la Commission des transports le pouvoir de réglementation. Je vais peut-être vous surprendre, mais j'ai l'impression que tout le monde joue un peu sur les mots actuellement. Si on laissait à la Commission des transports le pouvoir de réglementation, est-ce que, dans votre esprit, ce serait essentiellement encore la Commission des transports qui consulterait tous les intervenants et qui ferait ses propres règlements? Ce que je veux dire par là, c'est: Ne pensez-vous pas que, depuis que la Commission des transports existe, il y a toujours eu une consultation entre le ministère des Transports, ses fonctionnaires, et la Commission des transports?

Mme Pelletier: Oui, je ne nie pas qu'il y a eu consultation entre le ministère et la Commission des transports lorsqu'il y avait l'élaboration d'un nouveau règlement. A savoir maintenant si, dans le cadre de cette consultation, les échanges pouvaient vraiment démontrer ou témoigner de l'expérience vécue journalièrement par la Commission des transports du Québec, c'est un autre point. Ce que je veux dire par là, c'est que dans les échanges, il se perd toujours un peu de la conversation.

M. Mailloux: Tout à l'heure, vous avez mentionné que la Commission des transports était habilitée, du fait qu'elle rencontre tous les transporteurs, de quelque type qu'ils soient, qu'elle avait la connaissance de tous les faits, qu'elle était mieux éclairée que le ministère pour la préparation des règlements. L'observation que je voudrais faire est la suivante: Dans mon esprit, ayant occupé ce siège un certain temps et ayant écouté

les différents intervenants, le ministre des Transports, par le lieutenant-gouverneur en conseil, doit garder la réglementation au ministère pour les raisons suivantes: Il y a bien sûr tous les transporteurs qui sont en cause, ils sont partie directe au dossier, ils doivent être consultés. Je pense qu'ils l'ont toujours été.

Ils ont, par contre, des intérêts terriblement divergents les uns des autres et le gouvernement a l'obligation de protéger souvent les plus faibles parmi les groupes. Quand on regarde les forces dont dispose le ministre des Transports pour préparer une réglementation et quand on regarde les questions économiques que le gouvernement a devant les yeux chaque jour, le ministère de l'Industrie et du Commerce, par ses fonctionnaires, le ministère des Richesses naturelles, le ministère des Terres et Forêts, le ministère de l'Agriculture, le ministère du Tourisme, tous les ministères gouvernementaux sont directement impliqués par une réglementation que pourrait produire la Commission des transports.

Mme Pelletier: Oui.

M. Mailloux: J'imagine qu'il y a moins de contacts ou qu'il y aurait moins de contacts entre la Commission des transports et cette partie du problème qui a ordre d'administrer l'ensemble du Québec et l'ensemble des disciplines. Il appartient au ministère des Transports, en consultant les transporteurs et l'ensemble de ses collègues directement impliqués par la réglementation, je pense qu'il appartient au ministre des Transports, après toute cette consultation, mais des deux ordres, de garder la réglementation; qu'il y ait une certaine souplesse, qu'on dise que la Commission des transports garde une certaine souplesse quand un règlement est pondu, comme vous, je ne voudrais pas me mettre dans ses souliers, parce que ce n'est pas facile quand le règlement est là.

M. Pelletier: Est-ce que vous permettez que je vous réponde, M. Mailloux? On a dit que la Commission des transports pourrait être l'organisme et on a dit que si c'est la Commission des transports qui devient l'organisme, ça va marcher simplement s'il y a une consultation. On croit que la commission, par des avis, pourrait obtenir plus de consultation que le ministère des Transports. Si le ministère décide de garder le système de réglementation, encore là, dans notre mémoire, on vous dit: Messieurs, s'il vous plaît, veuillez consulter les petits, les grands, les moyens, essayez de consulter, pas simplement deux ou trois grosses associations, je ne les blâme pas, consultez-les, mais aussi les petits parce qu'ils ne sont pas protégés, on vient de le dire, les faibles.

Une journée, je me suis présenté devant le ministre Lessard, il y a un nouveau bureau de tarifs qui s'était formé un certain temps, la Confédération des camionneurs québécois, qui avait pour but de protéger les petits et les moyens qui n'ont pas les moyens de venir ici — peut-être aujourd'hui qu'ils conduisent leurs camions — mais qui

ont été les fondateurs de l'industrie du camionnage. Alors, la conférence devrait être consultée, au même titre que l'autre organisme qui est plus gros. La même chose qu'une association quelconque, quelle que soit sa grosseur. Ceux qui ne sont pas unis, qu'ils aient aussi le privilège de s'exprimer.

C'est ce qu'on dit. On ne dit pas que ça devrait être la commission, on croit que la commission est plus en mesure, si le ministère décide de le garder, on insiste sur la consultation, car si consultation il y avait eu, il ne serait pas arrivé l'histoire des autos écrasées, du bois de sciage, des rebuts de papier, ainsi de suite, parce que le ministère n'est pas un ministère pour eux. Ils auraient compris vite comment ça se transporte ces choses. Ils auraient peut-être fait aussi bien que la commission. Mais quels sont les moyens de savoir ce que le petit en pense? Ce que le petit en pense, c'est quand il peut être représenté par d'autres petits.

M. Mailloux: Mademoiselle, vous êtes économiste, que je sache...

Mme Pelletier: Si je pouvais répondre, s'il vous plaît, là-dessus avant.

M. Mailloux: Oui.

Mme Pelletier: Que ce soit la commission ou le ministère, ce qu'on veut dire, dans le fond, c'est que, à partir du moment où il y aura une structure qui permettra cette consultation plus vaste... On parle de la Commission des transports parce qu'à l'heure actuelle, selon la structure actuelle, elle a les moyens de consulter tout le monde au niveau d'un avis proprio motu, ce qui n'existe pas au niveau du ministère. Si le ministère veut garder la réglementation, qu'il la garde, mais qu'il se donne les structures pour pouvoir fonctionner selon les opinions que nous vous présentons aujourd'hui; c'est strictement une question de structure. Donc, il s'agit tout simplement de former ou de créer les structures qui vont répondre aux besoins ou aux préoccupations des gens.

M. Mailloux: Ma dernière question s'adresserait, je pense, au Bureau des tarifs et aux autres intervenants dans le même secteur d'activité, ceux qui s'occupent de tarifs.

Vous êtes économiste, est-ce qu'il vous est déjà arrivé de faire des études comparatives entre le Québec et l'Ontario? La question que je voudrais poser est la suivante: Comment se fait-il qu'en Ontario, on me dit qu'avec un personnel d'une centaine de personnes, ça fonctionne assez valablement et ici, avec au-delà de 300 personnes, on constate des délais administratifs et juridiques de manière importante? Est-ce qu'il y a plus de réglementations dans le Québec qu'il y en a en Ontario? Est-ce que le parc automobile du Québec est à ce point rempli qu'il y a trop de concurrence et que l'Ontario en a moins? Est-ce que vous

études ont porté dans ce sens entre les deux provinces?

Mme Pelletier: Non, mes études n'ont pas porté à ce niveau, mais au niveau de certaines informations dont on peut disposer lorsqu'on fait affaires, entre autres, avec les organismes de l'Ontario et du Québec; ce n'est peut-être pas qu'il existe plus de règlements en Ontario ou qu'ils sont plus efficaces; peut-être qu'au Québec, il y a plus de réglementations ou qu'elles sont peut-être plus précises.

M. Mailloux: Et l'Ontario dispose, je pense, en dehors de sa commission des transports, d'organismes qui appuient la commission des transports dans son travail.

Mme Pelletier: Oui, et le ministère.

Le Président (M. Bordeleau): Merci; ça va? M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: Juste une question, mademoiselle, sur les consultations.

Mme Pelletier: Oui.

M. Chevette: Est-ce à dire que vous favorisez les audiences publiques chaque fois que la commission a à se prononcer sur les tarifications, quand vous parlez de consultations?

Mme Pelletier: Nous n'avons pas dit que nous favorisions les audiences publiques nécessairement. Une consultation, que ce soit au moyen d'un mémoire quelconque, qui est présenté à certains officiers de la commission ou du ministère, qui sont chargés d'étudier un certain secteur particulier; je ne pense pas qu'au niveau strictement de la présentation d'un mémoire, on doive tenir des audiences publiques et faire venir des gens de partout, à travers la province, pour exposer leurs solutions. À partir du moment où certains éléments de solutions et de discussions pourront être amorcés, à ce moment, oui, une consultation verbale, si on veut aller de l'avant dans l'élaboration de solutions.

M. Chevette: Mais vous exigez, d'une certaine façon, par la présentation de votre mémoire, une forme de consultation obligatoire, si j'ai bien saisi vos propos.

Mme Pelletier: D'une certaine façon, oui.

M. Chevette: Pour les gens que vous représentez, bien sûr.

Mme Pelletier: Absolument.

M. Chevette: À partir du fait qu'on se met à consulter un organisme bien identifié, vous admettez qu'il faut traiter les gens sur le même pied, que ce soit la commission ou le ministère. À ce

moment, ne trouvez-vous pas que ça peut devenir un mécanisme très lourd? Vous parlez précisément en termes d'objectifs, d'efficacité. Cela me semble un peu...

Mme Pelletier: Ecoutez, comme mécanisme très lourd, est-ce qu'il est plus lourd de consulter et d'avoir les opinions de tout le monde en même temps ou d'en avoir la moitié, de faire un règlement, de nouvelles opinions arrivent et d'être obligé de faire un autre règlement? Lequel est le plus lourd ou le moins lourd?

M. Chevrete: Alors, plutôt que de parler, à ce moment, de consultations obligatoires et de forcer, d'une certaine façon, les organismes à présenter des points de vue, il faudrait peut-être créer la possibilité — on verra au niveau de l'élaboration de la nouvelle loi — d'expression d'opinions, sans formaliser, d'une façon obligatoire, chaque fois. Parce que, de la manière que vous le présentez, j'ai l'impression que vous exigez d'être consultés obligatoirement, ce qui implique des délais pour permettre...

Mme Pelletier: Non, on ne parle pas nécessairement de quelque chose de formel. Au niveau des recommandations de CEGIR, on fait mention d'apporter certains autres mécanismes de régulation qui sont moins formels que la réglementation. D'accord?
(11 heures)

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? M. le ministre.

M. Lessard: Deux autres petites questions justement sur cette consultation. Hier, on a parlé assez du Conseil consultatif des transports. Il y avait deux modalités de la formation du Conseil consultatif des transports. Il y avait, d'une part, des propositions qui donneraient un conseil consultatif dont les membres seraient des membres de corporations ou de groupes constitués du transport et qui seraient, en fait, des délégués de groupes. Il y aurait l'autre modalité, à savoir que le ministre des Transports consulte un certain nombre d'organismes, mais fasse ses nominations non pas tant en fonction d'un individu, non pas parce qu'il est d'abord membre de l'Association du camionnage du Québec ou parce qu'il est d'abord membre d'une association du vrac ou de la Conférence des camionneurs québécois, mais parce que cet individu a une expérience dans un secteur spécifique ou plusieurs secteurs du transport et qu'il est jugé, en fait, compétent pour avoir une vue générale du transport.

Quelle serait, selon vous...

Mme Pelletier: Notre position est qu'un conseil consultatif devrait être formé de gens qui seraient nommés en fonction de leur compétence et de leur expertise dans le secteur du transport sans aucune notion d'allégeance à une association ou à une autre, mais en fonction strictement de leurs connaissances ou de leur compétence dans ce secteur.

M. Lessard: En relation avec la consultation, la jugeriez-vous assez vaste par exemple, pour autant que le conseil consultatif serait représentatif de l'ensemble des transporteurs du Québec? Il y a toujours une certaine consultation assez imposante qui se fait quand même et parce que la réglementation, je constate que cela ne se prépare pas très vite avant que tout le monde soit sur la même longueur d'onde, cela prend quelquefois du temps et on attend toujours les réactions d'une association ou de l'autre. Une consultation non formelle, aussi large que possible, ne serait quand même pas générale. On l'a vu hier. L'Association des caboteurs du Québec et l'Association du bois de sciage se plaignaient de ne pas avoir été consultées. On aurait pu avoir ici, par ailleurs, les gens des pâtes et papiers qui auraient pu venir dire qu'ils n'ont pas été consultés, comme probablement les consommateurs vont venir nous dire qu'ils n'ont pas été consultés, ce qui veut dire que cela fait une consultation très vaste, par exemple, du fait qu'on forme un conseil consultatif assez représentatif du monde du transport, si on faisait cette consultation, par exemple, sur la réglementation, par l'intermédiaire du conseil consultatif, est-ce que vous jugeriez que ce serait quelque chose de suffisant, après avoir consulté les organismes les plus représentatifs du milieu mais en soumettant, par la suite, la réglementation au conseil consultatif pour avoir son opinion?

Mme Pelletier: Cela pourrait être suffisant.

M. Lessard: Deuxième question. On parlait de réglementation. Dans le secteur du transport, on sait qu'actuellement notre réglementation est très rigide. Je pense que le député de Charlevoix allait soulever la question tout à l'heure, et je pense bien qu'on constate que de la réglementation souple, c'est assez difficile à faire. On comparait tout à l'heure l'Ontario et le Québec. On constate qu'au Québec, on a peut-être la réglementation la plus forte en Amérique du Nord. On a aussi des taux de transport qui sont assez élevés. Est-ce qu'une réglementation souple, par exemple, ce ne serait pas strictement de réglementer la sécurité routière, de réglementer, de protéger, si vous voulez, l'expéditeur ou le consommateur contre les prix abusifs et de se limiter à cela, faire disparaître, par exemple, la question de nécessité publique?

M. Pelletier: M. le ministre, on a dit qu'on a des taux abusifs au Québec. Naturellement, on n'est pas d'accord avec vous.

M. Lessard: Non, je ne le dis pas, mais je dis qu'il y a des taux qui sont élevés par rapport à d'autres provinces.

M. Pelletier: Certains taux, qui, mais on peut dire aussi qu'on a aussi les taux les plus bas. On a des volumes de marchandises assez gros qui se transportent à moins de \$0.02 la tonne-mille. C'est

plus payant de transporter du vrac que de transporter certaines marchandises générales. C'est plus payant maintenant de transporter de la "pitoune" que de transporter du bois de papier journal.

Alors, au Québec, la concurrence est là. Il y a du "leasing", quant aux gros, ce qui est dommage, vous avez peut-être un peu raison. Les grosses compagnies, les gros expéditeurs ont des taux qu'on appelle des taux préférentiels et des taux très bas et même des taux en bas du coûtant, ce qui amène bien des fois qu'on est obligé de surcharger le petit magasin, le petit gars du coin selon des taux très élevés. Plus on a de la compétition, plus on a des "leasings", plus on enlève le beau trafic et l'autre, le restant, c'est un engrenage. Cela fait augmenter les taux pour le petit.

Mais de dire que les taux sont plus hauts ici qu'en Ontario, je me retire, je dis "non". Si la preuve nous est demandée, on vous la fera parvenir.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie Mlle Pelletier et M. Pelletier de la présentation de votre mémoire devant la commission.

Mme Pelletier: Nous vous remercions aussi du temps que vous nous avez accordé.

Le Président (M. Bordeleau): Avant de procéder au prochain intervenant, j'aurais une petite correction à apporter à la liste des membres de la commission. J'ai omis tantôt de mentionner que le député de Saint-Jean, M. Proulx, remplacerait M. Perron (Duplessis), avec bien sûr l'accord des membres de la commission.

Une Voix: C'est d'accord.
On le laisse passer ce matin!

Le Président (M. Bordeleau): J'appelle maintenant le deuxième intervenant, soit le Bureau des tarifs du Québec Inc. Si vous voulez prendre place.

Bureau des tarifs du Québec Inc.

M. Hogue (Pierre): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission parlementaire, je me présente: Pierre Hogue, de l'étude légale Hogue, Chouinard et Associés, qui agit en tant que conseillers juridiques pour le Bureau des tarifs du Québec; à ma gauche immédiate, M. Roland Pouliot, vice-président exécutif du Bureau des tarifs du Québec. À ma droite immédiate, M. Roger McCarthy, président du Bureau des tarifs du Québec et, à mon extrême droite, M. Roger Lacoste, président du comité d'étude des taux du Bureau des tarifs du Québec.

Vous avez reçu un mémoire de la part du Bureau des tarifs du Québec. Une synthèse vous sera présentée ce matin par M. Roger McCarthy qui est président du Bureau des tarifs du Québec. Nous serons à votre disposition, par la suite, pour

répondre aux questions que M. le ministre et MM. les membres de la commission parlementaire pourraient avoir relativement au mémoire et à la synthèse que nous vous soumettons ce matin. M. McCarthy.

M. McCarthy (Roger): M. le Président, M. le ministre, membres de la commission parlementaire des transports, a) Introduction. Le Bureau des tarifs du Québec, incorporé en 1952, selon la partie 1 de la Loi sur les compagnies, appartient à 285 membres actionnaires, en date du 31 juillet dernier, tous des détenteurs de permis de transport général et spécialisé de marchandise.

Le chiffre d'affaires annuel global de ces entreprises s'élève à près de \$700 millions dont plus de la moitié est versée en salaires et avantages sociaux. Le conseil d'administration du BTQ est constitué de 25 représentants de diverses régions économiques, situées principalement dans le Québec et dans les provinces de l'Atlantique et de dix gouverneurs honoraires, tous des dirigeants d'entreprises de transport aussi. Un comité exécutif siège mensuellement entre les assemblées trimestrielles du conseil.

Depuis son incorporation, il y a déjà 27 ans, le BTQ agit comme gardien et protecteur d'une saine structure de taux dans l'intérêt public et s'efforce de satisfaire les exigences sans cesse croissantes de l'industrie du transport, en matière de publication tarifaire et dans d'autres domaines connexes à l'industrie des transports.

Soulignons que le bureau publie 20 tarifs qui s'appliquent au transport de marchandises vers divers points de la belle province, d'une part et vers les provinces de l'Atlantique et de douze États américains d'autre part. Six de ces tarifs sont de nature spécialisée, comme le transport d'automobiles, déménagement, fruits et légumes, liquide en vrac, ciment et ferroutage.

Le recueil de nos tarifs renferme des milliers de taux pour différentes espèces de marchandises, différentes distances et pesanteurs. En tout, nous avons 5200 abonnements annuels répartis entre 1000 camionneurs et expéditeurs. C'est dire qu'en moyenne, un abonné paie annuellement pour cinq abonnements aux feuilles de révision de tarifs différents selon ses besoins. Au cours de la dernière année, le bureau a étudié plus de 1600 taux et imprimé plus de 345 000 feuilles de révision, soit 842 nouvelles pages de tarifs pour donner suite aux changements de taux recommandés par le BTQ à la suite de 200 assemblées tenues par nos divers comités de taux. De plus, nous avons acquis l'expertise dans le transport de vrac et messagerie. Enfin, nous possédons une banque de données comptables et de statistiques qui sont à la portée de nos membres et de tous ceux qui veulent bien s'abonner à notre bulletin trimestriel.

Pour clore cette introduction, ajoutons que le BTQ contribue à assurer le soir, dans ses locaux ou par correspondance, un cours de formation professionnelle aux commis en taux avec le concours de l'Institut canadien du trafic et du trans-

port et tient des cliniques tarifaires dans les principales villes de la province.

B) Rôle des bureaux des tarifs. La façon dont un groupe fixe les taux de transport routier n'est pas une question sans importance pour le public. Bien sûr, les entreprises de camionnage s'intéressent vivement à la façon dont on fixe le prix de leur service de transport. De la même façon, les expéditeurs de marchandises transportées sont grandement concernés par le mode d'établissement des taux de transport applicables à ces dernières. En plus des intérêts des transporteurs et des expéditeurs, il y a l'intérêt du public en général. Les taux de camionnage entrent dans le prix de presque tout ce qu'achètent les consommateurs et leur niveau et rapport peuvent influencer et influent, de fait, sur la postérité économique des industries et des collectivités, ainsi que sur les emplois qu'elles créent.

Les bureaux des tarifs sont évidemment les principaux défenseurs du maintien du système actuel de tarification dans le camionnage. Il y a sept grands bureaux des tarifs au Canada. Les membres de chacun d'eux se composent de transporteurs qui offrent un service de camionnage dans une région déterminée. Les transporteurs sont libres d'appartenir ou non à l'un des bureaux des tarifs qui publient des taux applicables aux territoires qu'ils desservent. Au Québec, il existe deux bureaux de tarifs desservant les mêmes régions. Bien que semblables à de nombreux égards, les bureaux canadiens sont le reflet de modes de législation et de réglementation qui diffèrent d'une province à l'autre. Cependant, selon l'Interstate Commerce Commission à Washington, les bureaux des tarifs constituent la seule source valable de données comptables et de statistiques relatives au prix de revient — entre parenthèses coûts — et au trafic tonnage sur lesquelles ladite commission peut se baser pour porter des jugements raisonnables aussi bien sur les niveaux de taux que sur le transport des taux entre eux.

D'une façon très générale, l'activité fondamentale des bureaux des tarifs se rattache à la première fonction suivante: l'établissement, le dépôt et la diffusion de tarifs, chaque tarif groupant un ensemble de taux de transport routier de marchandises. L'importance de cette fonction varie beaucoup d'un transporteur à l'autre, suivant leur taille et leur genre d'activités.

(11 h 15)

En deuxième lieu, les bureaux des tarifs constituent un centre de discussion et d'élaboration des tarifs. Enfin, une autre raison importante de leur existence est le besoin qu'ont les industries manufacturières de bénéficier de taux directs. Bien que le principal but de l'organisation et de la création de bureaux des tarifs ait été de fournir un service aux transporteurs, c'est néanmoins de grande utilité pour le monde des expéditeurs. Ils n'existent pas au détriment de ces derniers, ni des consommateurs; au contraire, les bureaux des tarifs sont des interlocuteurs valables auprès d'associations d'expéditeurs pour discuter

de problème communs, ce qui serait impensable sur une base individuelle, d'autant plus que l'établissement de taux est une affaire complexe basée sur des coûts moyens obtenus de plusieurs personnes, camionneurs et spécialistes en taux au service desdits bureaux.

Par exemple, les bureaux discutent, à l'occasion, d'augmentation générale de taux avec les représentants appropriés des expéditeurs. De plus, chacun des expéditeurs peut communiquer directement avec un bureau des tarifs pour savoir quels transporteurs peuvent offrir un service déterminé grâce à leur permis d'exploitation et parfois pour porter plainte. L'intervention des bureaux des tarifs auprès d'organismes de réglementation est une autre de leurs activités évidentes. On dit aussi qu'ils protégeraient le petit transporteur contre l'oligopole, si ceci devait exister.

Enfin, étant donné la très grande variété des marchandises à transporter, la combinaison presque illimitée des points à desservir, la complexité des divers parcours possibles et la multiplicité des facteurs de transport et des facteurs légaux, économiques et politiques à considérer, il serait vain de s'attendre que le mode de tarification collective des entreprises de camionnage canadiennes soit idéal.

La question réelle n'est pas, cependant, de savoir si le mode de tarification actuel est idéal, mais si, dans la pratique, il sert l'intérêt du public en répondant effectivement aux besoins de la province en matière de transport. L'Interstate Commerce Commission, aux États-Unis, reconnaît depuis longtemps comme essentielle la coopération entre transporteurs et aussi qu'il semble pratiquement impossible d'établir des taux équitables sans consultation et accord avec les transporteurs eux-mêmes. À la suite d'une enquête sur les bureaux des tarifs américains commencée le 15 juin 1973 et terminée le 3 juin 1975, l'ICC en est arrivée à la conclusion que les bureaux des tarifs aident à l'établissement de taux adéquats et que leur méthode d'établissement de taux collectif est la seule façon pratique d'y arriver.

C) Rapport CEGIR. Nous désirons d'abord remercier le ministre des Transports, l'honorable Lucien Lessard, d'avoir tenu parole en nous fournissant l'occasion d'exprimer nos vues sur les recommandations de la société CEGIR relativement au rôle joué actuellement par la Commission des transports du Québec. Dans l'ensemble, nous sommes d'accord avec ledit rapport, sauf que nous aimerions aujourd'hui souligner, en particulier, certains points majeurs de notre mémoire, à savoir que nous sommes en faveur d'une saine réglementation pour éviter de créer une situation chaotique: des faillites, des guerres de prix et un service inadéquat dont le public ferait les frais, c'est-à-dire que les consommateurs et les expéditeurs en souffriraient à long terme.

Ajoutons que la libre concurrence ne peut s'exercer dans tous les secteurs d'activité d'une société dite démocratique. Les gouvernements successifs au Québec, comme ailleurs au pays,

ont toujours été conscients de l'aspect socio-économique de certains services publics, tel le transport de marchandises et de personnes. Bien sûr, tout le monde est pour la liberté, sous deux réserves: que celle du voisin ne gêne pas la vôtre et que ses excès ne conduisent pas à l'anarchie et à la privation de liberté, disait M. Bouchet, président du Comité national routier en France.

Soulignons également que depuis l'adoption des lois sur le transport au Québec, selon certaines statistiques fédérales, les faillites d'entreprises de camionnage, de 1967 à 1972, sont tombées à près d'une vingtaine par année à comparer à 75 en Ontario, à 150 pour l'ensemble du Canada en 1972. On peut donc en déduire que les augmentations générales de taux accordées par l'ancienne régie étaient raisonnables et qu'elles étaient justifiées par des augmentations de coût d'exploitation.

2 - Que cette réglementation contribue à nantir les fournisseurs de taux de transport stables, justes et raisonnables, sans discrimination et injustice induite entre camionneurs d'une même région ou industriels et commerçants d'un même produit.

3 - Enfin, la réglementation au Québec n'aurait tout simplement pas fonctionné si, en général, on n'avait pas trouvé moyen d'uniformiser et de stabiliser les structures de taux des camionneurs publics. L'une des raisons d'être des bureaux de tarifs, c'est justement d'en arriver à publier des taux collectifs, donc, uniformes à l'avantage des camionneurs et des expéditeurs.

Evidemment qu'à toute règle il y a des exceptions, mais il ne faudrait pas que les exceptions deviennent la règle et que n'importe quel détenteur de permis puisse déposer n'importe quel taux sans que la Commission des transports du Québec ait son droit de regard pour rejeter, s'il y a lieu, des taux qui ne seraient pas au diapason d'autres taux déjà jugés justes et raisonnables dans l'intérêt public, sans qu'il soit nécessaire de toujours faire des oppositions qui encourent des frais élevés, comme plusieurs le savent par expérience.

4 - Nous souhaiterions que le ministère fasse la lumière sur l'article 34 de l'ordonnance générale sur le camionnage, à savoir si cet article a été annulé ou abrogé par un règlement, une loi ou un arrêté en conseil. Selon nos procureurs, cet article demeure toujours en vigueur en dépit du fait que la commission prétend le contraire. Depuis les douze derniers mois, sur 55 requêtes de taux, seulement huit ont eu un délai raisonnable d'un mois de mise en vigueur, soit moins de quinze pour cent, alors que toutes les autres requêtes ont eu des décisions rendues après un laps de temps de trois à plus de neuf mois d'attente, contrairement aux autres Commissions de transport au Canada et aux États-Unis. Ainsi, les articles 32 et 33 de l'ordonnance générale sur le camionnage répondaient convenablement aux besoins des camionneurs et des expéditeurs.

5 - A la recommandation no 6, nous sommes favorables à la recherche et aux analyses socio-économiques, sauf que nous craignons que le

budget de la commission soit grevé davantage, à moins qu'il y ait un réaménagement du budget actuel. A ce propos, nous souhaiterions plutôt que le CTQ fasse appel plus souvent aux services d'organismes professionnels tels que BTQ et les autres bureaux de tarifs qui font affaires avec la commission.

6 - A la recommandation no 9, nous insistons pour que des normes soient établies, adoptées et suivies par le CTQ pour juger et évaluer tous les taux soumis et que ces normes soient connues du public en général, des camionneurs, des expéditeurs en particulier. Sans entrer dans le détail, qu'il nous soit permis de suggérer des normes générales qui devraient accompagner toute requête de taux ou que la commission devrait prendre en considération afin de maintenir une industrie saine et d'empêcher un désastre, à savoir:

1. Etat financier vérifié du dernier exercice écoulé et état financier trimestriel pour l'année en cours.

2. Taux de rendement sur le capital investi apparaissant au dernier bilan.

3. Coefficient d'exploitation, rapport des dépenses et des revenus, dernier état annuel de profits et pertes et dernier état trimestriel. J'aimerais faire une parenthèse ici car les trois premiers points s'appliqueraient surtout à l'occasion d'une demande d'augmentation générale des taux. Je continue.

4. Formule de prix de revient pour les dépositions de taux en charge entière, en indiquant le revenu et le coût par tonne-mille ou par mille parcouru.

5. Les taux de classes ou FAK devraient être uniformes à travers la province et basés sur la distance parcourue, telles les clés de base du BTQ déjà reconnues par la CTQ.

6. La commission devrait définir les termes "intérêt public" et les "taux justes et raisonnables".

7. La commission devrait exiger que les dépenses d'exploitation soient groupées par secteur d'activité, tels les frais de route, distincts des frais de cueillette, de livraison et de terminus, séparés des frais d'entretien et de réparation des véhicules, des frais de vente et de trafic, des frais d'assurance et de réclamation; en somme, une classification uniforme des comptes semblable à celle exigée par l'Interstate Commerce Commission à Washington à laquelle plusieurs de nos membres sont déjà assujettis.

De source officieuse, on dit qu'il existe certaines normes à l'occasion de transfert ou d'émission de permis, telles celles énumérées dans notre mémoire, pages 18 et 19. En ce qui concerne les taux, nous sommes d'accord avec l'Association du camionnage du Québec: La CTQ n'a pas les outils nécessaires pour fixer des taux ou, si elle en possède un peu, tels les états financiers annuels, ce n'est pas suffisant pour fixer adéquatement des taux de transport.

7 - A la recommandation no 42, nous insistons pour que la CTQ publie un bulletin hebdomadaire contenant les requêtes qui lui sont présentées au

cours de la semaine ainsi que les décisions qu'elle a rendues au cours de la même période, en remplacement de la Gazette officielle. Dans la réglementation actuelle, des délais sont impartis à toutes les parties intéressées, sauf pour la CTQ, nous sommes d'avis qu'une telle limitation dans le temps devrait être imposée également à la commission, tout au moins en ce qui a trait à la tarification. A cet égard, nous recommandons que, dans tous les cas, toute requête de modification de taux soit acceptée ou rejetée par la commission dans un délai maximum de trente jours après la date de la déposition, s'il n'y a pas d'opposition.

La commission pourrait cependant, à tout moment, autoriser, à titre provisoire, la mise en application immédiate des tarifs proposés. Elle pourrait ultérieurement mettre fin à cette application ou requête par une décision de rejet, dans un délai maximum de 60 jours, comme cela se pratique en France. Cela n'empêcherait pas le maintien des articles 2.27 et 2.58.1 du règlement no 2 pour pourvoir aux situations d'urgence, lesquelles ne devraient pas se limiter à la concurrence ferroviaire, no 2.64. La BTQ en énumère six à l'article 4 du règlement 12 de ses règlements généraux.

8 - A la recommandation no 45, nous sommes d'avis que toute information manquante qui pourrait influencer la nature même de la demande devrait être considérée comme essentielle et, par le fait même, retarder la publication jusqu'à la production de telle information. Dans les règlements de pratique interne de la commission, on devrait spécifier quels sont les éléments essentiels pour qu'une requête soit publiée et quels sont les éléments qu'il faut ajouter avant l'audition de la cause.

9 - Enfin, qu'on fasse observer, sous peine d'amende, les articles 23a et 55a de l'ordonnance générale sur le camionnage. Aux Etats-Unis, les amendes pour infraction sont très élevées. Notre exemple est tiré du journal américain "Transport Topics".
(11 h 30)

1. Plusieurs compagnies de transport ont payé de fortes amendes, de \$1000 à \$10 000, pour différentes infractions à la limite de paiement de sept jours imposée par l'ICC. Au Québec, on fait fi de l'article 23a de l'ordonnance générale sur le camionnage.

2. Un camionneur a payé \$1000 d'amende pour avoir omis d'envoyer des états trimestriels d'exploitation exigés par l'ICC.

3. Une autre entreprise de camionnage a versé \$500 d'amende pour avoir négligé de remettre à temps les recettes C.O.D. (payables sur livraison).

4. Des camionneurs ont payé de \$1000 à \$8000 pour ne pas avoir produit les certificats médicaux de leurs chauffeurs de camions, tel qu'exigé par l'ICC.

5. Une compagnie de déménagement a payé une amende de \$10 000 pour différentes infractions, entre autres pour ne pas avoir livré un ménage à la date convenue.

6. D'autres camionneurs ont dû payer de \$600

à \$6000 d'amende pour ne pas avoir facturé des taux légaux à leurs clients ou leur avoir accordé des rabais ou autres avantages pécuniaires.

7. Enfin, quatre compagnies de chemin de fer ont payé des amendes globales de \$176 150 pour ne pas avoir exécuté les directives de l'ICC.

10 - Que des amendes soient imposées, autant aux expéditeurs, aux consignataires, aux courtiers en transport qu'aux camionneurs qui seraient complices d'infractions graves ou répétées ou, en cas de manquement à la probité, jusqu'à la suspension des permis, s'il y a lieu.

11 - Qu'un cautionnement de \$100 000 soit imposé par la commission à tout courtier de transport qui désire faire affaires au Québec et qui fait appel aux camionneurs du Québec et que des permis soient délivrés à ceux qui pratiquent ce commerce.

12 - Qu'on élimine les contrats à taux convenus sur des routes régulières, non pas les taux à contrat, pour éviter toute concurrence induite entre fabricants d'un même produit et entre camionneurs d'une même région et qu'on s'en tienne au taux industriel que tout transporteur public, dans une situation identique, doit appliquer.

A propos, nous nous expliquons mal le fait que la commission ait accordé en avril dernier à certains camionneurs une augmentation générale de 6% des taux de papier journal d'un fabricant situé dans la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean et que, trois mois plus tard, la même commission accorde à un autre camionneur une augmentation de 2% seulement sur les mêmes taux de papier journal du même fabricant, pour un trafic identique, dans la même direction, prétextant que, dans un cas, c'est du trafic de retour. Or, ladite commission avait accordé, le 30 janvier de cette année, en faveur de nos membres, une augmentation générale de 9%, sur les taux d'espèce, et de 6% sur les taux de classe.

Nous nous étonnons, dans les circonstances, que certains gros expéditeurs au Québec bénéficient de faveurs particulières et ne paient pas leur juste part des coûts additionnels encourus par tous les camionneurs. Pourquoi deux poids et deux mesures? Pourquoi créer de la discrimination entre expéditeurs et la guerre des prix entre camionneurs?

Les décisions ci-dessus mentionnées, rendues par la commission, pour un même produit, à trois mois d'intervalle, illustrent un manque d'expertise de la commission et créent un précédent dangereux, à savoir qu'il existe maintenant pour le même expéditeur deux contrats à taux convenus de niveaux et de taux différents, pour un trafic identique, dans une même direction.

Nous croyons que la deuxième requête aurait dû être rejetée par la commission, d'autant plus que la demande de taux avait d'abord été rejetée par les deux comités de taux du BTQ lesquels avaient jugé la demande discriminatoire et injuste envers les autres camionneurs de la même région et entre expéditeurs concurrents, sans pour autant nuire à l'essor de l'industrie du papier journal au Québec laquelle affiche d'excellents profits selon

les rapports financiers dans les journaux, dernièrement.

13 - Que le ministère des Transports incite les détenteurs de permis à joindre les bureaux des tarifs en leur accordant un rabais appréciable sur les droits à payer à la commission comme cela se pratique en France. D'ailleurs, la commission serait mise dans de beaux draps si elle devait fixer actuellement les taux individuels de 24 620 détenteurs de permis, selon le dernier rapport annuel de la CTQ. De plus, les bureaux de tarifs évitent à la commission un grand nombre de litiges puisque toute proposition d'un membre du BTQ est sujette à la controverse de la part de camionneurs concurrents.

Enfin, à l'occasion d'une requête d'augmentation générale des taux, certains camionneurs doivent se contenter parfois d'un pourcentage inférieur à ce qu'ils souhaiteraient surtout dans le cas de camionneurs moins efficaces ou qui affichent des pertes d'exploitation.

14 - Que les augmentations générales de taux fixés par la commission pour le transport général le soient à la longueur de la province pour tous les taux déposés à la commission et incluant les taux à contrat afin que tous les expéditeurs paient leur quote-part de l'augmentation des prix du carburant, de l'équipement et matériel roulant, des salaires, gages, etc., afin d'éviter également des guerres de prix et des taux illégaux.

15 - De concert avec les autres bureaux des tarifs qui vous ont soumis des mémoires, nous souhaiterions, comme autrefois au temps de la régie, que nous ayons le droit de déposer les requêtes de taux en faveur de nos membres selon l'article 29 de l'ordonnance générale sur le camionnage sans qu'il soit nécessaire de les déposer par l'entremise d'un procureur.

16 - Enfin, nous sommes d'accord avec la Canadian Transport Tariff Bureau Association de l'Ontario concernant les cautionnements et droits payables à la Commission des transports du Québec, à savoir qu'il est ennuyeux et coûteux d'émettre des chèques de \$50 à la date d'une requête et de \$75 ultérieurement à la date d'une décision rendue, puis d'attendre six mois et même davantage avant de se faire rembourser le premier déboursé de \$50.

Ceci termine notre présentation d'aujourd'hui et nous remercions M. le ministre des Transports et les membres de la commission parlementaire pour l'attention et le temps que vous avez bien voulu consacrer à nos affaires, en particulier, aux questions tarifaires dans le transport routier de marchandises. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. McCarthy. Je passe la parole au ministre qui a certaines questions à vous poser.

M. Lessard: Quelques questions. J'aimerais que vous expliquiez le rôle du Bureau des tarifs du Québec devant la Commission des transports. Par exemple, vous regroupez un certain nombre de transporteurs. Lorsque vous représentez ces trans-

porteurs devant la Commission des transports du Québec, quelle procédure utilisez-vous pour évaluer vos demandes d'augmentation de tarifs devant la Commission des transports du Québec?

M. Pouliot (Roland): M. le ministre, concernant les augmentations générales de taux, la requête a été déposée, accompagnée d'une preuve de nécessité, et à ce moment, comme comptable agréé, je reçois à titre confidentiel les copies de rapports annuels de nos compagnies membres du Bureau des tarifs. Je les analyse et je mentionne dans cette preuve de nécessité la rentabilité de ces entreprises au cours de l'exercice écoulé.

Il y a plusieurs facteurs, évidemment, qui entrent en ligne de compte. D'abord, le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses par rapport aux revenus, indique depuis trois ans que le coefficient d'exploitation se maintient autour de 97%, ce qui fait que vous avez une marge bénéficiaire de 3% à l'impôt sur le revenu. C'est très mince en soi.

Cela prouve une fois de plus que les augmentations de taux les années passées, affectées — il va de soi — par des centaines de réductions de taux au cours des années pour tenir compte du marché, font que le coefficient d'exploitation est très raisonnable, lorsqu'on considère que l'ICC à Washington considère — du moins, considérait dans le passé — comme coefficient d'exploitation, un pourcentage de 93%, laissant une marge bénéficiaire de 7% avant l'impôt sur le revenu. Après l'impôt sur le revenu, vous avez probablement un profit net sur les ventes d'environ 1,5% à 2%, alors qu'on sait que dans les entreprises manufacturières, tous les résultats financiers publiés dans les journaux indiquent un profit net, par rapport aux ventes en général, de 4,5% à 5,5% en moyenne. Donc, dans le transport public, la marge est très mince.

Deuxièmement, il y a aussi la rentabilité sur le capital investi. L'ICC, l'automne dernier, a décidé que 14%, en moyenne, pour un groupe de camionneurs, c'était une norme raisonnable et qu'on ne vienne devant l'ICC pour une augmentation générale de taux si la moyenne de 14% excède ce pourcentage. En d'autres termes, si la moyenne indiquait 15% ou 16%, l'ICC verrait à modifier la requête déposée par un bureau de tarifs pour s'en tenir à la norme de 14% qui a été décrétée l'automne dernier.

Or, voici que nous, les membres qui font partie du Bureau des tarifs, en 1977, on avait atteint justement ce niveau de 14%. Cela prouve une fois de plus que les demandes d'augmentation générale de taux dans le passé, pour nous, étaient justes et raisonnables et la commission les a acceptées telles que soumises, sauf dans un cas ou deux.

Alors, ce sont là les deux critères principaux au point de vue rentabilité et je pense, à part ça, que vous avez reçu également les résultats les plus récents, parce que nous publions au bureau des résultats trimestriels, par sondage, de compagnies qui veulent collaborer avec nous volontairement. Ce sont des formules que j'ai, qui ont été conçues,

basées sur des formules américaines, c'est-à-dire en déterminant spécifiquement les frais de route, de terminus, d'assurances et réclamations, etc.

Voici que nous avons, à tous les trois mois, le pouls des résultats d'exploitation desdites compagnies et la commission en est informée également. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

M. Lessard: Très amplement. Vous me dites que vous recevez de façon confidentielle des rapports annuels des entreprises qui sont membres du Bureau des tarifs du Québec. Vous vous basez sur ces rapports annuels pour faire vos demandes devant la Commission des transports du Québec.

M. Pouliot: Pour les demandes générales de taux.

M. Lessard: Pourtant, dans votre mémoire, vous affirmez que la Commission des transports du Québec n'est pas équipée réellement, au point de vue compétence économique, pour fixer les tarifs et devrait faire appel aux services professionnels de plus en plus. Vous affirmez que tout transporteur doit faire parvenir son rapport annuel, ses rapports annuels à la Commission des transports du Québec.

Votre mémoire dit, cependant, que ce n'est pas suffisant pour être capable de fixer les tarifs généraux. Or, je voudrais avoir un peu des explications. Vous me dites que, par ailleurs, vous recevez de façon confidentielle les rapports annuels des entreprises. Normalement, ça devrait être les mêmes rapports annuels que la Commission des transports du Québec reçoit.

M. Pouliot: M. le ministre, je pense qu'il faut faire une distinction.

M. Lessard: Je prends la déclaration de votre mémoire. Vous dites: Pour la Commission des transports du Québec, ce n'est pas suffisant pour lui permettre de fixer les tarifs. Par ailleurs, je vous ai posé la question, je vous ai demandé comment vous fixiez les tarifs et vous m'avez dit que vous receviez de façon confidentielle des rapports annuels. Si vous me dites: Ce n'est pas suffisant pour la Commission des transports du Québec, comment se fait-il que ce soit suffisant pour le Bureau des tarifs du Québec?

M. Pouliot: M. le ministre, permettez-moi de préciser. Il y a deux sortes de requêtes, en somme. Une fois par année, vous avez une augmentation générale de taux, basée sur des états financiers annuels. Mais à l'année durant, nous déposons à la commission des taux individuels, des requêtes de taux pour différentes pesanteurs, pour différents mouvements et, à ce moment, à l'intérieur du Bureau des tarifs, mon collègue Roger Lacoste qui est vice-président du bureau et président du comité d'étude des taux, évalue la rentabilité de ces taux en disséquant les prix de revient de certains mouvements et à ce moment, ce n'est pas basé

exclusivement sur les états financiers annuels; c'est pour un mouvement donné.
(11 h 45)

Je pense que mon collègue, Roger Lacoste, pourrait vous donner plus de précisions sur les requêtes à longueur d'année qui sont déposées à la commission et qui sont conçues en fonction de coûts de revient et non pas basées sur la rentabilité annuelle quand il s'agit d'augmentations générales de taux. Saisissez-vous la nuance entre une fois par année...

M. Lessard: Je comprends, mais le coût de revient à la fin de l'année, il reste que cela va se reproduire dans le rapport annuel. Si dans le rapport annuel, il ne fait pas d'argent...

M. Pouliot: Dans les rapports annuels, malheureusement, vous le savez, les ministères provinciaux à travers le pays se sont penchés — je ne sais pas quand la décision...

M. Lessard: Parce que j'ai l'impression qu'il y a trois rapports annuels, un pour l'impôt, un pour le bureau des tarifs et un pour la Commission des transports du Québec.

M. Pouliot: Non, non. Tout ce que nous avons au bureau, ce sont les rapports annuels vérifiés qui sont déposés à la Commission des transports. Mais je vous dis ceci: Les rapports annuels servent principalement pour des augmentations générales de taux qui ont lieu une fois par année. Toute l'année durant, ce sont en général à 95% des réductions de taux, lesquelles sont basées plus souvent qu'autrement sur des prix de revient. Je pense que j'aimerais mieux que mon collègue, Roger Lacoste, vous donne plus de précisions sur cette procédure.

M. Lacoste (Roger): Dans le courant d'une année, par exemple l'an dernier, nous avons étudié au-delà de 1600 demandes d'ajustements de taux. Je n'appellerai peut-être pas cela des réductions de taux, mais des ajustements de taux selon le marché ou selon la rentabilité ou le niveau compensatoire des taux et selon aussi la compétition des différents modes de transport, des camionneurs routiers, d'une part; des compagnies de location ou de camionnage privé, d'autre part. Toutes ces demandes sont faites par le truchement du comité d'étude des taux du bureau des tarifs par les comités d'étude régionaux que nous tenons dans les différentes localités de la province de Québec et aussi dans le comité général des taux où les cas litigieux sont discutés et sont votés, approuvés ou désapprouvés et par la suite déposés à la Commission des transports.

M. Lessard: Mais êtes-vous assurés que les données sur lesquelles vous vous basez sont des données sûres?

M. Lacoste (Roger): Si elles sont des données sûres? Nous étudions avec les transporteurs de

plusieurs régions les coûts d'exploitation selon leurs états de profits et pertes. Avec ces normes de coûts d'exploitation ou de coûts de revient, par exemple, les coûts de route, les frais de terminus, les coûts de cueillette et de livraison, par la suite, nous pouvons d'une façon brève établir des normes sur lesquelles nous pouvons nous baser pour établir un taux de commodité d'un produit d'un point à l'autre assez facilement, ce que la commission n'a peut-être pas l'avantage de faire. Elle n'a pas l'avantage aussi de faire des assemblées avec les transporteurs pour étudier ces différentes propositions de taux.

M. Lessard: Vous est-il arrivé assez souvent de vous présenter devant la Commission des transports du Québec et de vous voir refuser des augmentations de tarifs, des demandes d'augmentations de tarifs?

M. Lacoste (Roger): Le cas d'augmentation générale de taux, cela s'est produit dans certains cas. Ce n'est pas refusé complètement, mais des pourcentages ont été réduits, par exemple, au 30 janvier 1979, nous avons eu une décision de la commission nous accordant 9% sur les taux de commodité, ce que nous avions demandé d'ailleurs. Par contre, sur les taux de classe LTL, sur les petits mouvements de marchandise, on nous a accordé 6%, alors que nous demandions 11%.

M. Lessard: Vous parliez tout à l'heure de demandes d'ajustement de taux. Vous ne dites pas d'augmentation ou de réduction, mais des demandes d'ajustement. Vous est-il arrivé de présenter des demandes d'ajustement à la baisse?

M. Lacoste (Roger): A la baisse, oui, surtout à la baisse. Nous demandons quelquefois des ajustements à la hausse. Si on juge que certains taux dans certains domaines pour certains produits ne sont pas rentables ou compensatoires, on va demander une certaine augmentation de taux individuelle pour un tel volume, mais la plupart du temps, durant le courant de l'année, nos dépositions de taux, nos requêtes de fixation à la commission sont des ajustements à la baisse sur les taux qui pourraient exister dans les tarifs ou les taux qui n'existent pas. C'est un nouveau taux qui est demandé pour un produit qui est expédié.

M. Lessard: Je ne comprends pas, M. Lacoste. Vous me dites que, en général, vos demandes d'ajustement de taux sont à la baisse plutôt qu'à la hausse?

M. Lacoste (Roger): Oui.

M. Lessard: A la baisse.

M. Lacoste (Roger): Toutes les dépositions de taux dont on parlait tout à l'heure, les quelque 1600 dépositions de taux que nous avons faites, en 1978, à la Commission des transports, sont des ajustements surtout à la baisse car ce sont des

taux d'espèce, de commodité pour un produit spécifique d'un point à un autre.

M. Lessard: A la baisse par rapport à quoi?

M. Lacoste (Roger): A la baisse, peut-être, par rapport à des taux de classe qui sont des taux maximums, si on veut.

M. Lessard: Fixés par?

M. Lacoste (Roger): Fixés par la commission.

M. Lessard: Vous faites des demandes à la baisse par rapport aux taux fixés par la commission?

M. Lacoste (Roger): Exactement.

M. Lessard: Parce que la commission fixe des maximums.

M. Lacoste (Roger): C'est-à-dire qu'il faut faire la distinction, dans le transport, entre les taux de classe, qui sont quand même des taux maximums, et aussi des taux d'espèce ou de commodité, qui sont des taux spécifiques attribuables à des produits donnés d'un point A à un point B. Voici que les différentes propositions qui sont faites à la Commission des transports ou les requalifications sont surtout en rapport avec les taux de commodité, en rapport avec des mouvements de marchandises spécifiques et non pas à des taux de classe qui peuvent exister. De tous les points à tous les points, nous avons des taux de classe; pour le cas où il y a une expédition d'un point à un autre, nous avons un taux. Par contre, s'il y a plus de volume ou si c'est un volume qui est continu à l'année longue, nous établissons un taux de commodité ou d'espèce, que nous appelons, selon les coûts de revient et les coûts d'exploitation.

M. Lessard: Autrement dit, il y a des taux moyens en tenant compte de l'ensemble de la circulation des biens, mais dans certaines régions du Québec, par exemple, comme Montréal et Québec, là où la circulation des biens est plus forte, il peut arriver qu'une entreprise soit rentable en ayant des taux inférieurs aux taux moyens déterminés.

M. Lacoste (Roger): Absolument. Les taux sont établis selon le marché, selon le volume, selon la concurrence, selon tous ces facteurs.

M. Lessard: M. McCarthy affirmait dans son mémoire que les bureaux des tarifs sont à la fois des protecteurs des expéditeurs, des transporteurs et aussi du public, et fonctionnent dans l'intérêt du public. Pourriez-vous, M. McCarthy peut-être, ou un autre, m'expliquer comment l'intérêt du public est sauvegardé par l'intermédiaire des bureaux des tarifs?

M. Pouliot: M. le ministre, une proposition de taux est reçue par notre comité d'étude des taux. A ce niveau, nos spécialistes en étudient la rentabilité et ils comparent ces taux avec des taux existants ou des taux des chemins de fer concurrents, etc. Il arrive aussi que des expéditeurs demandent des taux et veulent se faire entendre auprès de nos spécialistes, dont M. Roger Lacoste qui est président du comité d'étude des taux. Si un taux a été contesté par des camionneurs, par des expéditeurs, voici que ce taux est de nouveau étudié à notre comité général des taux, que je préside une fois par mois, où tous des camionneurs, spécialistes en transport discutent entre eux des avantages et des inconvénients des nouveaux taux.

Evidemment, ils ont, tous et chacun d'eux, une clientèle à conserver. Donc, il ne s'agit pas d'adopter un taux qui soit excessif. Subséquemment, voici qu'un camionneur a proposé un taux, il a été rejeté au premier niveau, c'est-à-dire notre comité d'étude des taux constitué de spécialistes du bureau; deuxièmement, il a été rejeté au comité général des taux composé des camionneurs membres du bureau qui ont bien voulu assister à cette assemblée et, par vote secret, ont accepté ou rejeté tel taux et, finalement, si un camionneur juge que le taux qu'il a demandé et qui a été rejeté, s'il veut avoir ce taux dans le sens qu'il a promis à son client que, possiblement, il pourrait obtenir tel taux, nos règlements prévoient l'action indépendante.

L'action indépendante, par définition, c'est le droit qu'a tout membre du bureau des tarifs de faire en sorte que son taux qui a été rejeté à nos comités de taux soit quand même soumis à la Commission des transports qui, elle, va juger ce litige. Finalement, là aussi, à la Commission des transports, le public en général peut protéger ses intérêts, peut faire valoir ses droits, et la commission, par ses connaissances, par les interventions de tous et chacun, va juger si un taux est juste et raisonnable.

M. Lessard: Vous êtes un groupe qui représente les transporteurs, d'abord. Lorsque vous vous présentez devant la Commission des transports du Québec, vous représentez l'ensemble des transporteurs qui sont membres de votre association et vous êtes l'unique interlocuteur pour l'ensemble de ces transporteurs.

M. Pouliot: C'est exact, mais ce n'est pas différent de l'association du trafic industriel, enfin, des gérants de trafic des compagnies qui ont formé une association et qui vont soumettre des mémoires à la Commission des transports dans l'intérêt des expéditeurs. Ce n'est pas différent de ce qu'on a entendu hier après-midi de l'Association des manufacturiers de bois de sciage qui veut aussi se faire entendre. En somme, chacun protège ses intérêts.

M. Lessard: Je ne porte pas de jugement.

M. Pouliot: Non.

M. Lessard: Je veux avoir des explications sur le bureau des tarifs.

M. Pouliot: Non, je dis tout simplement: Que le Bureau des tarifs s'intéresse principalement à ses membres, c'est normal, ils paient des cotisations et ils nous font vivre.

M. Lessard: Mais je reviens à ma dernière question. Vous affirmez, en conclusion de votre mémoire, et j'ai déjà eu l'occasion de discuter de ce problème-là avec vous, avec l'association, vous affirmez que la Commission des transports ou que le gouvernement du Québec devrait obliger les transporteurs à être membres d'un bureau des tarifs quelconque. Je trouve que ce serait dépasser nos pouvoirs, dépasser des objectifs gouvernementaux. C'est-à-dire que je me dis une chose, même si ça se fait en France... Vous savez, la France n'est pas le pays le moins bureaucratique qu'on connaisse. Je me dis que, si vous donnez de bons services à vos membres... On ne force personne à devenir membre d'un syndicat; c'est le syndicat qui va offrir à ses membres ses services, la qualité de ses services. C'est à vous, justement, à prouver aux transporteurs, comme l'autre bureau qui est conseiller en tarifs, à prouver que les services que vous rendez sont efficaces. Je ne vois pas en quoi le gouvernement du Québec... Jusqu'ici, je me suis opposé et je ne suis pas encore convaincu...

M. Pouliot: M. le ministre, je peux vous dire que notre pensée n'est pas tellement différente de celle de l'Association du camionnage du Québec qui a réclamé depuis nombre d'années la formule Rand, que tout le monde fasse partie de la même association, parce qu'il arrive ceci, M. le ministre. On se donne du mal, on a du personnel, on dépense de l'argent pour analyser et faire la recherche et voici que quelqu'un qui n'est pas membre du Bureau des tarifs ou d'un autre bureau des tarifs quelconque s'abandonne à nos tarifs. Il dit: Si c'est bon pour le Bureau des tarifs, c'est bon pour moi, ou, s'il veut enlever le trafic à d'autres, il va soumettre à la commission des requêtes de taux avec un cent ou deux cents de moins la livre, pour enlever le trafic à des concurrents. A ce moment-là, je trouve que ça manque un peu d'étiquette, parce que certains camionneurs font les frais de cette recherche, de toute cette étude et voici que d'autres... D'ailleurs, comme cela existe dans le Montréal métropolitain. Parlez-en à l'Association du camionnage. Vous avez des détenteurs de permis qui ne font pas partie de l'Association du camionnage. L'Association du camionnage fait des frais pour analyser des taux du Montréal métropolitain, fait des frais auprès de la Commission des transports et voici que la commission, par décret, détermine que les taux sont uniformes dans le Montréal métropolitain. Le détenteur de permis qui ne fait pas partie

de l'association, qui ne débourse pas d'argent se moque de ceux qui en font partie parce qu'il dit: Cela ne me coûte rien et je vais avoir les mêmes bénéfices que vous. Je trouve que ce n'est pas honnête, M. le ministre.

M. Lessard: Est-ce que vous seriez d'accord pour avoir un bureau des tarifs unique?

M. Pouliot: C'est une opinion personnelle, je dis: oui.

M. Lessard: D'accord.

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

M. Mailloux: M. le Président, je pense que le Bureau des tarifs, comme les maisons spécialisées en préparation de taux à présenter devant la Commission des transports... A vous écouter tantôt, vous préparez des taux en modification, à la hausse ou à la baisse. Est-ce qu'un exemple bête serait celui-ci? Advenant que, demain matin, les pétroles doublent, ici dans le Québec, est-ce qu'il vous appartiendrait, à ce moment-là, de vous présenter immédiatement pour vos clients devant la Commission des transports pour demander des augmentations, ou si c'est la commission qui, devant une telle urgence, aurait à modifier immédiatement les taux?
(12 heures)

M. Lacoste (Roger): On l'a déjà fait d'ailleurs. On a déjà déposé à la Commission des transports une demande d'ajustement du niveau des taux concernant l'augmentation du carburant, qui doit prendre effet le 1er septembre. Je pense que, dans l'intérêt de ses membres, le bureau des tarifs doit aller de l'avant et prévoir les augmentations de coûts d'exploitation, donc prévoir des augmentations de taux pour suffire aux augmentations de coûts.

M. Mailloux: Ce sur quoi je voudrais principalement être éclairé, c'est sur le phénomène suivant: tantôt, je pense que le rapport CEGIR en parle également, on a fait référence à l'Ontario, où il n'y avait pas nécessité d'avoir un procureur pour se présenter devant la commission pour le dépôt d'un taux. Est-ce que, chaque fois que vous faites une demande de modification pour un client donné, vous devez avoir la présence d'un procureur pour faire un tel dépôt ou si c'est...

M. Lacoste (Roger): Présentement, nous déposons nos taux à la commission, ce sont des requêtes de fixation de taux et c'est un procureur qui le fait pour nous présentement, je pense, selon la loi.

M. Mailloux: C'est ce que M. McCarthy a dit tout à l'heure; vous avez absolument besoin, mais vous réclamez qu'il n'y ait pas besoin d'un procureur pour agir ainsi.

M. Lacoste (Roger): Que l'on revienne au dépôt des taux de la même façon que sous l'ancienne Régie des transports, que l'on dépose des taux et que l'on n'ait pas besoin de procureur pour le faire. Par la suite, si on doit se présenter devant la commission en audiences publiques, en table ronde ou autrement, à ce moment-là, on pourrait avoir un procureur.

M. Mailloux: Est-ce que j'ai bien compris qu'en Ontario, c'est ainsi qu'on agit, que le procureur est demandé par le client simplement s'il y a un besoin?

M. Lacoste (Roger): Oui. En Ontario, les taux ne sont pas contrôlés, ils sont seulement déposés.

M. Mailloux: J'imagine que les avocats qui ont déjà perdu avec la Loi des petites créances et l'aide juridique ne seraient pas d'accord avec une telle recommandation?

M. Lacoste (Roger): Les avocats sont toujours là pour plaider dans le cas des transferts de permis, des demandes de permis, des audiences publiques, etc. On demande seulement que, dans le cas de dépôt de taux qui ne serait pas une requête de fixation, mais un dépôt de taux, on n'ait pas besoin d'un procureur pour le faire. C'est tout ce qu'on demande.

M. Mailloux: Je ne voudrais pas revenir sur l'ensemble de votre mémoire, qui est très technique, mais j'aimerais bien être éclairé par quelques consultants de notre formation politique. Vous faites quand même quelques recommandations sur des articles précis du rapport CEGIR. Contrairement à ce que j'avais tantôt, à 1. et 2., après avoir dit qu'il appartient au ministère de définir ses politiques en matière de transport, vous êtes en accord avec CEGIR qu'il appartient à la Commission des transports de faire la réglementation.

M. Hogue: M. le député, la façon dont on pourrait vous répondre est la suivante. Nous estimons que, dans le domaine du transport, il appartient au ministère de déterminer les règles du jeu, ses politiques de transport et ce qu'est le transport. Par contre, nous croyons qu'une fois que ces politiques sont déterminées et qu'on a décidé quelles seraient les règles du jeu, il serait de beaucoup préférable que la Commission des transports du Québec, qui aura à appliquer la cuisine de tous les jours de ces politiques, soit celle qui délimite les règles de pratique à l'intérieur desquelles la politique déterminée par le ministère serait appliquée, c'est-à-dire que les règles de pratique, d'application de la politique établie par le ministère devraient être faites par la commission qui serait appelée à les appliquer.

M. Mailloux: A la recommandation 13 du rapport CEGIR, on dit: "La commission doit se doter du personnel compétent pour réaliser des

études de nature technique, socio-économique," etc. Vous êtes d'accord, sous réserve de votre recommandation 9. Un peu plus loin, quand arrivera la question des services d'inspection, à la recommandation 15, contrairement à CEGIR, qui dit que "le service d'inspection continue à être effectué par le contrôle routier du ministère", vous dites qu'un organisme de contrôle devrait être établi. Je voudrais que vous m'éclairiez à savoir de quelle façon, après tous les blâmes qu'on fait à la Commission des transports, de son gigantisme, avec 330 employés, et j'accepte qu'il y a beaucoup plus de permis à surveiller dans le Québec qu'en Ontario, le ministre des Finances accepterait qu'on ajoute du personnel pour les enquêtes socio-économiques et qu'on forme un corps de police spécial pour la surveillance. Je voudrais savoir comment M. Parizeau va accepter ça?

M. Hogue: Cela peut sensiblement être le même personnel qui est regroupé. Ce que nous préconisons, ce que nous croyons qui serait valable et que nous avons mentionné dans notre mémoire, c'est que la Commission des transports, exerçant un rôle de tribunal administratif, serait appelée à être l'organisme qui pourrait sanctionner, qui pourrait imposer des amendes aux camionneurs, à tout individu ou à toute société qui ferait du transport illégal ou qui serait pris à exploiter illégalement son système de transport.

Par contre, nous croyons que la commission devrait agir selon les recommandations de l'organisme de contrôle. C'est uniquement, somme toute, une question de regroupement des effectifs, à l'intérieur du personnel qui existe déjà. Il y a un groupement qui est là pour voir à ce que les taux et tarifs soient appliqués comme ils doivent l'être, à ce que le transport se fasse légalement, et cette subdivision ou ce corps parallèle à l'intérieur fait des recommandations à la Commission des transports qui, elle, intente les poursuites et impose les sanctions, pour ne pas avoir à passer, comme ça se passe actuellement, devant la Cour des sessions de la paix où — je vous le soumets parce qu'il m'est arrivé de représenter des camionneurs qui avaient été inculpés, qui n'étaient pas coupables nécessairement, mais qui avaient été inculpés — surtout à cause de l'encombrement de la Cour des sessions de la paix, une infraction peut prendre de deux à trois ans — à cause des remises — à être entendue.

Alors, si un organisme parallèle, qui peut être une subdivision de la commission ou qui travaille parallèlement à la commission, fait ses recommandations directement au secteur administratif du tribunal administratif qui pourra convoquer et imposer des sanctions...

M. Mailloux: Vous parlez d'un tribunal qui pourrait imposer des sanctions, on parle de la Cour des sessions de la paix qui siège partout en province, dont les rôles sont chargés et qui s'occupe des questions criminelles avant les autres, je pense. Cela va très loin.

L'actuel tribunal des transports ne siège qu'à

Québec actuellement. Si on l'envoie se promener partout en province pour une telle surveillance, il faut créer une autre cour avec tout l'effectif nécessaire.

M. Hogue: La commission siège actuellement et à Montréal et à Québec; je pense que la commission n'aurait pas à se déplacer pour juger quelqu'un qui serait présumé faire du transport illégal. Je pense que c'est à celui qui est inculpé d'avoir à se déplacer pour venir se défendre. C'est tellement vrai qu'il nous est arrivé de représenter une compagnie de transport, qui a son siège social dans la région de Montréal et qui était inculpée d'avoir fait du transport illégal dans la région de Québec ou même dans la région de Chicoutimi. Les représentants ont dû se déplacer pour aller se défendre là-bas. Alors, je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas se déplacer pour se défendre, lorsque la commission siège à Montréal ou à Québec.

M. Mailloux: Si on va dans le sens que la Commission des transports soit habilitée à juger, forcément, ça suppose qu'il faut qu'il reste des juges à la commission, premièrement.

M. Hogue: Oui, au moins une personne de formation juridique, c'est-à-dire soit le président ou le vice-président aurait une formation juridique pour être en mesure de siéger et d'imposer précisément ces pénalités.

M. Mailloux: Comment un tel tribunal de surveillance, qui appartiendrait à la Commission des transports, en gardant des juges qui siègent dans tout le Québec, pourrait-il éviter l'illégalité, alors que, forcément, toutes les cours de justice supérieures... On pourrait aller en appel également.

M. Hogue: Oui.

M. Mailloux: Mais on resterait avec les mêmes délais subis actuellement, devant des infractions pour lesquelles n'importe quel sujet qui est attaqué a le droit de se défendre.

M. Hogue: C'est-à-dire que l'infraction primordiale pourrait être entendue quand même assez rapidement. Je pense que, devant une preuve assez évidente de culpabilité, je vois difficilement comment certains camionneurs se pourvoieraient en appel. C'est tellement vrai que, depuis la période où le tribunal des transports a été déclaré inconstitutionnel, il existe quand même une modalité qui permet, par voie de bref d'évocation, d'en appeler à la Cour supérieure sur certains points de droit, lorsqu'on est à l'intérieur des modes d'application des brefs d'évocation. C'est très peu utilisé. Pourquoi? Parce que ce n'est pas dans le cadre défini du domaine du transport, alors que les appels sur des questions de droit auparavant devant le Tribunal des transports étaient beaucoup plus nombreux.

M. Mailloux: Je voudrais croire qu'un tel tribunal pourrait éliminer certains délais qu'on constate actuellement, mais comme, dans le passé, on a vu des transporteurs aller chercher pour quelque \$60 000 d'infractions à la Loi des pesanteurs et continuer à transporter indéfiniment avec tous les appels que cela supposait, je reste convaincu que tant qu'il y aura des hommes, il va y avoir des phénomènes semblables qui vont se produire.

M. Hogue: Il y a plusieurs de ces infractions, si vous permettez, qui sont payées sans même qu'on se présente devant le tribunal.

M. Mailloux: Vous venez de dire tantôt que quand la preuve est formelle, il est impensable que la personne y aille. Quand nos inspecteurs constataient qu'il y avait une infraction de 40 000 ou 50 000 livres à la pesanteur, l'infraction était bien constatée et cela n'a pas empêché les gens de prendre tous les recours qui leur étaient accordés.

M. Hogue: Il y a des questions pour gagner du temps peut-être aussi.

M. Mailloux: Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va. M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: Précisément sur le dernier sujet. J'ai deux sujets sur lesquels je veux intervenir. Sur le dernier sujet, je prétends que l'amendement à l'article 35 faciliterait, en tout cas créerait peut-être une nouvelle mentalité. Je suis d'accord avec vous que cela éviterait un certain nombre d'appels devant des preuves formelles. Cela pourrait accélérer, parce que imposer une sanction dans le cadre actuel, après avoir attendu deux ans pour être sur le rôle de la Cour provinciale, je vous garantis que l'effet n'est pas le même que d'imposer une sanction dans l'immédiat. Je crois personnellement que cela favoriserait la création d'une nouvelle mentalité. Je suis en accord avec un amendement dans les meilleurs délais à l'article 35.

L'autre sujet sur lequel je voudrais argumenter, c'est à partir des propos de M. Hogue et j'ai l'impression que — M. Hogue, je ne sais pas, M. Pouliot — il y a eu des opinions personnelles et des opinions de groupes d'émises concernant la formule Rand et concernant le monopole de représentation au niveau de la clarification, si je vous ai bien compris, puisque vous avez répondu, dans un premier temps, au ministre Lessard que vous souhaitiez personnellement un seul bureau de tarification.

Vous disiez, dans un deuxième temps — c'est peut-être la partie intéressante, je veux vous mettre en contradiction, je vous préviens tout de suite — que, devant la commission, vous représentiez les gens puisque c'étaient eux qui vous faisaient vivre. Il y a un M. Pelletier qui vous a précédé et qui lui aussi représente des gens qui le font vivre. Comment pouvez-vous concilier le principe de la représentation unique alors que des gens vivent isolé-

ment, tout comme dans le monde syndical, dans le pluralisme de représentation?

M. Pouliot: Dans le transport public, M. le député, il y a une situation assez ambiguë qui se pratique lors d'augmentations générales de taux. Voici que nous avons fait une demande d'augmentation générale de taux l'automne dernier, en commission. Cela nous a été accordé au mois de janvier dernier. La Conférence des camionneurs québécois s'est aperçue que nous avons fait une demande et en a fait une semblable, sinon identique. Voici que la commission a ouvert un nouveau dossier, cela a suivi la filière et la décision a été rendue un mois plus tard. Dans l'intervalle de 30 jours, vous aviez des camionneurs du Bureau des tarifs qui ne pouvaient pas appliquer l'augmentation générale de taux parce que le concurrent d'en face n'avait pas obtenu son augmentation, présumément parce qu'il était membre de la conférence. Cela s'est produit une fois, cela se produit deux fois, cela ne peut jamais arriver à la même date à moins que la commission ne décide dans l'avenir que les bureaux de tarifs devront faire des représentations et qu'à la même date tout le monde subirait les mêmes augmentations.

C'est l'inconvénient qu'on a vécu cette année.

M. Chevette: Il y a une chose que je ne comprends quand même pas. Si vous aviez une représentation unique ou un monopole et si on parlait de votre propre constitution, vous avez le droit à la dissidence. Vous appelez cela...

M. Pouliot: Action indépendance.

M. Chevette: Action indépendance. C'est le droit à la dissidence, à toutes fins utiles. Dans le cadre d'un monopole, même si vous gardiez l'action indépendante, ne croyez-vous pas qu'il y aurait des pressions monstres vis-à-vis des libertés individuelles?

M. Pouliot: M. le député, dans les entreprises manufacturières et industrielles, un monopole est constitué de grosses corporations qui s'entendent pour fixer des taux et personne d'autre ne viendrait au-dessus de leur tête pour les déranger dans la fixation d'un prix de papier journal à la tonne ou autrement, tandis qu'un bureau des tarifs unique, ce ne serait pas un monopole dans le vrai sens du mot, du fait que la commission si elle remplit bien son rôle, devra juger si toutes les demandes que nous faisons au nom de tous les détenteurs de permis sont justes et raisonnables dans l'intérêt public.

(12 h 15)

Tant et aussi longtemps qu'il y aura une saine réglementation, je ne vois pas en quoi on peut s'énervier sur un monopole. On n'a pas le dernier mot dans ces situations. La preuve, c'est que vous avez des requêtes de taux qui ont été déposées dans le passé et qui n'ont pas toutes été acceptées par la commission.

Evidemment, la plupart de nos requêtes sont acceptées. Pourquoi? Parce que, déjà, nous avons fait du déblayage à la base. On a eu de la controverse dans nos assemblées de taux et voici qu'on est arrivé avec des compromis qui étaient dans l'intérêt de nos camionneurs et de l'intérêt public. Finalement, la requête a été déposée à la commission et la commission juge que ces taux sont justes et raisonnables et, alors, elle les accepte. Mais on n'a pas toujours le dernier mot.

M. Chevette: Mais vous ne croyez pas, si on faisait face à un monopole, qu'il y aurait un danger pour le public comme tel? Quelle protection le public aurait-il face à un monopole? Vous vous baseriez pour me répondre, je suppose, sur votre droit à la dissidence? Mais votre droit à la dissidence dans un monopole, pensez-vous que c'est fort? Je me souviens de commissions d'enquête qui se sont attaquées à des monopoles. On n'en voulait pas de monopole dans la construction; on voulait le pluralisme. Est-ce qu'on va accorder un monopole dans la tarification ou un monopole dans tel camionnage bien spécifique? Je ne sais pas, mais, en écoutant votre argumentation, j'ai l'impression que ça cache des dessous que vous n'exprimez pas. Pour être bien franc, c'est ça que je comprends. J'aimerais que vous me disiez les motifs fondamentaux, les avantages fondamentaux pour le public, d'abord, et pour vos membres aussi. Pour vos membres, je pense que vous l'avez assez bien exprimé, mais pour le public quels seraient les avantages d'un monopole?

M. Pouliot: M. le député, à supposer que la commission fermerait les yeux sur une requête de taux où les taux seraient abusifs pour favoriser nos camionneurs indépendamment du consommateur ou de l'expéditeur, les expéditeurs changeraient vite de politique d'action dans le sens qu'ils achèteraient peut-être des véhicules ou loueraient des véhicules pour faire leur propre transport et, à ce moment, nos camionneurs publics perdraient leur clientèle. Je ne pense pas que c'est l'intérêt des camionneurs publics actuels de perdre leur clientèle.

Maintenant, je comprends que le ministre Lessard n'est pas tout à fait d'avis qu'en France, c'est une bonne affaire. Mais disons que, sans obliger tous les détenteurs de permis à faire partie d'un bureau des tarifs, on nous accorde des rabais, comme ça se fait en France, pour inciter ceux-là à en faire partie, s'ils ne veulent pas en faire partie, bien, ils paieront des droits plus élevés et ils garderont leur autonomie, et ils transigeront directement avec la commission.

Mais rappelez-vous une chose. Pour une saine réglementation, si on croit à la réglementation, il faut viser, dans la mesure du possible, à des taux uniformes et faire en sorte que les structures de taux soient stables. Si tout le monde dépose n'importe quel taux pour n'importe quelle pesanture, n'importe quelle direction, n'importe quel client, on n'a pas besoin de réglementation, on n'a pas besoin de la Commission des transports. C'est

la jungle à ce moment, c'est la guerre des prix. C'est ça qu'on veut?

M. Chevette: Mais, quand vous faites votre consensus, vous autres, et qu'il y a un dissident, c'est la guerre des prix chez vous?

M. Pouliot: Oui, mais ça se fait entre nous et on trouve des compromis. En somme, on essaie d'étudier plus à fond la question et notre camionneur qui fait cette requête et qui est dissident, on ne lui enlève pas le droit de s'adresser à la commission, puisqu'on transmet à la commission la requête, sous forme d'action indépendante du dissident. Là, la commission jugera du litige en dernier lieu. Le public est protégé, à mon sens. Il n'y a pas lieu de s'enervé.

M. Chevette: Mettez-vous dans la situation où on vous dit: On accorde le monopole avec l'action indépendante, pour utiliser votre expression, ou le droit à la dissidence.

M. Pouliot: Qui est exigé aux Etats-Unis.

M. Chevette: Bon, on accorde ça. Vous ne croyez pas que si l'individu seul se présente devant une commission, alors que vous autres, à 99,99%, vous représentez les autres, il y a un poids de preuve qui est assez différent? Vous ne croyez pas que c'est le pluralisme de la représentation qui assure une certaine sécurité pour le public? Autrement, je pense que vous forcez la commission à se bâtir un appareil économique aussi fort que le vôtre pour venir à bout de juger, face à un monopole. A ce moment-là, je trouve que ce n'est plus de l'arbitrage que ferait la commission. Vous la feriez déroger un peu de son rôle pour lequel elle doit servir. Ne pensez-vous pas cela? Je veux comprendre. Ne vous gênez pas pour me répondre.

M. Lacoste (Roger): Si je peux ajouter quelques commentaires concernant votre crainte peut-être sur le monopole, il faut quand même se rendre à l'évidence que le bureau des tarifs, avant les conseillers en taux, existent à peu près depuis au-delà de 25 ans et que depuis seulement deux ans, il y a un autre bureau des tarifs au Québec. C'est le seul endroit, je pense, sur le continent nord-américain, où il existe plus d'un bureau des tarifs sur un même territoire relativement à l'établissement des taux ou pour le dépôt des taux. Concernant votre crainte, il y a quand même de la compétition entre les transporteurs routiers eux-mêmes et les autres modes de transport; deuxièmement, les augmentations générales de taux sont discutées avec les usagers avant que nous déposions un pourcentage d'augmentation à la Commission des transports. On rencontre le CITL, le CMA, les expéditeurs. On leur soumet notre augmentation générale des taux et notre preuve de nécessité et, par la suite, on dépose à la Commission des transports. Troisièmement, environ 98% à 99% des cas, ce sont des ajustements

de taux, si on veut, pour ne pas appeler cela des réductions de taux. Ce sont des ajustements de taux selon le marché et, finalement, il y a le privilège d'une action indépendante qui peut être prise par un transporteur s'il se sent lésé de quelque façon que ce soit. Finalement, on a la commission qui a quand même un droit de regard sur le taux.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. le ministre.

M. Lessard: Seulement pour terminer là. Moi, le gros problème, c'est que quand vous parlez du droit de dissidence, c'est très théorique, cela. C'est très théorique. On sait que vous regroupez à l'intérieur du bureau des tarifs du Québec les grands transporteurs. Je me dis: Je suis à l'intérieur, membre du bureau des tarifs du Québec. Je suis un petit transporteur qui veut soumissionner et qui veut, par exemple, faire du transport entre Matagami et la baie James. Comme mes taux fixes ou mon taux d'administration est peut-être inférieur à de grandes entreprises qui sont membres de votre association ou d'autres associations, je veux essayer de soumissionner à des prix peut-être inférieurs aux prix fixés ou aux prix demandés par le bureau des tarifs du Québec. J'ai drôlement l'impression, en tout cas, que je suis mal placé pour le faire. La pression qui va se faire par d'autres groupes, d'autres membres de l'association va faire en sorte que je vais être obligé de me soumettre ou de me démettre ou il va y avoir d'autres éléments qui vont intervenir dans le dossier. La formule Rand existe dans le syndicalisme, mais pas de la même façon que vous la demandez. Le pluralisme syndical existe et c'est après, par exemple, du maraudage et après une période de temps X qu'à l'intérieur d'une entreprise donnée la formule Rand s'applique, ou encore dans la construction, la formule Rand n'existe... C'est-à-dire que vous avez un pluralisme syndical. On n'a jamais, comme le disait le député de Joliette-Montcalm, accepté, par exemple, que le fait que les travailleurs de la construction soient majoritaires à l'intérieur de la FTQ, seule la FTQ puisse représenter les membres de la construction. Encore là, si c'était accepté, cette affaire-là, je vous avoue que le gars qui voudrait être dissident à l'intérieur de son syndicat au niveau de la FTQ ou au niveau de la CSN, il n'aurait plus d'autre formule de représentation. Il serait obligé d'être à l'intérieur exclusif de cette association. Je vous avoue que dans ces cas-là, la minorité se fait organiser le portrait.

M. Lacoste (Roger): Mais si on suit votre ordre d'idée, M. le Président, il y aurait autant de nouveaux taux qu'il pourrait y avoir de coûts d'exploitation différents à partir d'un transporteur à un autre. Cela ferait une multiplicité de taux d'espèces parce que...

M. Lessard: Non, non. Je suis d'accord qu'il y ait des bureaux de tarifs. Je suis d'accord que les

transporteurs se regroupent à l'intérieur de bureaux des tarifs comme les consommateurs doivent se regrouper, par exemple, parce que je ne me fie pas aux bureaux des tarifs pour protéger les consommateurs. Vous me parlez d'une certaine concurrence. D'accord. Elle existe. Vous avez raison. Il y a toujours la location. Il y a toujours la possibilité d'achat et cela fait une certaine concurrence, mais le jour où les bureaux des tarifs deviennent uniques, ce serait dangereux parce que, quand il y a une demande, par exemple, de votre part, devant la Commission des transports du Québec, comme le disait le député de Joliette-Montcalm, la Commission des transports n'est peut-être pas équipée aussi solidement au point de vue économique que vous l'êtes actuellement, mais elle se fie à d'autres groupes qui viennent témoigner devant la Commission des transports comme, par exemple, le groupe de M. Pelletier tout à l'heure. Là, vous pouvez avoir des études qui peuvent se compléter ou qui peuvent aussi se contredire, de telle façon que la Commission des transports peut trouver un juste milieu. Le jour où il y a représentation unique, je me dis, si vous réussissez, par la qualité des services, à en arriver à une représentation unique, ce seront les transporteurs qui l'accepteront. Jusqu'ici, à ma connaissance, les transporteurs ne sont pas prêts à l'accepter, cette représentation unique.

En tout cas, c'est mon opinion, je l'ai déjà donnée; là, je la donne un peu plus publiquement.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? D'autres commentaires de la part des membres? Je remercie les représentants du Bureau des tarifs du Québec d'être venus présenter leur mémoire.

Comme il nous reste encore cinq associations à venir présenter des mémoires cet après-midi, s'il y avait consentement des membres, on pourrait peut-être procéder à une autre audition avant de suspendre la séance pour le dîner.

M. Mailloux: Comme il s'agit d'un autre bureau qui s'occupe de tarification, je pense qu'on devrait entendre également le prochain.

M. Lessard: Quitte à reprendre à 14 h 30.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Est-ce que les représentants de la Canadian Transport Tariff Bureau Association sont ici?

Si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent.

Canadian Transport Tariff Bureau Association

M. Hogue (Pierre): ... agit aussi en tant que conseiller, M. Lorne Leblanc qui représente le CTTB et M. Laflamme qui conseille M. Leblanc dans la présentation de ce mémoire. M. Leblanc.

M. Leblanc (Lorne): M. le ministre, messieurs les membres de la commission parlementaire, ce n'est pas nécessaire de lire le rapport déposé à

cette commission. Le problème, à notre bureau, ce n'est pas la commission comme telle, c'est le délai pour accorder les taux; ce n'est pas un problème d'augmentation. Il faut déposer l'augmentation et attendre le délai nécessaire pour la publication dans la Gazette officielle du Québec. Après cela, s'il n'y a pas d'opposition, une date est fixée pour l'entrée en vigueur par la commission et c'est accordé.

Depuis six ans, notre bureau a reçu beaucoup de collaboration de la part de la commission. A notre bureau, il est nécessaire de déposer les taux pour l'Ontario et le Québec. Dans la province de l'Ontario, le délai est de trente jours. Dans la province de Québec, le délai est de 60 à 120 jours, selon les circonstances.

A part cela, il n'y a pas de problèmes. Dans le rapport déposé à cette commission parlementaire, le rapport CEGIR, il y a un dépôt de \$50 avec la requête et, quand la décision est accordée par la commission, il est nécessaire de déposer \$75 pour chaque décision accordée par la commission. Le délai n'est pas normal.
(12 h 30)

C'est un problème entre la régie de l'Ontario et la Commission des transports du Québec pour mettre les taux en vigueur. Dans 99% des cas, les taux ne sont pas augmentés, ce n'est qu'un ajustement de taux, entre le taux de classe et le taux des marchandises. Pour l'augmentation, je l'ai déjà dit, ce n'est pas un problème, c'est seulement le délai accordé après la décision. Avant de le déposer à la commission, j'ai attendu que ce soit publié dans la Gazette officielle du Québec. J'ai attendu 21 jours après la première publication. Ce n'est pas une opposition, c'est accordé par la commission.

M. Lessard: D'accord.

M. Leblanc: Oui. Je n'ai pas fini.

M. Lessard: Pourriez-vous m'expliquer quelle est la relation entre les bureaux des tarifs... Est-ce que c'est un autre... Est-ce que votre organisme, Canadian Transport, suit les tarifs du Bureau Association? Est-ce un autre organisme de bureaux de tarifs qui regrouperait des membres de l'Ontario et du Québec?

M. Leblanc: Actuellement...

M. Lessard: ... Exactement comme le Bureau des tarifs du Québec comme on vient de voir?

M. Leblanc:... c'est la même fonction pour les camionneurs interprovinciaux entre Québec et l'Ontario et entre le Canada et l'Ouest.

M. Lessard: Si je comprends bien, M. Leblanc, votre organisme regroupe des transporteurs qui font du transport entre les deux provinces?

M. Leblanc: C'est ça.

M. Lessard: Alors que le Bureau des tarifs du Québec...

Une Voix: Et aussi vers l'Ouest.

M. Leblanc: Aussi vers l'Ouest.

M. Lessard: De l'Ouest, c'est ça, entre plusieurs provinces, alors que le Bureau des tarifs du Québec regroupe des transporteurs qui font du transport interprovincial.

M. Leblanc: C'est ça.

M. Lessard: Donc, vous avez à peu près le même rôle...

M. Leblanc: Le même rôle, déposer le taux...

M. Lessard: Est-ce qu'il existe à votre connaissance un regroupement canadien de l'ensemble de ces bureaux des tarifs? On disait tout à l'heure qu'il y avait sept bureaux des tarifs au Canada, dont deux au Québec, et un qui regrouperait... Dans votre secteur, est-ce que vous êtes le seul organisme? Vous représentez les transporteurs de toutes les provinces?

M. Leblanc: C'est ça.

M. Lessard: Est-ce qu'il y a une association...

M. Leblanc: Cela s'arrête à Québec, quand le taux est déposé par le Bureau des tarifs du Québec pour les Maritimes, entre Québec et les Maritimes.

M. Lessard: C'est ça, vous êtes autorisés à déposer des tarifs à chacun des organismes spécialisés qui sont responsables du contrôle du transport dans chacune des provinces.

M. Leblanc: C'est ça.

M. Lessard: Est-ce qu'il y a un organisme qui regroupe l'ensemble de ces bureaux-là au niveau canadien?

M. Leblanc: Non.

M. Laflamme (Alfred): Non, il n'y a pas d'association qui...

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

M. Leblanc: Je fonctionne selon la loi de l'Ontario.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. M. le député de Charlevoix?

M. Mailloux: Non, ça va, j'ai pris note de toutes les observations qui sont faites à l'intérieur du mémoire. Je pense que ça rejoint des préoccupations qui avaient été énoncées également

dans l'ensemble du mémoire par les deux autres bureaux qui se sont présentés. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Il n'y a pas d'autres questions, d'autres intervenants de la commission, d'autres commentaires de la part des intervenants également? Non?

M. Hogue (Pierre): Sensiblement, peut-être pour résumer, les recommandations du CTTB se rapprochent sensiblement du Bureau des tarifs du Québec quant aux délais impartis pour l'entrée en vigueur des taux. C'est le point principal des représentations du CTTB.

M. Leblanc: Pour l'information de la commission parlementaire, le nom français du bureau, c'est le Bureau des tarifs de l'Association canadienne du transport est approuvé par l'Office de la langue française.

M. Lessard: Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): On vous remercie d'être venus présenter votre mémoire. Je vous souligne, avant la suspension, que, cet après-midi, le prochain — on l'a sauté en fait — Niagara Frontier Tariff Bureau Inc., de Buffalo, États-Unis, sera ici peut-être un peu plus tard. S'il n'est pas disponible, on entendra sans doute l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. On reprendra ce même organisme plus tard.

La commission suspend donc ses travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

Suspension de la séance à 12 h 35

Reprise de la séance à 14 h 15

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, messieurs. La commission permanente des transports reprend donc ses travaux. J'appelle immédiatement l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, à venir présenter son mémoire. Est-ce que les gens sont dans la salle? L'Association des propriétaires d'autobus du Québec, est-ce que les gens sont ici?

Puisque les membres de la commission sont d'accord, nous allons entendre immédiatement le Transport écolier du Québec. Je vous invite à présenter les membres de la délégation et de procéder à la lecture de votre mémoire ou du résumé.

Association du transport écolier du Québec

M. Saucier (Yvon): Merci, M. le Président.

M. le ministre, MM. les membres de la commission, j'ai avec moi, à ma gauche, le vice-président de l'Association du transport écolier du

Québec, Jean-Yves Bourgault et à ma droite, le secrétaire exécutif de l'association, M. Michel Charlebois. Je suis Yvon Saucier, le président de l'Association du transport écolier du Québec.

Vous avez reçu le mémoire et j'aimerais vous en faire un résumé, que ce mémoire soit déposé au journal des Débats pour ne pas le lire intégralement. L'Association du transport écolier du Québec, que j'ai l'honneur de représenter, regroupe 912 des 1152 transporteurs écoliers, détenteurs d'un contrat de transport exclusif avec une commission scolaire et un collège d'enseignement ou une institution privée du Québec.

Notre rôle consiste à représenter les intérêts de nos membres, ceux de la clientèle particulière que nous transportons et de nos concitoyens qui attendent de nous un service exceptionnel. Nous avons donc travaillé étroitement avec la Commission des transports du Québec, dans les quatre éléments spécifiques où elle s'occupe du transport écolier, à savoir approuver le prix de nos contrats lors des soumissions publiques; deuxièmement, fixer une indexation annuelle de prix soumissionné; troisièmement, décider de l'approbation de renouvellement annuel pour les trois dernières années du contrat et quatrièmement, entendre les transporteurs requérant une indexation spéciale par révision particulière.

Donc, chacune de ces quatre fonctions est régie pour toutes les parties, entre autres la Commission des transports et les transporteurs scolaires par des règles très strictes édictées par le règlement 11 du transport scolaire. La Commission des transports du Québec n'a pas le pouvoir de déroger de ces cadres et ne peut, en aucune façon, décider d'une partie quelconque des règles du jeu et c'est très bien ainsi.

Les expériences vécues avec la Commission des transports furent non seulement satisfaisantes pour l'association elle-même, mais pour tous nos membres. Les quelques petits problèmes rencontrés en cours de route n'ont pas relevé de la compétence de la Commission des transports, mais plutôt de facteurs relevant directement de la réglementation, et ce domaine dépend du ministère des Transports.

En parcourant l'étude du rapport CEGIR, vous constaterez, dans leur document d'annexe, la satisfaction générale des transporteurs. Mais le rapport CEGIR, à notre avis, n'a pas bien saisi la complexité du système de transport d'écoliers. Ce rapport néglige de faire une distinction nette entre le transporteur d'écoliers, entièrement subventionné par l'État, et les autres formes de transport où la concurrence journalière, le choix des usagers et la diversification possible de ces activités rendent possible une certaine forme de libéralisation des pouvoirs de l'organisme les régissant.

Donc, pour nous du transport d'écoliers, nous n'avons qu'un seul employeur, la commission scolaire, un seul client, les écoliers transportés, et un seul payeur, le gouvernement. Nous devons exécuter notre service selon des horaires précis, des parcours précis et nous devons respecter les règles sévères d'inspection et d'entretien.

Il serait donc irréaliste de demander à un organisme quelconque de décider à la place du gouvernement, de réglementer la dépense d'une somme supérieure à \$200 millions, donc d'accorder une forme de pouvoir de taxation à un organisme composé de personnes non élues. C'est encore plus irréaliste de ne pas avoir d'organisme de contrôle pour gérer la réglementation adoptée par les élus du peuple et, en même temps, agir comme normalisateur pour l'ensemble de la flotte scolaire québécoise.

L'abolition d'un organisme de contrôle du genre de la Commission des transports, pour le domaine du transport scolaire, ouvrirait les portes toutes grandes à un système anarchique d'attribution de contrats, de fixation de prix et de contrôle de qualité.

Nous transportons la marchandise la plus précieuse au monde, nos enfants et, là, il n'y a pas de risques à prendre. Le transport scolaire doit continuer à être le plus sécuritaire et le plus compétent de tous les modes de transport.

Si aucun organisme n'agit comme contrôleur intermédiaire entre, d'une part, les commissions scolaires et, d'autre part, les transporteurs, nous pourrions connaître à nouveau le régime catastrophique d'avant l'adoption de la Loi des transports alors que les commissions scolaires interprétaient chacune à son gré les directives du ministère de l'Éducation et cela, souvent au détriment du bien-être fondamental de l'enfant. Donc, la formule actuelle, soit le ministère des Transports, la Commission des transports et les commissions scolaires, une pour la réglementation, l'autre pour le contrôle et l'autre pour l'exécution pratique, je pense que c'est une formule qui s'avère très efficace. L'ATEQ conclut donc après étude du rapport CEGIR et en consultation avec ses membres, parce que nous avons consulté nos membres lors du dernier congrès sur ce rapport, que le transport scolaire étant complètement différent des autres formes de transport, un organisme spécial devrait être créé pour être chargé d'appliquer la réglementation sur le transport des écoliers en exclusivité. Cet organisme pourrait avoir plus de discrétion ou de latitude que n'en a l'actuelle commission sur certains points techniques précis à être déterminés, mais toujours et absolument à l'intérieur d'un cadre réglementé par le ministère des Transports.

Nous refusons, pour les motifs déjà invoqués, d'accorder un pouvoir, si minime soit-il, de régulation à un organisme composé de personnes nommées et non élues. Nous soumettons donc que nous ne portons aucune appréciation comme telle sur les propositions du rapport CEGIR étant donné que, comme association du transport écolier, nous trouvons que ces propositions ne tiennent pas compte de l'état actuel du dossier dans le transport scolaire et des réalités qui s'y rattachent. Voici, MM. les membres, et nous sommes à votre disposition pour vos questions.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie beaucoup de votre précision. M. le ministre, vous avez des questions?

M. Lessard: J'ai deux questions, M. le Président. A la page 2 de votre mémoire, vous parlez de la question de l'indexation générale et de l'indexation particulière. On sait que le ministère des Transports fixe, à la suite d'une étude qui est faite annuellement, l'indexation générale pour l'ensemble des transporteurs en tenant compte des régions pour l'ensemble des transporteurs écoliers du Québec et que, par la suite, selon des délais déterminés dans le règlement, tout transporteur écolier peut intervenir devant la Commission des transports pour obtenir une indexation particulière. A la page 2 de votre mémoire, vous dites que l'indexation générale est évaluée à partir des rapports que vous transmettez à la firme-conseil du ministère à ce sujet. L'an dernier, c'était 10,3%, l'indexation générale. Cette année, c'est devant le Conseil des ministres et probablement que la semaine prochaine, on va avoir une décision à ce sujet.

Vous précisez, quant au dossier de révision particulière, que la réglementation est seule responsable de l'insatisfaction, la commission, n'ayant aucune discrétion. J'avoue que je ne comprends pas, parce que vous connaissez les normes. Je sais que les normes sont très complexes. Mais la commission, n'ayant aucune discrétion, c'est-à-dire que le règlement détermine les règles comme telles de l'indexation générale, mais à l'intérieur de l'indexation particulière et à l'intérieur de cette réglementation, je voudrais savoir ce qui crée de l'insatisfaction à l'intérieur de cette réglementation. Il y a certainement de la discrétion pour la commission entre, par exemple, une détermination d'indexation particulière en plus de l'indexation de 8%, 9% ou 6%, etc., il y a toute une discrétion qui existe. Il appartient aux transporteurs individuellement de prouver que ces coûts annuels ont augmenté beaucoup plus que ce qui était prévu par l'indexation générale.

Alors, j'aimerais avoir des explications sur l'insatisfaction à ce sujet, parce que c'est certain que c'est \$225 millions cette année, avec une augmentation possible cette année. C'est pour ça qu'on s'interroge de plus en plus et qu'un comité spécial a été constitué qui est présidé par le ministre d'État à l'aménagement, Jacques Léonard, pour analyser, comme je vous l'ai indiqué lors de votre congrès, les prochaines formules à venir. J'aimerais que vous me donniez des explications sur ce paragraphe, l'insatisfaction qui prévaut et quelles sont les raisons de cette insatisfaction.

M. Saucier: Je vais demander à M. Michel Charlebois de répondre.

M. Charlebois (Michel): Dans le cas de la révision particulière, le problème qui se pose n'est pas dû à la compétence de la Commission des transports, parce qu'elle doit absolument s'en tenir à des critères précis, déterminés par un règlement. Chacun des dollars dépensés dans le transport scolaire doit être analysé en fonction de blocs précis, à neuf postes de dépenses avec des pour-

centages très précis sur chacun des éléments qui sont donnés, soit des coûts, des coûts variables ou des salaires du personnel.

La Commission des transports, étant encadrée dans des règlements, ne peut pas manoeuvrer à l'extérieur et il se pose certainement des problèmes techniques qui relèvent de la réglementation et non pas de la compétence de la Commission des transports. C'est pour ça que, dans le mémoire, on a mentionné que l'insatisfaction ne vient pas de la compétence de la Commission des transports, mais plutôt de l'interprétation d'un règlement et c'est avec le ministère des Transports qu'on négocie justement la phraséologie des règlements pour la compréhension de ces articles dans la révision particulière.

M. Lessard: Mais cette réglementation avait quand même été soumise à l'association et discutée et elle est encore, je pense, discutée avec l'association pour voir s'il y aurait des améliorations à apporter.

M. Charlebois: D'accord, mais, la première fois que la réglementation est arrivée, cela n'a pas été soumis à l'association. Cela avait été quand même soumis, mais "at large". Depuis deux ans environ, la réglementation change. Actuellement, il y a une consultation avec le ministère pour que la réglementation s'adapte mieux aux transporteurs. Les quelques cas rares d'incompréhension qui existent actuellement proviennent surtout d'une interprétation de la réglementation.

M. Lessard: La deuxième question concerne la recommandation à la page 3. "Un organisme spécial devrait être créé pour être chargé de l'application de la réglementation sur le transport des écoliers." Et ce qui suit: "Cette commission spéciale pourrait peut-être avoir plus de discrétion que n'en a la Commission des transports, mais toujours à l'intérieur d'un cadre réglementé par le ministère des Transports." J'aimerais avoir des explications parce qu'on a eu pas mal de mémoires nous disant: Nous autres, c'est un cas spécial dans le transport et on voudrait, particulièrement sur la location, être exclus de la juridiction de la Commission des transports. La question que je me pose est la suivante: Aura-t-on une petite commission des transports pour chacun des secteurs du transport? Je ne sais pas, mais mon impression, c'est qu'à l'intérieur de la Commission des transports, on doit indirectement avoir une certaine spécialisation à long terme et même à court terme des commissaires et, encore là, il ne faut pas que ce soit trop spécialisé non plus, pour avoir une vue générale sur la vie socio-économique du transport. En quoi, par exemple, la Commission des transports — c'est cela qui est le problème un peu fondamental et c'est pour cette raison qu'on est ici — telle qu'elle est actuellement ou telle qu'elle pourrait être modifiée dans sa loi ou dans sa réglementation, en quoi la Commission des transports ne peut-elle répondre à cet objectif? C'est un droit d'appel. En fait, la Commission des trans-

ports, selon la réglementation actuelle, c'est un droit d'appel de la décision du ministre des Transports d'établir une indexation générale sur la décision des taux d'indexation générale. Donc, vous avez un droit d'appel devant la Commission des transports. En quoi un autre organisme pourrait-il être plus compétent que la Commission des transports? J'ai l'impression que vous allez vivre à peu près les mêmes problèmes avec d'autres organismes.

(14 h 30)

M. Saucier: M. le ministre, c'est justement cela. Enlevez la Commission des transports, là, c'est le cas, la question est posée. Nous, on affirme que si un organisme comme la Commission des transports avait des commissaires peut-être plus spécialisés dans le domaine du transport scolaire — d'ailleurs, je l'ai dit dans mon préambule — le système dans lequel on vit actuellement, le ministère, la Commission des transports et les commissions scolaires, est, je pense, une amélioration nette de ce qu'il y avait avant 1974, avant le règlement 11. S'il advenait que vous enleviez la Commission des transports, on veut se retrouver avec un organisme qui va continuer un peu cette formule. On n'est pas du tout favorable à l'idée de remplacer la Commission des transports par un autre organisme, autrement dit, que chacun ait son petit bout de chemin.

Le fonctionnement actuel, pour nous, est très valable, et on ne voudrait pas se ramasser soit sous la juridiction unique d'une commission scolaire, soit sous la juridiction unique du ministère des Transports. Je pense que l'agencement des trois fait en sorte que les transporteurs, actuellement, ont quand même une ligne de conduite, une réglementation sur laquelle ils peuvent se baser et continuer leur transport. On n'est pas balloté de l'un à l'autre. Je pense que s'il advenait que vous enleviez la Commission des Transports, ce que CEGIR a oublié en ne faisant pas la distinction par rapport aux autres, nous sommes quand même différents, et, demain matin, si on veut augmenter nos taux, on ne va pas trouver le public pour lui dire: Donnez-nous \$0.25 de plus.

M. Lessard: Si je comprends bien, M. Saucier, votre raisonnement, dont je parlais tout à l'heure, se ferait dans le cadre où la Commission des transports du Québec n'existerait plus. Je pense que ce n'est pas l'idée du ministre, comme tel, de faire disparaître la Commission des transports du Québec. On est ici pour essayer d'analyser les modalités de fonctionnement et d'amélioration du fonctionnement. Je pense bien que, dans le cadre d'une dépolitisation des décisions de services publics, il n'est pas dans l'esprit du ministre de faire disparaître complètement la Commission des transports.

Et voici la troisième question que je voulais vous poser: Aimez-vous mieux être sous l'autorité du ministre que sous l'autorité de la Commission des transports? Vous m'avez répondu que vous aimiez mieux être sous une triple autorité: commissions scolaires, Commission des transports et ministère des Transports.

Que penseriez-vous, par exemple, de la formule de contrats de service qui seraient négociés entre le ministère et les transporteurs écoliers, comme on le fait, par exemple, dans le secteur aérien ou même dans le secteur maritime?

M. Saucier: Si ces contrats de service qui relèvent de la Commission des transports, sont dans toute la province, on est assuré quand même — et pour nous, cela est très important — de continuer la formule que l'on a connue depuis 1974. D'ailleurs l'existence actuellement du transporteur d'écoliers avec tout ce qui peut l'entourer et toute la quiétude et l'efficacité du transport qu'il assure actuellement, avec la sécurité qu'il produit, provient justement d'une réglementation qui fait en sorte que pour le transport d'écoliers assujéti à un contrat avec le ministère, comme actuellement, pour lui c'est un contrat ordinairement de trois ans et renouvelables, cela lui permet de pouvoir orienter son avenir dans son entreprise. S'il n'avait pas à entrevoir des soumissions à tous les ans, je pense que le contrat de service — c'est un genre de contrat de service qu'on a — actuel est réellement bienvenu chez les transporteurs.

M. Lessard: Dernière question, concernant la révision particulière qui se fait devant la Commission des transports, en général, est-ce que les délais sont longs pour prononcer la sentence, la décision? Est-ce que vous avez des revendications à faire à ce sujet?

M. Saucier: Les revendications ont déjà été faites, l'amélioration est là et on est très satisfait de la réglementation actuelle, depuis les amendements n) et p) de l'an passé. Actuellement, cela va très bien, pour la révision particulière des délais.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, j'aurai peu de questions à poser, étant donné qu'un des points que soulève le mémoire des transporteurs d'écoliers indique qu'ils sont en désaccord sur le fait que la Commission des transports soit habilitée à préparer ses propres règlements. J'ai dit, au cours des deux jours qui viennent de s'écouler, que c'était une démission de l'exécutif de laisser à un organisme le soin de préparer la réglementation. Je pense que je suis témoin que l'ensemble des règlements qui prévalent dans le ministère des Transports pour le temps où j'ai été présent, ont été préparés en consultation avec les deux instances, mais c'est à l'homme politique qu'il appartient de rendre compte de ses gestes l'opinion publique. C'est la même opinion que vous émettez.

Cela dit, étant donné que je suis de ceux qui croient que la Commission des transports, même modifiée dans sa structure, va demeurer, la recommandation que vous faites concernant une structure spéciale pour les transporteurs scolaires, je ne l'endors pas, étant donné les deux points que je viens de soulever. Je pense que si ça reste dans

cette optique, comme commission des transports, et si par hasard le ministre garde sa responsabilité de préparer la réglementation, je pense que vous êtes d'accord avec ça. Je pense que les règlements adoptés, depuis 1974, dans le domaine scolaire ont aidé les transporteurs scolaires. Le seul vœu que je pourrais exprimer, c'est qu'étant donné que ceux que vous représentez vivent normalement et valablement, vous faites votre possible, mais vous devriez faire encore davantage pour la sécurité des écoliers.

C'est la seule réflexion que je voulais faire.

Le Président (M. Bordeleau): D'autres questions de la part des membres de la commission? Pas de commentaires de la part des gens de l'association?

M. Saucier: On vous remercie de nous avoir écoutés. Je pense qu'au sujet de la sécurité que M. Mailloux nous souligne, on peut, sans toucher à du bois, être heureux de constater que nous avons le meilleur taux de sécurité qu'on retrouve dans la province de Québec et partout ailleurs. Je pense qu'on est content de ce que nos membres font actuellement pour ça.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie de la présentation de votre mémoire. Sur la liste, j'aimerais savoir si les gens de Niagara Frontier Tariff Bureau Inc. sont ici? Probablement pas encore. On pourrait procéder avec celui qu'on a sauté tout à l'heure, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Est-ce que les représentants sont ici?

Deuxième appel. Il reste la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec. Si les gens sont prêts à procéder, nous sommes prêts à les entendre.

M. Hudon (Aurèle): M. le Président, avec votre permission...

Le Président (M. Bordeleau): Si vous voulez vous approcher du micro pour que ce soit enregistré.

M. Hudon: Avec votre permission, nous pourrions attendre à 15 heures, soit l'heure à laquelle nous avons demandé à Mme Ghislaine Gervais, vice-présidente de la fédération, d'être présente, ceci parce que nous devons être les derniers sur la liste aujourd'hui.

M. Mailloux: Cela va mal, notre affaire! Qui dit qu'on ne va pas vite, les politiciens.

Le Président (M. Bordeleau): Notre horaire a été quelque peu modifié en cours de route. J'attends des suggestions des membres de la commission.

M. Lessard: M. le Président, il ne nous reste qu'un choix, suspendre jusqu'à 15 heures.

Le Président (M. Bordeleau): Il n'y a pas d'intervenants qui sont prêts? A moins que dans la salle, il n'y ait des gens qui n'aient pas entendu... De toute façon, il en reste deux. D'accord, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

Suspension de la séance à 14 h 40

Reprise de la séance à 15 h 03

Le Président (M. Bordeleau): Je pense que nous avons les représentants de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec; c'est bien ça?

Mme Gervais: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Nous sommes prêts à entendre votre mémoire; peut-être pourriez-vous nous présenter les gens qui sont à la table.

Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec

Mme Gervais (Ghislaine): Je vais, je pense, me présenter. Je suis Ghislaine Gervais, première vice-présidente de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec, et j'ai, à ma gauche, M. Aurèle Hudon, qui est directeur des affaires pédagogiques à la fédération.

Le Président (M. Bordeleau): Et à votre droite?

Mme Gervais: C'est Me Bhérer, il ne m'accompagne pas. Je le connais, mais...

M. Lessard: Est-ce que c'est une désaffiliation?

M. Chevette: C'est un divorce!

Mme Gervais: Il a déjà été président de la Commission des écoles catholiques de Québec. Je ne sais pas si c'est pour ça qu'il est là!

Le Président (M. Bordeleau): Cela va, Mme Gervais, vous pouvez procéder.

Mme Gervais: La Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec est un organisme qui représente toutes les commissions scolaires catholiques de la province et c'est au nom de toutes ces commissions scolaires, qui dispensent l'enseignement élémentaire et secondaire, que, cet après-midi, nous vous présenterons un mémoire à la suite du rapport CEGIR.

Je n'ai pas autre chose à vous dire pour le moment; je préfère passer la parole à M. Hudon qui, lui, vous fera part de notre mémoire. M. Hudon.

M. Hudon (Aurèle): M. le Président, notre mémoire se divise, en réalité, en deux parties. Il y a une partie qui concerne particulièrement quelques extraits de la troisième annexe du rapport CEGIR sur lesquels nous vous livrons quelques commentaires.

D'un autre côté, la deuxième partie, qu'on retrouve plutôt à la page 7, concerne particulièrement les orientations pour 1980. Ce serait peut-être cette partie qui serait la plus importante pour les fins de la discussion.

La Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec vous présente ses orientations en ce qui concerne le transport des écoliers. Ces orientations ont été formulées au niveau du comité mixte, formé à la suite de la conférence Québec-commissions scolaires, dont le mandat couvrirait, entre autres, les activités se rapportant au transport des écoliers.

Afin d'exercer un parfait contrôle sur les dépenses en matière de transport, il est nécessaire que les commissions scolaires rapatrient certains pouvoirs de décision:

Premièrement, la capacité de renouveler annuellement les contrats sans autorisation spécifique du ministère des Transports par une négociation de gré à gré entre les commissions scolaires et les entrepreneurs.

Deuxièmement, advenant l'impossibilité d'une entente à la suite de l'étape mentionnée ci-dessus, les commissions scolaires procéderont à des appels d'offres publics pour de nouveaux contrats d'une durée maximum de trois ans avec possibilité d'un renouvellement annuel par négociation de gré à gré.

Troisièmement, la possibilité pour les commissions scolaires de mettre en régie, partiellement ou totalement, le transport des écoliers.

Quatrièmement, réduire l'autorité de la Commission des transports à ses seules juridictions actuelles, entre autres l'émission des permis aux entrepreneurs et la détermination du tarif du transport par élève dans le système de transport public.

Cinquièmement, abandonner totalement la table des normes de taux et tarifs ainsi que la formule actuelle de contrats.

Ces modifications permettraient de régler économiquement les points suivants qui ont trait à l'organisation pédagogique des écoles, c'est-à-dire les sorties hâtives, la négociation du transport du midi, les horaires des écoles, le calendrier scolaire, la diminution de la taille des autobus scolaires, l'organisation des écoles en termes de nombres d'élèves par groupe, les écoles optionnelles, le transport quotidien et les foyers nourriciers, le facteur distance, c'est-à-dire le mille, le transport de fin de semaine, le transport inter-écoles, les zones dangereuses, les activités parascolaires, les plans de développement de l'enseignement, les projets-pilotes, les classes pour émigrés, le double horaire et les garderies.

D'autres facteurs peuvent également être discutés avec le ministère de l'Éducation afin d'établir une meilleure planification dans le transport des écoliers. C'est ainsi que nous pouvons men-

tionner dès à présent la nouvelle politique d'intégration de l'enfance en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Au niveau des responsabilités, les commissions scolaires reconnaissent que la responsabilité du transport des écoliers ne peut être dévolue uniquement à elle-même et souhaite la répartition suivante des pouvoirs. Les normes de construction appartiennent effectivement, selon nous, au ministère des Transports et en consultation avec l'Education et les commissions scolaires. Les normes générales de sécurité appartiennent également au ministère des Transports, en consultation toujours avec l'Education et les commissions scolaires. Entretien et inspection: Dans l'entretien et inspection, nous sommes d'opinion que les commissions scolaires ont quand même une responsabilité et celle-ci doit être conjointe avec le ministère des Transports. Quant à l'utilisation également conjointe, les normes de propriété et de possession devraient être l'apanage des commissions scolaires. Le devis d'appels d'offres et de soumissions uniquement aux commissions scolaires. En ce qui regarde les contrats, également aux commissions scolaires. Les normes de taux et de tarifs, effectivement, on recommande cette disparition. Les normes de subventions devraient normalement relever du ministère de l'Education et aussi avec discussion avec les commissions scolaires. Les comités de transports régionaux, effectivement au niveau des commissions scolaires. Le transport exclusif relèverait des commissions scolaires. Le transport intégré en commun également des commissions scolaires, mais en consultation avec les autres ministères.

En ce qui regarde les subventions, comme base de subventions pour les fins d'une discussion sérieuse, nous soumettons ici une hypothèse de financement. Nous ne recommandons aucune subvention particulière pour le transport des écoliers si ce n'est la reconduction du coût annuel par élève transporté, indexé au coût de la vie, avec majoration ou diminution, suivant le cas, de la demie de la différence d'augmentation ou diminution quant au nombre d'élèves transportés sur le territoire de la commission scolaire. Il convient cependant d'ajouter que c'est soumis pour discussion et qu'il y aurait peut-être lieu également d'ouvrir la discussion sur des cas particuliers lorsqu'il s'agit de handicapés et autres.

Au sujet des contrats, un comité formé par le ministre d'Etat à l'aménagement et à la décentralisation, M. Jacques Léonard, le ministre des Transports, M. Lucien Lessard, et le ministre de l'Education, M. Jacques-Yvan Morin, étudie présentement toute la question du renouvellement du contrat des années quatre-vingt.

Est-ce que la présence du ministre d'Etat à l'aménagement et à la décentralisation n'indique pas l'intention de transférer les responsabilités du transport scolaire à d'autres instances, soit aux municipalités ou aux conseils de comté, par exemple?

Nous faisons un rapprochement avec l'hypothèse formulée dans les fascicules sur la décentra-

lisation publiés par le secrétariat d'Etat à l'aménagement et à la décentralisation au mois de décembre 1978, qui s'énonçait comme ceci: "La possibilité de prendre appui sur le réseau de transport scolaire pour rentabiliser et justifier, dans certains comtés, un système léger de transport en commun". Nous nous inspirons du rapport CEGIR pour affirmer que le contrat actuel ne peut être renouvelé de façon automatique, puisqu'il a fait l'objet de contestations devant les tribunaux et ce, pour à peu près tous les articles dudit contrat rédigé par le ministère des Transports et introduit par réglementation au niveau des commissions scolaires.

Nous avons terminé nos études sur la rédaction d'un nouveau contrat. Nous serions heureux de discuter des résultats de nos contrats avec les instances gouvernementales qui auront le mandat de faire une nouvelle législation en matière de transport des écoliers, ce que nous prévoyons dans un avenir rapproché.

En termes de délai, au moment où nous avons produit ce mémoire, nous ne connaissons pas encore les modalités qui doivent être apportées au règlement no 11, de façon à régir l'organisation du transport 1979-1980.

Dans une perspective de modification du régime actuel vers un nouveau régime de transport des écoliers, il va de soi que toute la législation et toute la réglementation devraient être connues au plus tard en décembre 1979, pour éviter que le renouvellement des contrats ne puisse totalement avoir lieu le même jour à travers le Québec.

De plus, il faut nécessairement prévoir les cas de reprises de soumissions et de modifications de la réglementation qui doivent faire l'objet d'un ajustement. Il faut absolument éviter l'expérience vécue il y a six ans, lorsqu'on a vu des commissions scolaires procéder à l'adjudication des contrats la veille de l'ouverture des classes.

Il faut aussi rappeler les délais trop longs relatifs aux décisions de la Commission des transports qui congestionnent encore les administrations scolaires.

Le Président (M. Bordeleau): C'est terminé, monsieur?

M. Hudon: Oui, nous sommes disponibles pour les questions.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Il est certain que nous devons tenir compte de vos représentations de cet après-midi dans les discussions entre le ministre de l'Education, le ministre d'Etat à l'aménagement et moi-même sur les nouvelles modalités qui sont étudiées actuellement pour l'organisation du transport scolaire pour les années 1980 et les prochaines années.

Maintenant, je voudrais un peu reprendre votre document à la page 2, quitte à vous poser

des questions sur la dernière partie, sur la critique du rapport CEGIR, pas comme telle, mais la critique que vous adressez à la Commission des transports et je lis, parce que ça m'apparaît important: "La principale critique que nous avons à adresser à la Commission des transports est que celle-ci a utilisé des pouvoirs quasi judiciaires pour régler des problèmes purement administratifs.

"En plus de cet abus de pouvoir, nous pensons que la commission complique à souhait les procédures pour finalement déboucher sur des décisions que des commissions scolaires pourraient fort bien prendre. A notre avis, ces constatations s'inscrivent dans l'ensemble des griefs adressés à la Commission des transports du Québec. Nous vous soumettons les modifications urgentes dans la législation et dans la réglementation qui s'y rapportent".

Première question: Quelles seraient, par exemple, les décisions que les commissions scolaires pourraient fort bien prendre, sans aller devant la Commission des transports?

Deuxième question: Quelles seraient les modifications urgentes que vous avez à l'esprit dans la législation et dans la réglementation qui s'y rapportent?

(15 h 15)

M. Hudon: Lorsqu'on considère, par exemple, que des augmentations ont été consenties, de l'ordre de 10%, 15%, 20% et même plus, dans certains cas nous considérons qu'au moment où on a introduit la régionalisation du transport des écoliers, si les commissions scolaires avaient eu cette possibilité d'affecter des augmentations semblables de budget, elles auraient été en mesure de prendre effectivement les mêmes décisions, c'est-à-dire donner à un entrepreneur, par exemple, 10%, 15%, 20% de plus à son contrat. Dans ce sens, on dit: Les commissions scolaires qui avaient l'autorité antérieurement de donner des augmentations annuellement à leurs entrepreneurs auraient pu faire la même chose avec le même argent. Autrement dit, lorsqu'on a, par exemple, donné des pouvoirs qui appartenaient aux commissions scolaires à la Commission des transports, dans le sens que les commissions scolaires ne devraient plus s'occuper des augmentations annuelles, à ce moment-là, on a quand même porté un jugement sur la capacité des commissions scolaires de gérer les affaires scolaires dans le sens de dire: Il y a des entrepreneurs qui en ont trop et il faut absolument établir une table de taux et tarifs de façon à limiter les écarts. Si on avait eu, par exemple, la possibilité d'accès aux mêmes budgets, probablement que nous aurions été en mesure de prendre les mêmes décisions.

M. Lessard: Mais comment arriver à une certaine uniformité tout en conservant un certain contrôle puisqu'on l'a souligné un peu tout à l'heure, c'est un budget de \$225 millions? Comment arriver à une certaine uniformité dans les contrats et dans les critères établis pour les coûts des contrats? Si c'est laissé exclusivement aux commissions scolaires, comment pourra-t-on arriver à une certaine uniformité?

M. Hudon: C'est-à-dire que nous avons assisté à une opération d'envergure sur un problème qui ne nécessitait peut-être pas autant de déplacements de pouvoirs comme tels. Nous aurions — enfin, ce qu'on pense — probablement été en mesure, avec de l'aide au niveau gouvernemental, de faire une certaine planification qui ne nécessitait pas nécessairement toute l'installation que l'on a vue. Nous aurions été en mesure avec le ministère de l'Éducation d'établir une planification dans l'organisation du transport des écoliers parce que nous reconnaissons effectivement qu'à la suite du rapport Lachapelle il y avait des choses à corriger. Nous reconnaissons cela. Cependant, on a quand même appliqué la grande mesure au point de vue gouvernemental dans la planification de tout le système de transport des écoliers et c'est là qu'on est un peu moins d'accord.

C'est à la suite de cette expérience aussi que l'on dit: Il faudrait revenir au niveau des commissions scolaires, rétablir une certaine forme de concurrence au niveau des entrepreneurs qui eux-mêmes, avec l'organisation qu'ils possèdent aujourd'hui, sont en mesure également de voir à ce que chaque entrepreneur aussi ait des normes sur le plan des soumissions, etc. Nous sommes bien d'accord avec cela. Cependant, les commissions scolaires auraient quand même pu bénéficier d'une expertise de la Commission des transports pour pouvoir aider à la planification et à l'adjudication localement.

M. Lessard: Pour l'organisation du transport scolaire dans les années à venir, d'après votre mémoire, vous ne semblez pas du tout désirer que le transport scolaire soit assuré par une corporation régionale qui soit différente des commissions scolaires. Vous semblez affirmer que ce transport soit assuré par les commissions scolaires.

M. Hudon: Evidemment, nous parlons en termes de 1980. Pour effectivement rencontrer les problèmes vécus en 1980, on dit que cela nous prendrait une législation pour décembre. Une législation pour décembre, en fait, on ne la voit pas encore avec une organisation indépendante des commissions scolaires. Elle peut être possible pour 1980, mais, enfin, on ne voit pas cette organisation indépendante des commissions scolaires qui couvrirait toute la province. On dit: S'il n'y a pas de garanties face à une organisation indépendante des commissions scolaires qui donnerait une satisfaction totale dans le transport des écoliers, aussi bien, nous, l'assurer encore pour 1980, quitte à ce que l'avenir nous dise: Négociation entre différents organismes et là, effectivement, il y aura une mise en place. Mais, actuellement, on ne la voit pas.

M. Lessard: Ma question s'adresse soit à Mme Gervais ou à M. Hudon. Dans le cadre de l'intégration du primaire et du secondaire et la désaffectation, en fait, de certaines commissions scolaires régionales — il y a un commencement qui se fait actuellement — qui va être responsable du transport scolaire? Est-ce que cela va être un organis-

me régionalisé qui regrouperait plusieurs commissions scolaires? Actuellement, par exemple, dans le cadre de la commission scolaire régionale, le transport scolaire était assumé par cette commission scolaire. Dans le cadre de l'intégration du primaire et du secondaire, on assiste un peu à une désintégration du transport scolaire au niveau régional.

Mme Gervais: Forcément, quand il y a une commission scolaire intégrée, c'est elle qui se charge d'organiser le transport scolaire sur son territoire, au même titre que la commission scolaire régionale le fait pour elle-même et pour les commissions scolaires locales de son territoire.

Pour l'avenir, est-ce que toutes les commissions scolaires seront intégrées? Le mouvement d'intégration est assez lent.

M. Lessard: Cela va. Il est certain qu'on devra tenir compte de votre mémoire lors des discussions que nous aurons. Ici, par exemple, vous soulignez à la page 12 de votre mémoire que vous seriez heureux de discuter des résultats des travaux avec les instances gouvernementales concernant le nouveau contrat. J'aimerais cela parce qu'on est en train de travailler sur ce nouveau contrat au niveau du ministère, avec les fonctionnaires ainsi qu'avec l'Association des transporteurs écoliers du Québec. J'aimerais cela que, à un moment donné, des communications se fassent entre les fonctionnaires du ministère et la Fédération des commissions scolaires pour qu'on puisse s'ajuster et ne pas arriver à la fin et dire: Il n'y a pas eu de consultation.

Le Président (M. Bordeleau): Je pense que M. Hudon a quelque chose à ajouter.

M. Hudon: Oui, je voulais simplement ajouter, M. le Président, qu'en ce qui regarde le transport des écoliers, quand il y a intégration au niveau des commissions scolaires dans quatre domaines différents, soit le transport, l'informatique, l'organisation, par exemple, de l'éducation des adultes ainsi que l'enfance inadaptée, on garde quand même une structure régionale, une structure qui correspond à une région géographique qui, elle-même, effectivement, poursuit l'administration des contrats en cours.

Cela signifie, par exemple, pour autant, que chacune des commissions scolaires fait connaître ses besoins à cette structure régionale. D'ailleurs, le fameux comité régional des transports existe quand bien même il y a de l'intégration.

M. Lessard: Le problème que nous vivons, M. Hudon, au niveau du transport en commun comme du transport scolaire, c'est que nous avons — quand on parle du transport scolaire — ce qu'on appelle une entreprise de transport qui fonctionne à peu près à 50% et qui nous coûte \$225 millions par année. Je sais bien que ce n'est pas facile, mais on sait qu'il y a des heures déterminées pendant lesquelles le transport scolaire est utilisé.

Pendant les autres heures, le transport scolaire n'est pas utilisé étant donné la difficulté d'intégration, aussi.

C'est pourquoi on s'interroge, étant donné les coûts constants et assez importants que comporte le transport scolaire, si on ne devrait pas envisager une meilleure utilisation, une utilisation plus rationnelle, particulièrement dans des régions périphériques, par exemple, où le transport en commun est très peu développé, si on ne devrait pas utiliser le transport scolaire de façon beaucoup plus rationnelle en vue d'intégrer le transport en commun et le transport scolaire.

M. Hudon: Effectivement, il y a une infrastructure qui pourrait certainement être utilisée peut-être d'une façon plus économique en regard du service offert à la population; on est d'accord avec cela. Pour cela, effectivement, il faudrait quand même que les commissions scolaires fassent partie d'un centre décisionnel à part entière avec d'autres personnes, et non pas dire, par exemple: On transfère toute l'administration du transport des écoliers à quelqu'un d'autre et c'en est fini, il faut conserver les droits.

M. Lessard: Vous allez être dans le coup; d'ailleurs, on vous a soumis une hypothèse, lors de la rencontre de la Fédération des commissions scolaires, et on attend vos recommandations à ce sujet. Nous, de notre côté, on siège pour essayer d'analyser les meilleures solutions pour l'année 1980. Vous avez raison de dire qu'il vous faudrait ça en décembre; on va essayer d'aller le plus vite possible. Nous aussi, nous sentons que cela presse.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre a terminé. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je pense que le mémoire de la Fédération des commissions scolaires s'adresse plutôt au titulaire actuel du ministère, parce que ce n'est pas tant le fonctionnement de la Commission des transports qui est en cause dans ce mémoire.

Je retrace dans vos paroles des plaintes qui, à plusieurs occasions, ont été formulées alors que j'étais titulaire du ministère et que j'avais commandé l'étude Lachapelle dont vous avez parlé tantôt. Autant étaient heureux tantôt ceux qui vous ont précédé, les transporteurs scolaires, autant vous autres, vous revenez avec certaines revendications. Je pense que si ce n'est pas dit dans des mots clairs, vous n'avez jamais apprécié la tutelle du ministère des Transports sur le transport scolaire. Vous auriez préféré de beaucoup, dans le passé en tout cas, que le ministère de l'Éducation, qui est beaucoup plus près des commissions scolaires, des questions pédagogiques et autres, soit celui avec lequel vous auriez à transiger. Cela a été une décision politique. Il appartiendra maintenant à un autre gouvernement de décider dans quel sens il voit l'organisation du transport scolaire et son complément avec le transport en commun.

Je suis perplexe, par contre, sur certaines affirmations faites dans votre mémoire. Quand vous parlez de l'habilité qu'auraient les commissions scolaires à transiger de gré à gré avec les transporteurs du milieu, je suis de ceux qui ont vécu l'ancienne formule, avant le rapport Lachapelle, des soumissions publiques et des ententes de gré à gré. Je me rappelle que chez nous, pertinemment une fois à La Malbaie, c'était le cinquième transporteur scolaire le plus bas qui avait eu le contrat, pour toutes les raisons que vous pouvez invoquer. Je ne pense pas que cela se soit produit depuis que le transport scolaire a été confié au ministère des Transports et que le rapport Lachapelle a apporté des règlements qui ont peut-être gavé le transport scolaire, je l'avoue. Tantôt, en les écoutant, je n'ai pas posé la question, mais je suis de ceux qui croient que les échelles d'indexation qui ont été accordées ont été très larges ou peut-être trop larges. Je ne suis pas habilité à faire l'inventaire de l'exercice de la fonction d'un transporteur scolaire, à savoir quel est le rendement d'un investissement donné par rapport aux services qu'il donne aux commissions scolaires. Je mets en doute quand même autant la capacité de l'un que de l'autre et l'on sait pertinemment que même si on allait en soumissions publiques — cela serait se cacher la vérité de penser qu'on va agir autrement — dans un territoire donné, il y a des transporteurs scolaires qui sont là, qui protègent leur territoire comme une chasse gardée et je n'ai jamais vu tellement les concurrents entrer dans ce territoire. Une soumission publique devient parfois un trompe-l'oeil, à mon sens; je ne voudrais pas donner cela comme une vérité *ex cathedra*, mais que le ministère de l'Éducation soit plus habile dans toutes les questions qui relèvent effectivement du ministère de l'Éducation, indiscutablement oui. Je pense qu'il y a eu quand même une collaboration, dans le rapport Lachapelle, avec le ministère de l'Éducation, avec toutes les forces en présence, toutes les commissions scolaires. Si le gouvernement actuel veut changer d'optique et permettre que les vœux que vous exprimez, il y souscrive, tant mieux. C'étaient les réserves que j'avais à apporter.

Quant au fonctionnement de la Commission des transports et au rapport CEGIR, vous en faites très peu mention, mais les règlements sont là. La Commission des transports, forcément, doit les faire appliquer et c'est ce qu'elle a fait. Il y a eu des délais très longs, mais cela, je pense que l'ensemble des mémoires en fait mention et c'est un peu dans cet esprit que la Commission des transports qui a été appelée, je pense, travaille dans le but de rendre des jugements plus rapides et permettre à tous ceux qui font appel à ses services d'avoir un meilleur rendement de ses décisions.

De toute façon, les paroles que je dis, j'ajoute que je ne les ai pas dites *ex cathedra*, mais ce sont des observations que j'ai faites dans le temps. Aujourd'hui, il appartient principalement à celui qui administre le ministère des Transports et qui a à plaider auprès de ses collègues à savoir si les vœux que vous exprimez peuvent être acceptés.

Le Président (M. Bordeleau): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Chevette: Je ne manquerai sûrement pas la présence de Mme Gervais pour poser quelques questions et faire certains commentaires. J'ai eu la chance de croiser le fer avec elle sur l'aménagement. D'ailleurs, elle en fait allusion dans son mémoire.

(15 h 30)

Je voudrais relever deux points. D'abord, à la page 8 et à la page 9, tout aspect pédagogique, d'une certaine façon, qui est dépendant de l'organisation du transport scolaire. Je suis un de ceux qui disaient, il y a quelques années, avec la désapprobation de la Fédération des commissions scolaires, à l'époque, que l'élève était conditionné à l'autobus. Je vous remercie aujourd'hui de m'en donner la preuve par les pages 8 et 9. C'est un commentaire. Les 18 points démontrent assez clairement ce que j'avais il y a quelques années.

Je suis aussi d'accord avec le député de Charlevoix en ce qui regarde les soumissions publiques, parce que j'ai vu autre chose et j'aimerais vous souligner un autre danger qui guette un système tel que vous préconisez dans votre mémoire. Dans certains milieux, le député de Charlevoix a parlé de chasse gardée; j'ai vu aussi, de mes yeux vu et entendu de mes oreilles, deux types qui, sur le plan local, délibérément, s'entendaient, parce qu'ils étaient les deux seuls transporteurs, pour soumissionner à un prix exagéré en disant: Tu auras ce contrat et l'autre, tu me le laisses. Où est la protection du public avec un tel système? J'aimerais entendre vos commentaires sur ce point.

J'aurai deux autres points à soulever.

M. Hudon: Effectivement, on a remarqué qu'on est parti de situations particulières avec une orientation vraiment globale. Il y avait effectivement, et nous le reconnaissons, des endroits où les contrats étaient nettement supérieurs à la moyenne et même, dans certains cas, peut-être exagérés, du fait que l'on avait donné un contrat, les trois années antérieures, avec des ajouts chaque année, parce qu'il y avait un mille de plus, un élève de plus, etc. Cela a existé et c'est encore un danger qui nous guette. Il faut quand même aussi se rappeler que, depuis six ans, nous avons vécu une autre expérience et cette expérience pourrait nous servir dans une nouvelle façon de procéder lors de l'octroi des contrats.

Nous croyons que le rôle de la Commission des transports serait de voir, dans certains cas particuliers, à une application raisonnable, une réglementation raisonnable, pour ramener les entrepreneurs ou les commissions scolaires imprudentes. Il ne faut pas oublier que, dans nos demandes d'extension de pouvoirs, on voudrait avoir une plus grande souplesse pour acquérir des véhicules et avoir une possibilité de secteurs témoins chez nous. Cela permettrait, effectivement, une protection du public. Nous pensons qu'avec une nouvelle procédure mieux appropriée

aux nouveaux besoins, parce que ça demeure un nouveau besoin actuel, il y aurait également possibilité pour le public d'y retrouver sa protection.

Il restera toujours le fait que des entrepreneurs pourraient former un cartel.

M. Chevette: Mais comment conciliez-vous ce que vous avanciez au début, en disant qu'il y a une rumeur qui circule, que vous voulez rassurer tous les entrepreneurs et que vous voulez les garder? Vous venez de me dire que vous voulez acquérir des véhicules, comment conciliez-vous ça?

M. Hudon: Cela se concilie de la façon suivante: nous avons entendu une rumeur à savoir que les entrepreneurs se sentaient un peu menacés par une orientation qui serait une orientation voulue d'acquisition de véhicules et d'organisation du transport par les commissions scolaires elles-mêmes. Nous disons non. Nous disons que nous voulons demeurer avec la libre entreprise, cependant, nous ne voulons pas quand même être dupes, c'est-à-dire que nous voulons voir clair. Dans certains cas, s'il y a besoin, il y aura acquisition de véhicules et on effectuera le transport. Mais on s'est aperçu que certaines commissions scolaires avaient abandonné totalement cette façon de procéder parce que les entrepreneurs ne démontraient pas une exagération au système établi.

Dans d'autres cas, certaines commissions scolaires ont dit: On aimerait, pendant quelques années, faire l'expérience de l'acquisition de véhicules, et cela s'est révélé nettement difficile. C'est un peu ça la conciliation que l'on fait entre les deux.

M. Chevette: A la recommandation 4, page 8, vous dites: "... réduire l'autorité de la Commission des transports à ses seules juridictions actuelles". Si j'ai bien compris c'est pour 1980.

M. Hudon: Oui.

M. Chevette: Que craignez-vous, d'une façon spécifique?

M. Hudon: "... ses seules juridictions...", ça n'enlève pas d'autres juridictions, mais lorsque l'on considère, par exemple, en mesure de transport des écoliers, toutes les possibilités que la Commission des transports a, lorsqu'il s'agit de faire des enquêtes, nous ne leur enlèverons pas ça. Cependant, on dit, pour nous: Elle devrait fixer le prix du billet que l'étudiant doit payer dans le système de transport public — on lui reconnaît cette juridiction aussi — et aussi voir à émettre des permis pour le transport. En fait, pour le transport des écoliers comme pour le transport public.

M. Chevette: Mais, vous dites: "réduire l'autorité de la Commission des transports à ses seules juridictions actuelles".

M. Hudon: Oui, c'est dans le cas où, effectivement, on retrouve la Commission des transports qui fixe la table de taux des tarifs, de l'indexation, etc. Alors, on dit: On n'a pas besoin de ça; on aurait besoin de ces deux choses, plus ses pouvoirs d'enquêtes, etc.

M. Chevette: D'accord.

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

M. Lessard: Sur ça, vous voulez dire que vous n'êtes pas d'accord pour que, par exemple, la Commission des transports du Québec puisse faire une révision particulière? Supposons qu'un transporteur scolaire en appelle à la Commission des transports.

M. Hudon: Non, c'est que, si on se situe dans un nouveau système, il n'y aurait pas de révision particulière; ça n'existerait pas.

M. Lessard: Il y a toujours un droit d'appel à quelque part.

M. Hudon: Si la soumission publique nous dit oui; ou enfin la négociation de gré à gré convient d'un certain montant entre l'entrepreneur et la commission scolaire et qu'il n'y a pas exagération par rapport à certains barèmes, il n'y a pas appel pour des révisions particulières.

M. Chevette: Si on adoptait le système dont vous parlez, vous ne pensez pas qu'on tomberait exactement dans le phénomène qu'on a connu avec les conventions collectives en 1965? Précédents d'un endroit à l'autre et des exagérations d'un endroit à l'autre et l'insécurité constante? Non?

M. Hudon: L'avenir seul pourra nous le dire.

M. Chevette: Oui, mais le passé est garant de l'avenir, d'habitude.

M. Lessard: Est-ce qu'on a réussi jusqu'en... Le rapport Lachapelle, c'était en...

M. Mailloux: 1974.

M. Lessard: Est-ce que, avant 1974, avant le rapport Lachapelle, on a réussi à créer, dans le transport scolaire, la sécurité? Est-ce qu'on a réussi à créer, dans le transport scolaire, des transporteurs qui soient efficaces, qui aient des autobus en bon état? Les contrats étaient pour trois ans et même renouvelables chaque année. Est-ce que, si on revient à ce système pur de soumissions publiques — je n'affirme rien, je veux avoir des... — qu'on avait auparavant, on ne revient pas à un système d'insécurité au point de vue de nos étudiants, avec des autobus non conformes à la sécurité routière, avec une insécurité chez les transporteurs, de telle façon qu'ils ne renouvellent pas leur flotte d'autobus, parce qu'ils savent très bien que dans trois ans ils courent le

risque de perdre leur contrat? C'est un peu ça qui est arrivé, en fait, et c'est la raison qui a justifié le rapport Lachapelle. En même temps, comme le disait le député de Joliette-Montcalm, c'est que, de plus en plus, on sent qu'il y a un regroupement à l'intérieur d'unités syndicales de ces chauffeurs d'autobus et on s'en vient, de plus en plus, avec une uniformité de conventions collectives. Est-ce qu'on ne reviendra pas à des batailles encore plus imposantes au point de vue syndical et où les grèves seraient encore bien plus longues? C'est ça qui...

Mme Gervais: Je ne peux pas partager entièrement les craintes que vous exposez, parce que l'image de ce qu'on vit maintenant n'est plus ce qu'on vivait il y a quand même quelques années. Il y a eu le regroupement des commissions scolaires et il y a eu, évidemment, le rapport Lachapelle. Le transport scolaire relève des commissions scolaires régionales; il y en a 52 et ça ne peut pas se multiplier davantage maintenant. Ce n'est pas comme autrefois, quand chacune des commissions scolaires locales donnait son contrat à un transporteur qui avait parfois deux ou trois autobus. C'étaient uniquement deux, trois ou quatre autobus; ce n'est plus du tout le même portrait aujourd'hui.

Quand vous parlez de la possibilité de se servir du transport scolaire pour faire d'autre transport dans une région donnée, M. le ministre, il y a probablement des possibilités de faire des ententes et d'arriver à des conclusions qui favoriseraient ce transport autre que le transport des écoliers. Il y aurait une chose à préserver, cependant, à mon sens, c'est la mission première du transport scolaire. Monsieur, tantôt, disait: Écoutez, j'ai pensé que les enfants étaient au service du transport scolaire plutôt que le contraire. Je ne peux pas nier cela complètement. Je ne peux vraiment pas le faire parce qu'il y a des horaires de transport à respecter. Par ailleurs, dès qu'on ajouterait d'autres transports que celui des écoliers, il y aurait encore d'autres choses à respecter et je voudrais bien que la mission première du transport des écoliers demeure, sans pour autant refuser de voir, dans l'avenir, une possibilité que ce service de transport serve à d'autres transports.

M. Chevette: Quoique l'intégration des commissions scolaires soit lente, comme vous venez de le dire, à la minute qu'une régionale va se scinder en trois commissions et qu'elle garde l'autorité, vous savez pertinemment, si les normes ne changent pas, qu'il y aura nécessairement besoin d'ententes de service. Au niveau secondaire, si on parle strictement sur le plan éducatif, surtout à l'enseignement professionnel, s'il n'y a pas d'ententes de service entre commissions scolaires, vous baissez par l'intégration la qualité des services éducatifs. S'entendant là-dessus, le problème du transport sera un problème additionnel et vous ne semblez pas favoriser la création d'une structure autre que la commission scolaire pour assurer un service adéquat à l'écolier. Vous préfé-

rez garder la structure de l'autorité de la commission scolaire. Comment expliquez-vous cela?

Mme Gervais: Ce dont on est assuré habituellement, on veut le garder; si je suis assurée que j'ai un bon service de transport qui m'est fourni par la commission scolaire régionale, je ne vois pas pourquoi j'irais vers un point d'interrogation.

M. Chevette: Oui, mais la commission scolaire régionale n'existera pas dans plusieurs régions, dans quelques mois ou dans quelques années à peine. Il faut prévoir. C'est la qualité première des administrateurs. Vous savez que ça s'en vient.

Mme Gervais: Écoutez, comme vous venez de le dire, surtout au niveau professionnel, il va falloir qu'il y ait des ententes, ne serait-ce que pour se servir, par exemple, de certains ateliers dans une polyvalente donnée. Ici, je parle de choses que je connais très bien, de la polyvalente de Loretteville où il y a telles options qui se donnent, de la polyvalente Duberger-Les Saules où il y a telles autres options et on ne peut pas répéter toutes ces options s'il y avait intégration, disons, au niveau d'une école locale qui va donner l'enseignement secondaire en disant: J'intègre l'enseignement secondaire. Il va toujours falloir qu'il y ait des ententes. Il y aura des ententes régionales. Il n'y aura plus de commissions scolaires régionales, mais il devra nécessairement y avoir des ententes régionales. C'est peut-être pour cela, justement, que l'intégration est lente. Il ne faut pas plonger sans savoir où on va.

M. Chevette: En fait, vous prônez, non pas...

Mme Gervais: Je prône l'entente cordiale.

M. Chevette: Des commissions scolaires renouvelées.

Mme Gervais: Pardon?

M. Chevette: Si vous me permettez de m'exprimer ainsi, vous prônez des commissions scolaires renouvelées.

Mme Gervais: Je ne suis pas venue ici pour vous donner mon opinion personnelle sur les commissions scolaires de demain.

M. Chevette: Non, mais c'est quand même très sérieux. Vous savez pertinemment que l'orientation des commissions scolaires... Elles veulent absolument intégrer. Ce n'est pas moi qui l'ai inventé. C'est vous autres qui travaillez là-dessus d'une façon assez forte. Vous êtes même déçus que certaines intégrations, dans certains milieux, soient bloquées. Au niveau des administrateurs scolaires, à d'autres niveaux, on se réjouit que ce soit bloqué parce qu'ils veulent conserver leurs structures actuelles. Il va y avoir une évidence tantôt. Je prends ma région que vous connaissez sans doute. C'est le plus beau comté de la province.

Mme Gervais: N'allez pas penser que ce qui se passe dans votre région se passe partout dans la province. Au niveau de l'intégration, dans le moment...
(15 h 45)

M. Chevette: Non, je ne dis pas que cela se passe partout. Cela ne se passe pas partout, mais il n'y aura pas trois recettes. Si l'autorité du transport scolaire relève de la régionale d'une place et, s'il n'y a pas de régionale dans l'autre, il va falloir le trancher au provincial et, à ce moment, vous dites: C'est la commission scolaire qui garde l'autorité et vous admettez dans un même soufflé qu'il y aura nécessairement des ententes de services pour dispenser des options. Cela veut dire qu'il faudra avoir des ententes de services pour le transport scolaire. A ce moment, vous devriez vous prononcer contre le fait que les commissions scolaires se divisent, si je suivais votre raisonnement. Non?

Mme Gervais: C'est parce que vous appliquez mon raisonnement à ce qui se passe dans votre région.

M. Chevette: Ah non, je sors pas mal.

Mme Gervais: Quand vous dites "vous", n'impliquez pas la Fédération des commissions scolaires. Elle ne s'implique pas dans l'intégration présentement. Elle dit: Que chacun des milieux prenne sa décision. Si vous venez dans mon milieu, monsieur, l'intégration pour moi, c'est la régionale qui intégrerait les trois commissions scolaires locales. C'est mon point de vue chez moi. Mais chez moi, ce n'est pas chez vous. Ce sont des régions bien différentes.

M. Chevette: C'est ça. Vous dites: Chez moi, je n'aurai pas de problème, donc je maintiens l'autorité de la régionale sur le transport, mais ailleurs, qu'est-ce que vous nous suggérez comme gouvernement qui doit être responsable?

Mme Gervais: Ailleurs, c'est une commission scolaire locale qui a intégré son enseignement secondaire et qui donne tous les services à la population. Si ce n'est pas par entente, elle les donnera elle-même, s'il n'y a pas moyen de faire des ententes. S'il y a des intégrations qui font, que ce sont des commissions scolaires assez importantes et des territoires grands et assez importants aussi pour qu'on offre des services sans qu'il y ait d'ententes on les donnera.

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

Mme Gervais: On a encore croisé le fer, M. Chevette. Je reviendrai vous voir; j'aime ça.

M. Chevette: Je ne hais pas ça, madame.

M. Mailloux: Une dernière question. Vous êtes inquiets, vous de la Fédération des commissions

scolaires, comme l'ensemble des commissaires du Québec, des coûts astronomiques qu'on rencontre actuellement dans le transport scolaire. Je pense que c'est rendu au-delà de \$220 millions. Il est indiscutable que, contrairement à ce qu'on a vécu au moment où on a été élevé, où on faisait de longues distances pour aller aux classes, aujourd'hui, on est dans un système passablement gavé.

M. Lessard: Cela coûtait moins cher!

M. Mailloux: Quand vous demandez principalement le retour vers les commissions scolaires et vers le ministère de l'Éducation, est-ce que depuis 1974 vous êtes en mesure, la Fédération des commissions scolaires, de nous faire la preuve, principalement dans le fonctionnement des classes dans les différentes options qui sont données d'un collège à l'autre, dans toute l'organisation du transport scolaire versus les questions pédagogiques, que le ministère des Transports n'a pas été à l'écoute des commissions scolaires et n'a pas cherché à composer de manière que l'éducation puisse être offerte dans toutes ces disciplines sans vous entraîner tellement de difficultés que vous auriez rencontrées quand même de la part d'un autre ministère ou si vous-mêmes aviez eu à l'organiser?

M. Hudon: Il faut quand même dire ici que la situation a évolué depuis six ans. Cette évolution, on ne la verrait pas seulement au niveau administratif entre ministères, mais également au niveau de l'organisation même d'un appel d'offres ou des soumissions. Cependant, pour bien répondre à la question, on va vous donner un exemple. On s'est trouvé, à un moment donné, dans des situations où les décisions étaient compartimentées. On avait, par exemple, à prendre ou à laisser une subvention pour du transport des écoliers lorsque l'on transporte des élèves pour maintenir une école ouverte ou une classe. Par contre, d'un autre côté, on n'avait pas de subvention pour engager le personnel enseignant. Alors, on disait ceci: Advenant que l'organisation du transport, ainsi que la formule de subvention qui s'y rattache relèveraient de la même autorité qui, en même temps, voit les problèmes pédagogiques, peut-être qu'à ce moment ce type de question se résoudrait d'elle-même. Toute la question de la transférabilité.

Encore actuellement, on maintient des véhicules sur le chemin dans certains cas particuliers dans le but justement de ne pas avoir à demander d'augmentation de véhicules l'année suivante. C'est-à-dire que l'on pourrait, par exemple, dans certains cas fonctionner avec moins de véhicules, mais parce qu'on craint une augmentation de population dans certains quartiers l'année suivante, on maintient ces véhicules sur le chemin. En effet, faire la preuve au niveau du ministère des Transports que cette année on n'en a pas besoin et que l'an prochain on va en avoir besoin, c'est très complexe, c'est très compliqué à cause de la réglementation actuelle. C'est ce type de problème administratif que l'on verrait en tout cas, d'une

certain façon, beaucoup plus facile sur le plan de la discussion avec le ministère de l'Éducation qu'avec le ministère des Transports.

M. Mailloux: Je devrais le savoir, mais la régionalisation scolaire date de quelle année?

M. Hudon: La régionalisation scolaire date des années soixante-deux, soixante-quatre.

Une Voix: Soixante-deux, soixante-quatre.

M. Hudon: Oui, c'est cela.

M. Mailloux: Cela veut dire que les exemples que j'ai donnés tantôt de transport négocié par des commissions scolaires régionales, que ce soit dans un endroit ou l'autre, on l'a vu avec la régionalisation. J'espère que cela s'est amélioré depuis. Je n'étais pas prêt à accepter les décisions qui étaient rendues dans le temps et tous ceux qui étaient malheureux des décisions, quand même qu'on voulait s'adresser aux commissions scolaires, on nous faisait dire de nous mêler de nos troubles. Mais si ce n'était pas acceptable, ce n'était pas acceptable d'aucune façon. Un système semblable, je ne voudrais pas le voir revenir et je ne ferais pas du globalisme dans les commissions scolaires, loin de là, parce qu'il y en a dans tous les ordres de la société. Mais je n'étais pas capable d'accepter les raisons qu'on nous donnait. C'était loin de la pédagogie et c'était loin du fonctionnement des commissions scolaires, les raisons qu'on prenait pour favoriser un tel plutôt que l'autre.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Je vous remercie, Mme Gervais, M. Hudon, d'être venus présenter le mémoire de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec.

Mme Gervais: M. le Président, je vous remercie de nous avoir reçus et je veux vous assurer de notre collaboration. Si vous avez besoin de l'équipe de la fédération pour continuer vos travaux, nous serons heureux de collaborer en tout temps. Merci infiniment.

Le Président (M. Bordeleau): Merci.

Nous avons un groupe qui était prévu ce matin et qui a été remis à plus tard cet après-midi. Je pense que les gens, les représentants sont ici. Il s'agit de plusieurs groupes associés soit Niagara Frontier Tariff Bureau Inc., Middle Atlantic Conference, Southern Motor Carrier Rate Conference. Ces gens sont-ils ici? Je vous demande, s'il vous plaît, de prendre place.

Niagara Frontier Tariff Bureau Inc. et al.

Mme Tanseey (Micheline): M. le Président...

Le Président (M. Bordeleau): Vous pouvez procéder, madame.

Mme Tanseey: ... mon nom est Micheline Tanseey. Je suis employée aux bureaux des services Niagara Buffalo New York. Avec moi est M. Robert Gawley qui est un vice-président exécutif du bureau des tarifs. Malheureusement, M. Gawley ne parle que l'anglais. Permettez-vous qu'il fasse sa présentation en anglais ou si vous préférez que je vous fasse...

Le Président (M. Bordeleau): Je suis complètement dépendant des membres de la commission.

M. Mailloux: Mon collègue, le ministre des Transports, a suivi des cours chez Berlitz.

M. Lessard: Le problème qui va se poser, c'est que, justement, on ne parle pas très bien, nous, l'anglais. Si vous voulez qu'on puisse vous poser des questions...

Mme Tanseey: Si vous voulez interrompre, si vous avez besoin de clarifications, je m'empresse de les faire pour vous et de faire la traduction des questions, si vous le voulez bien. Ou bien si vous le voulez, après que M. Gawley...

M. Lessard: Je n'aurai pas beaucoup de questions.

Mme Tanseey: ... vous aura présenté ses commentaires, je vous en ferai la traduction. Cela va?

M. Lessard: As you want.

Mme Tanseey: Merci.

M. Gawley (Robert): Very briefly, we will try to keep our comments down keeping in mind the time of the day. The submission that was made was made on behalf of Niagara Bureau, Middle Atlantic and Southern Conference. All three of us publish rates between the United States and the province of Québec. All three of us have been publishing rates between those jurisdictions for about the last thirty years. The rates which we publish are through-rates. In other words, in one place, you can find the rates from Québec City to Chicago, to New Orleans, almost any place you want to look at. In the submission we made, we commented solely on the issues of tariff filing and rate making. We will be happy to comment on any of the other issues that were raised but we specifically held our comments to the two areas. The report we found was very excellent. We find that the vast majority of the conclusions reached we can support. We do however urge that very serious considerations be given to the division of the social, economic, political and the regulation side of transportation. As long as trucking remains a free enterprise proposition, there must be a profit and the profit dictates that when conditions require service that the rates be high enough to provide that profit. We

also very strongly support and urge that rate changes be made on a timely basis. I think all of us are aware that the economy we are living in is ever changing.

We must have the ability from the shipper side, from the receiver side and from the carrier side to make great changes on a timely and, where necessary, on a very short period. There are many times when problems are created unbeknown to anyone until they happen, that dictate that we have the ability to make rate changes or establish rates on a one, a two or possibly a three day notice. The requirement of waiting for 30 days provides advantages for no one and, in many cases, it results in traffic having to move by private carriage which should move, and could economically move by general commodity carriers. So we do urge that, in the recognition of the changes, a procedure be adopted that allows for publication on far less than 30 or 40 days.

Likewise, we urge that the commission or board have the power and the staff to make necessary studies. We realize that studies of almost all types are very expensive and, for that reason, we suggest that many organizations which have expertise in this area, both on the shipper side and on the carrier side, be consulted on behalf of the three organizations which submitted this brief.

We will cooperate in any way possible. We have, over all the years we have been publishing rates, and we certainly extend that offer in every way we can.

Publishing international rates requires that we file them with at least two and possibly three jurisdictions. Every rate which we publish from this province to the United States in subject to the jurisdiction of the province of Québec, and also the Interstate Commerce Commission in the United States. This requires that the regulations look at the problems on both sides, and the fact that through rates and through services can only exist as long as there is realistic recognition of the problems that are created in the other jurisdictions.

As we state in the brief, for some 30 years, there have been through rates and, as we state in the brief, there have been substantial increases in traffic, which certainly shows that there has not been a problem in the cooperation of the various regulatory jurisdictions.

We do stress the need for more information, in order that proper regulation can be also realistic regulation. One of the major missing elements in many jurisdictions is the area of accurate and complete accounting requirements. There is no way that we know of to develop costs or to develop very much without detailed financial accounting. Here again, because almost all major carriers operate in more than one jurisdiction, we urge that there be uniformity, not only between carriers, but also uniformity between jurisdictions. We are fully aware that there is substantial cooperation today through the regulatory agencies in Canada, and we do urge that not only it go forward, but it go forward possibly at a little quicker pace.

The concerns that we have and that we state in our brief really run to the aspect of regulation moving faster that there is the knowledge to support it. Where we talk or where the report talks about minimum and maximum regulations, it fails to discuss where the information would be obtained to support either the high or the low. It is very easy to establish a level for ease which fails to recognize the fact that there are differences, there is competition, there is backhaul corridors, there is out of balance traffic which permits carriers to do things that are entirely different in one direction that in another direction.

Throughout the report, there is no comment made on the method of filing. The publication of tariffs should be as simple as possible, not only for the member carriers, but for the regulatory agency, as well as for the shipping community. For years we have filed in many jurisdictions, we find the problems in filing within this province is one that rate filings can be made only through attorneys licenced to practice in the province. In all other jurisdictions which we publish, including intrastate, in many states in the US, with the province of Ontario and with the Interstate Commerce Commission, we find that we can make rate filings, under powers of attorney for our member carriers.

(16 heures)

We find really no value, other than an expense, nothing to be gained by filing through attorneys. We certainly are well aware that are many times that attorneys are essential, having been admitted to the Bar some 25 years ago, I agree completely they are a necessary evil. But, I find that simply to require that they sign about three pieces of paper before a filing can be made, results in benefits for no one. The expenses the bureau incurs, of course, are passed on to the member carriers, the expenses of the member carriers, of course, are passed on to the general public.

Unless there is a desire, I have no reason to go through the brief. There are about four recommendations of the report, that I feel that should be stressed from the standpoint of the rate bureau. We certainly concur completely that the regulatory body must have jurisdiction not only to fix rates, but to suspend rates where it finds that they are out of line.

We also certainly urge that the regulatory body have the power to investigate the rates being assessed by the carriers and paid by the shipping public. Here, the obligation should run not only to the member carriers, but also to the shipping public.

It is very difficult for a motor carrier to force a shipper to do very much, unless the regulations provide obligations for the shipper as well as for the carrier.

The concept of shipping from the Gazette to a publication of the commission is one we thoroughly recommend. This again ties back to the timely publication and the timely effective date, which is essential if the carriers are to meet the needs of the shipping community.

We also strongly endorse the aspect of the commission, working through "unofficial channels" to communicate with protestants. We find many times, that issues that are placed far out of proportion and with a little bit of discussion, a couple of meetings, that most problems can be put to bed without the necessity for formal hearings.

We certainly urge that efforts in that direction be made. The final one that I would like to comment on is the aspect that where you establish a commission for the purpose of regulating a segment of the economy, the regulations need to be as broad as possible, in order that that commission can meet the needs which are ever changing and which today, there is no one that will be able to anticipate what they will be for tomorrow.

So, we urge that the regulations which would be drafted in the widest range possible to allow the commission the necessary latitude to meet the ever changing conditions.

Now, I will be happy to comment on any aspect of the report we submitted or any other aspect.

Le Président (M. Bordeleau): Thank you Mr. Gawley. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Je devrais poser les questions à Mme Tanseey. Cela va être très court. D'abord, je tiens à vous remercier quand même d'être venus présenter un mémoire à la commission parlementaire, d'autant plus que vous partez d'assez loin.

J'aimerais juste avoir des explications. Vous déposez des taux pour, à la fois, des membres américains et des membres canadiens. Vous avez des membres qui font affaires exclusivement à l'intérieur du Québec. En ce qui concerne ces membres qui font affaires exclusivement à l'intérieur du Québec, il n'y a pas de problème; ils sont soumis à la juridiction de la Commission des transports du Québec.

En ce qui concerne les membres qui font affaires exclusivement à l'intérieur du territoire américain, il n'y a encore aucun problème; c'est l'interstate.

Quand il s'agit de taux qui couvrent des membres qui font affaires à la fois aux Etats-Unis et au Québec, est-ce que le dépôt des taux que vous présentez à la Commission des transports du Québec et à la ICC sont les mêmes, sont uniformes?

Mme Tanseey: Oui, les taux sont uniformes.

M. Lessard: Les taux sont les mêmes.

Mme Tanseey: Oui.

M. Gawley: Oui, the same supplement is filed with both the commission and the ICC, at the same time.

M. Lessard: D'après votre expérience, étant donné que vous pouvez avoir des comparaisons de taux entre le Québec et les Etats-Unis, est-ce que les taux de transport au Québec sont comparables à ceux des Etats-Unis?

M. Gawley: We have never made that type of comparison. I think it could be done, but you would have to be very careful in picking the proper jurisdiction to compare it with. On of the... There are so many differences as you look at rate levels. The average length of haul has a very substantial difference. In the case of Niagara, the average shipment moves about 500 miles. If you look at intrastate New York, the average shipment moves about 90 miles. The rate levels you can not make side by side without knowing the conditions, without knowing the balance of traffic; where you have a pretty consistent balance of traffic, you can support a lower rate level. Where you have, let me take an example, within the United States, going to the Southwest, carriers will have about four times as great a revenue need going to the Southwest as they will coming back, simply because there is not the traffic coming back.

I think you could make a comparison, but I would certainly urge you to take a very hard look at the areas that you are comparing, otherwise you are going to come up and say first, either the rates in Québec are too high or they are too low and they may have no comparison at all. It could be done, but you would have to be very careful what you've compared.

M. Lessard: Est-ce que d'après l'expérience que vous avez des différentes Commissions des transports, dont les objectifs sont les mêmes, à savoir contrôler ou fixer des taux, est-ce que la régulation dans les Etats américains est plus forte que la régulation ou la réglementation que nous avons à la Commission des transports du Québec?

M. Gawley: Last year, it would have been easier to answer. This year, I do not know what regulation we have with the ICC. Every week, it seems to change and every week, it seems to become more confusing. So, if I can go back before the radical changes that have taken place, there is very substantial similarity. The major difference, insofar as the rate making side is concerned, the regulations in the province of Québec provide for rate fixing. They delegate to the commission the power to specifically fix the rates, and in essence, the regulations state that the rates are fixed by the commission. Within the United States, and this is true in most State jurisdictions as well as with the ICC, rates that are filed are not looked at by the regulatory agency unless there is a complaint. The exceptions to that are general increases. Where rate increases are taken, there is a very thorough investigation by the ICC and by most State jurisdictions.

But where you are looking at the normal rate change, no commission within the US very few of these state regulatory commissions within the US actually look at the rate filing, they rely upon the shipping community or competitive carriers to draw to the Commission's attention what changes are wrong.

In so far as operating authorities are concerned, I think the province of Québec has a stricter regulation on operating authority. It certainly does today.

M. Lessard: Merci beaucoup, thank you very much.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt (Orford): J'aimerais poser quelques questions à M. Gawley. I would like to ask you a couple of questions.

Is the "réglementation" in the United States the same in every State or is the "réglementation" made in Washington for every State?

M. Gawley: No, we regulate slightly differently. Interstate commerce covers any traffic which originates in one State and terminates in another or which moves through a second State. The Interstate Commerce Commission also regulates traffic within a State, which has had a prior or subsequent movement to a State beyond. So, for example, a shipment between two points in New York State, which arrived in the State by water, would be regulated by the Interstate Commerce Commission. However, traffic which originates and terminates in the same State is regulated in some cases similarly, in some cases drastically differently, by the individual States. Most States do regulate transportation; Delaware and New Jersey are the only two I can think of that do not regulate transportation by motor carriers.

M. Lessard: By motor?

M. Gawley: By truck. All other States I am aware of regulate truck transportation to greater or lesser degrees, most regulate it very similarly to the Interstate Commerce Commission. The State of New York, for example, the State of Pennsylvania, their regulations are almost identical to the Interstate Commerce Commission regulations.

M. Vaillancourt (Orford): But every State accepts the regulations of every other State?

M. Gawley: Really, no, because there is no way a State can regulate transportation which affects or involves a second State. Where transportation moves across a State line, then it is regulated by the Federal Government, whereas if it stays within the State itself, then it is regulated by the State Government and a State Regulatory Commission.

M. Vaillancourt (Orford): By the Interstate "réglementation"?

M. Gawley: Yes.

M. Vaillancourt (Orford): You said that you found out the "réglementation" is made like the ICC and you never know when the "réglementation" changes. Here, you said that you recommend and support the CEGIR report that calls for our "réglementation" to be made by the

board instead of the Government. Do you think it is dangerous that we can have the same changes often?

M. Gawley: I think we have a serious problem in the United States, insofar as transportation regulation. For whatever reasons that one wants to discuss, we do have a commission which feels lesser regulation is what should take place. There is a very divided group on the commission, a part of the commission believing that where you change policy, the policy should either come from Congress or from Parliament. A sizable part of the commission, and probably a majority, feel that within the existing law, they can change policy.

As I recall, the report leaves with the Parliament or with the Cabinet the power to make changes. It does recommend, though, that the commission have very substantial jurisdiction in deciding its own rules. I support that very strongly, because today's rules may not meet tomorrow's conditions, and where you have to move through Parliament to make a minor change, it makes it virtually impossible to do.

M. Vaillancourt (Orford): It takes more time.

M. Gawley: Let me, if I can, give you a very simple example. The regulations in the province of Ontario grant to the Highway Transport Board the power to advance the effective date on any tariff matter that has been filed with it. So, if you file a publication with an effective date of September 1st, upon the proper showing, the board may allow you to advance that September 1st date to August the 15th. However, the regulations do not allow the board to postpone.
(16 h 15)

In our case, last April, we filed a general increase with an effective date of April 1st. We desire to postpone that increase until April the 10th. The regulations in Ontario do not allow the board to do that. To change that regulation, which I think is a very simple proposition, requires an act of the Ontario Parliament which is about a year away and for a year, we have a serious problem. I think the board has to have this type of jurisdiction, this type of ability to make changes, not to make changes in policy, but to make changes in how that policy can be best carried out.

M. Mailloux: Can you tell me if you have been in the Middle Atlantic Conference for many years?

M. Gawley: I am with the Niagara Frontier Tariff Bureau.

M. Mailloux: Pardon me?

M. Gawley: The Niagara Frontier Tariff Bureau.

M. Mailloux: For how many years have you been in this activity?

M. Gawley: Since 1955. 24 years.

M. Mailloux: 1955?

M. Gawley: 1955. 24 years.

M. Mailloux: The question I would like to ask you is the following: Can you tell me if you have more problems with the present Transport Commission in comparison with the Régie des transports before 1972?

M. Gawley: Yes.

M. Mailloux: You have more problems now?

M. Gawley: I guess I would overall say no, but again, let me be honest, we do not have troubles with either one. The troubles we have are on some of the regulations. Now, I have been attending meetings with the boards, with the commissions for twenty odd years in this province. During that period of time, I have seen a number of chairmen come and a number of chairmen go and for many, many years the same gentlemen staying on year after year. I think along the way, transportation has changed. I think along the way, the government's decision on the regulation of transportation has changed. In the middle fifties or the late nineteen-fifties, regulation of transportation was handled by a very benevolent dictator. The regulations changed to meet the conditions. Where you had a problem, there was a solution whether or not there were regulations that provided for the solution. The regulations were very well administered but they were administered by a dictator who had a very substantial and a very great knowledge of the transportation community, both shipper and carrier. With the change from that one gentleman, we then started looking at actually what the rules said. When Colonel Harrow was the man in charge, we really did not have to read the rules because he had a solution for whatever problem you had. Now, I am not sure, if these solutions had been attacked in the courts, that some of them would have stood up. But he also used the word "benevolent" in a very serious tone. I do not think he had many decisions challenged.

With the change in regulation and the more formalized type of regulation, our problems have been on the wording of some of the provisions, not in the administering of the them. We have a serious problem which I mentioned on publishing rates on short notice. The regulations really do not provide a basis where you can put a rate in to take care of an emergency situation. If a shipper has been buying from a supplier and that supplier has a fire and now he has to buy from someone else, there is really no way in which he can obtain the same level of rates, other than waiting 30 or 45 days. It is not a fault of the regulatory body, it is a fault of the regulations that provide the restriction. I would have to say, during Colonel Harrow's regime, the problems were entirely different but then again, the complexities of the problems were entirely different too.

Le Président (M. Chevette): Il n'y a pas d'autres questions?

M. Vaillancourt (Orford): Thank you very much for all your observations and recommendations and your brief and we will study more deeply before we gave our...

M. Gawley: I thank all of you for the opportunity for being here.

Le Président (M. Chevette): Thank you very much.

Dernier groupe pour aujourd'hui, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. M. Noreau. Ce sera M. Bhérer.

M. Lessard: Vous êtes bien là?

Le Président (M. Chevette): Vous pouvez identifier les gens qui sont avec vous.

Association des propriétaires d'autobus du Québec

M. Bhérer (Wilbrod): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres, j'ai avec moi le président de l'Association des propriétaires d'autobus, M. Roger Bourgeois, d'Autobus Drummondville, M. Paul Noreau, le secrétaire, M. Bouchard, de Saint-Joseph d'Alma, et mon collègue, Me Guy Poliquin.

Je suis avocat à Québec, je suis l'avocat des propriétaires d'autobus depuis 42 ans. J'ai longtemps entendu parler des propriétaires d'autobus et j'espère que ce n'est pas pour cette raison que vous nous gardez pour le dessert. Nous sommes heureux d'être avec vous et de vous faire part de nos sentiments à l'égard du rapport qui vous a été produit par la commission que vous avez chargée d'étudier le problème du transport dans la province de Québec.

Nous remarquons, M. le Président, qu'aucune plainte n'a été formulée au sujet du transport en commun. Je n'ai pas l'intention de vous lire notre mémoire. J'imagine que vous en prendrez connaissance. Je vais faire quelques remarques qui vont être un peu le sommaire de nos représentations. Evidemment, le transport en commun, c'est le transport des personnes, c'est un transport qui ne se mêle pas aux autres, qui est différent. Nous avons 110 membres dans notre association qui exploitent 2500 véhicules qui transportent et des passagers réguliers sur horaires et des écoliers, qui desservent 1100 municipalités dans la province, avec leurs services réguliers, dont 800 n'ont d'autres moyens de transport, 800 municipalités qui n'ont d'autres moyens de transport que l'autobus.

N'eût été l'autobus dans la province de Québec, il n'y aurait pas de services de transport en commun, parce que le chemin de fer a toujours pris la province de Québec, à l'exception de Montréal, comme un point sur une grande route, et il n'y avait pas de service local, il n'y avait pas de service régional de chemin de fer, il n'y a pas de

service nord-sud. À l'est de Québec sur la rive nord, il n'y a pas de chemin de fer. Au nord de Québec, jusqu'à il y a très peu de temps, c'était l'autobus, et encore maintenant, c'est seulement l'autobus qui dessert la région du Lac-Saint-Jean, la région de l'Abitibi. Nord-sud, il n'y a pas de transport de chemin de fer. Sur la rive sud, il y a à peine un transport transcontinental.

Alors, tout ça pour dire que l'autobus, c'est le moyen de transport unique dans la province de Québec et celui sur lequel les Québécois doivent compter. Quand je parle de l'autobus, service de transport unique, je parle du service de transport régulier sur horaire. C'est l'épine dorsale du moyen de transport des citoyens de la province de Québec. Lorsqu'on parle de politique de transport dans le rapport CEGIR, je ne vois nulle part qu'on parle d'un service de transport, d'une politique de transport autre que celle... on n'a rien formulé. On dit: Il devrait y avoir une politique du transport. Il y en a une; il n'y a qu'un moyen de transport et c'est ce transport-là qu'on essaie de protéger, qu'on essaie de garder au service du public qui transporte des millions de voyageurs par année, dans lequel ont été investis actuellement, à la valeur d'aujourd'hui en dollars constants, peut-être \$150 millions à \$200 millions.

Un autobus aujourd'hui, cela coûte \$135 000. Il y en a 2500 sur la route qui ne coûtent pas tous ce prix, mais un autobus neuf aujourd'hui, cela coûte \$135 000 plus la taxe. Vous voyez le coût de l'aménagement d'un service de transport. C'est quelque chose qu'on doit conserver comme la prunelle de ses yeux.

La politique de transport dans le domaine, elle existe depuis vraiment la Commission des transports actuelle. Je me demande pourquoi on parle de nouvelle politique de transport. Elle existe depuis qu'on a eu un ministère des Transports qui a voulu se préoccuper du transport en commun pour les régions urbaines ou métropolitaines et pour les régions interurbaines ou régionales. Cette politique consiste à privilégier le transport en commun, à assurer sa survivance, sa pérennité, la qualité et la fréquence de ses services en lui conservant tous les revenus accessoires, additionnels, occasionnels que peuvent lui procurer les voyages à charte-partie et les voyages spéciaux. En effet, lorsqu'un moyen de transport régulier met en service un nombre de véhicules pour desservir une certaine population, il doit avoir accès à tous les revenus afférents à ce moyen de transport. Normalement, ils font partie de son gain possible.

Je crois qu'au point de vue politique de transport en commun nous en avons une actuellement qui est consacrée par les permis qui sont émis. Nous avons une Commission des transports qui fonctionne très bien, à notre avis. Nous n'avons pas de plaintes à formuler contre elle. Évidemment, je ne veux pas prendre la place des autres. Chacun a ses raisons de ne pas être heureux. Évidemment, il y a toujours de petites corrections à faire, mais, en somme, aujourd'hui, c'est la différence entre des obligations imposées, des droits reconnus et une légalité dans l'exercice du fonc-

tionnement de la Commission des transports. S'il fallait revenir en arrière, comme on peut sembler le suggérer un peu, et donner plus de pouvoirs arbitraires à la commission, M. le Président, je vous rappelle un temps où c'était comme cela et, à ce moment-là, il y avait des dossiers confidentiels à la commission, des dossiers que les parties ne pouvaient pas voir. Très souvent, les jugements étaient rendus sur ces dossiers et on se réveillait, le lendemain d'une audition publique ou privée, avec un jugement qui ne correspondait pas aux faits prouvés devant le tribunal. C'est cela, l'arbitraire. C'est cela, le subjectivisme dans les décisions des pouvoirs administratifs quasi judiciaires. C'est extrêmement dangereux. On ne voudrait pas retourner vers cela.

La commission actuelle est soumise à certaines lois, à certains règlements comme les participants, comme ceux qui vont devant elle. Il me semble que c'est normal, cela. Je ne sais pas si la commission elle-même a demandé de changer ses pouvoirs, mais nous, nous ne voyons pas pourquoi on changerait la situation actuelle. Encore une fois, il y a toujours des choses à corriger. Entre autres, dans le cas de l'émission de permis saisonniers — on en parle dans notre mémoire — nous voudrions — et cela peut se faire par règlement du ministère des Transports en modifiant quelque peu le règlement relatif au transport saisonnier — que la commission justifie davantage ses décisions par des données économiques.

(16 h 30)

Bien souvent, on accorde un permis de transport saisonnier sans trop justifier, dans le domaine économique, l'impact sur le service local, l'impact sur le service régulier, l'impact sur la perte de revenus du service local et régulier. Je pense que c'est un des éléments importants qu'on pourrait peut-être envisager. Mais, quant au reste, à l'application des divers règlements, nous n'avons pas à nous plaindre. Cependant, il y a une autre question qui, malheureusement, est tombée d'elle-même, c'est le droit d'appel. Lors de la création de la Commission des transports, on avait créé un tribunal d'appel où nous pouvions, de façon très informelle, sans grande procédure et sans dépenses, sans frais, nous plaindre d'une décision qui n'aurait pas été conforme aux règlements ou à la loi et, tout de suite, on avait un jugement, cela prenait quinze jours, trois semaines ou un mois et on avait un jugement par des juges qui étaient habilités et qui avaient l'expérience des lois et des règlements applicables au transport, et c'était très expéditif. Pour des raisons qui ne sont pas de notre ressort, les tribunaux ont décidé que ce tribunal était inconstitutionnel. Il me semble qu'on devrait trouver moyen de réinstaurer ce tribunal. Actuellement, le seul recours en droit, c'est la Cour d'appel, à grands frais et à délais trop longs; cela devient un recours illusoire et beaucoup trop coûteux pour le bénéfice qu'on peut en retirer. On peut causer des préjudices graves à des gens qui ont investi de l'argent dans l'industrie et qui, de la sorte, seraient pénalisés. C'est la principale requête que nous faisons.

Quant au reste, M. le Président, nous n'avons pas grand-chose à vous suggérer. J'entendais tout à l'heure les commissions scolaires se plaindre du fait que les contrats du transport d'écoliers étaient faits sous le contrôle du ministère des Transports. Nous avons beaucoup de transporteurs d'écoliers dans notre association et je pense qu'ils ne seraient pas heureux de retourner sous l'administration de l'autre partie à leur contrat qui pourrait leur dire, comme on a tenté de le faire, par exemple, au cours de grèves: On annule le contrat, tout simplement, et on vous met à la porte. Je pense que le système actuel permet une tierce partie entre les deux, et c'est extrêmement utile; cela, c'est de la bonne administration.

C'est tout ce qu'on a à vous dire.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. M. le ministre des Transports.

M. Lessard: Quelques questions, M. Bhérer, en commençant par la fin, sur le droit d'appel. En ce qui concerne le Tribunal des transports, vous connaissez sans aucun doute la décision qui a été rendue concernant, justement, la juridiction du Tribunal des transports, où on indiquait, globalement, si je ne me trompe, puisque je ne suis pas avocat, qu'aucune cour administrative ne pouvait avoir un droit exclusif d'appel. C'est à peu près, je pense, la base de la décision. Il est certain qu'étant donné cette décision, il est très difficile de faire d'un nouveau tribunal des transports un droit d'appel exclusif. Peut-être devrait-il être une instance entre la Cour d'appel des cours régulières et la Commission des transports? Cela réduirait peut-être d'autant le recours à la Cour d'appel. Vous dites: "On devrait trouver par d'autres moyens". Vous avez une expérience pratique fort longue dans le droit. Quel serait cet autre moyen? La décision étant ce qu'elle est, on ne peut pas aller à la Cour internationale de La Haye.

M. Bhérer: M. le Président, malheureusement, je ne suis pas un avocat bien réputé en matière de droit constitutionnel, mais il me semble que vos avocats vont pouvoir trouver un moyen, si la volonté y est, de mettre, comme vous dites, entre la Cour d'appel ou le bref d'évocation à la Cour supérieure, un tribunal intermédiaire qui ferait peut-être partie de la Commission des transports, enfin, qui serait un appel d'une décision de niveau inférieur.

Je remarque, par exemple, qu'on parle d'enquêteurs au niveau de la Commission des transports. Dans d'autres juridictions, et dans une que je connais, aux Etats-Unis, par exemple, c'est difficile de donner une autre juridiction comme exemple, mais, à Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis, on fait faire une enquête par un enquêteur, il fait son rapport. S'il n'y a pas d'appel, cela devient après tant de jours la décision de la commission. Si les parties ne sont pas satisfaites, soit sur les faits, soit sur le droit, les appels se font généralement sur le droit, elles en appellent à la pleine commission qui, elle, entend un appel de

son propre commissaire, de la décision ou du rapport de son propre commissaire. Vous avez une instance intermédiaire. Si, après cela, vous n'êtes pas satisfaits, il vous reste ou la Cour d'Appel dans une question majeure ou l'évocation devant la Cour supérieure.

M. Lessard: Mais vous avez cette possibilité d'en appeler de la décision d'un commissaire devant les trois juges actuellement en fonction de l'article 14. Autrefois, il y avait trois instances.

M. Bhérer: Ce n'est pas un appel, c'est une révision de la décision, parce que sa décision n'est pas finale, à moins qu'elle soit entérinée par la commission.

M. Lessard: C'est un genre d'appel quand même.

Il y avait trois instances auparavant.

M. Bhérer: C'est cela.

M. Lessard: Il y avait le commissaire seul, il y avait les trois juges...

M. Bhérer: Ou deux commissaires.

M. Lessard: Vous avez le droit d'en appeler à un moment donné devant trois juges.

M. Bhérer: C'est cela.

M. Lessard: Et, à la suite de cela, vous en appelez devant le Tribunal des transports.

M. Bhérer: C'est cela.

M. Lessard: Là, on nous dit que le Tribunal des transports n'est pas habilité sur des questions de droit à être l'organisme exclusif. Cela ne veut pas dire qu'il ne peut pas être un organisme d'instance.

M. Bhérer: Il me semble qu'il pourrait être institué comme cela.

M. Lessard: Cela pourrait permettre d'arbitrer entre la Cour d'appel et...

M. Bhérer: C'est cela, parce que le recours à la Cour d'appel, c'est illusoire. Vous savez, c'est un tribunal administratif, il faut que les décisions qui sont rendues soient jugées en appel ou en révision immédiatement. Et, avec le tribunal d'appel, nous avons dans quinze jours ou trois semaines l'appel et, quinze jours après ou un mois après, on avait le jugement. C'était réglé.

M. Lessard: Avec le Tribunal des transports.

M. Bhérer: Le Tribunal des transports. C'était réglé. Le mécanisme fonctionnait très bien.

M. Lessard: Maintenant, vous vous plaignez, je pense, dans votre rapport, vous en avez parlé

tout à l'heure, à la page 18, du fait que la commission émet beaucoup trop de permis saisonniers. Est-ce que le règlement 19, l'article 19.8 qui, en fait, favorise dans l'émission du permis saisonnier les détenteurs de transport en commun, ne met pas indirectement un frein à l'émission de trop nombreux permis?

M. Bhérrer: Oui. Je ne veux pas juger les jugements rendus par la commission, mais je pense qu'elle a jugé ce moyen avec beaucoup d'élasticité. Cela n'a pas toujours été permis et tous les juges ne sont pas du même avis à ce sujet. Il y a des décisions où on a dit: Non, il faut respecter cette option donnée au transporteur régulier d'offrir son service, s'il l'offre, il faut le lui donner. D'autres ont dit: Oui, mais il n'est peut-être pas le meilleur transporteur pour offrir ce service. On a extrapolé un peu de ce règlement. Je pense qu'il y aurait lieu de le réexaminer, dans l'optique de l'idée que vous aviez originellement de protéger le service régulier.

A mon avis, c'est la seule faille qui existe dans le système actuel.

M. Lessard: Il y a une question que je me pose un peu depuis le début de ces délibérations et que j'aimerais vous poser. C'est qu'on parle assez souvent, depuis le début de la commission parlementaire, de jugements contradictoires à la Commission des transports. Est-ce qu'à votre connaissance, il s'est établi ou il devrait s'établir, s'il ne s'en est pas établi, à la Commission des transports, une certaine jurisprudence, comme vous avez dans le droit coutumier?

M. Bhérrer: En général, oui, M. le ministre, mais vous savez, il y a toujours des gens, dans un groupe comme celui-là, qui prétendent avoir le pas contre le régiment. Alors...

M. Lessard: Il y a un droit administratif. Une dernière question...

M. Bhérrer: Je remarque que c'est le régiment qui...

M. Lessard: ... puisque, comme vous l'avez souligné, vous êtes avocat-conseil depuis 42 ans pour les transporteurs...

M. Bhérrer: J'ai vu toutes sortes de régies, M. le ministre.

M. Lessard:... privés qui font du transport public, je suis bien d'accord pour dire qu'il faut favoriser...

M. Bhérrer: Vous commencez jeune, M. le ministre.

M. Lessard: Quand vous avez commencé, je n'étais pas là. C'est certain qu'actuellement, il y a des transformations dans le transport en commun. De plus en plus, les gens, surtout dans des régions

où la population est assez concentrée, exigent du transport en commun, la crise du pétrole vient favoriser le transport en commun, aussi, contrairement à l'hystérie qu'on est en train de créer et il est certain qu'on déplore actuellement tous les accidents qu'il peut y avoir dans le transport en commun, il reste quand même que c'est encore un peu comme dans le secteur aérien, c'est le transport le plus sécuritaire que nous pouvons avoir. On a seulement à regarder les journaux le lundi matin, il s'en tue passablement plus dans le transport individuel qu'il peut s'en tuer dans le transport en commun. Il y a des transformations intenses qui se font et qui doivent se faire et qui se feront dans le transport en commun, un peu comme dans l'éducation, que voulez-vous, autrefois, l'éducation était assurée par l'entreprise privée.

Maintenant, les coûts devenant très élevés avec le temps, le gouvernement a dû assumer certaines responsabilités dans le secteur de l'éducation, de même que le gouvernement du Québec assume, dans certaines régions ou par l'intermédiaire de corporations intermunicipales de transport ou de commissions de transport, avec la collaboration d'autres organismes publics, soit les municipalités, une partie du transport en commun. Par exemple, d'après vous, lorsqu'un transporteur privé qui fait du transport public n'est plus capable, financièrement, d'assumer le transport en commun dans une région donnée et qu'il doit réduire continuellement ses services, est-ce que la Commission des transports, dans ce cas-là, peut ou devrait avoir le pouvoir de permettre à un autre transporteur d'assumer ces services?

M. Bhérrer: Si la preuve que vous alléguiez est faite, oui, à condition que le requérant puisse faire la démonstration qu'il va être capable de le faire, parce que vous savez, l'entreprise privée vit de ses propres moyens. Si un transporteur d'expérience n'est pas capable de vivre avec la population qu'il dessert, c'est à douter qu'un autre puisse prendre sa place.

On serait mieux, à ce moment-là, de rechercher la mise en commun de services entre deux parties, deux propriétaires d'autobus, la réunion de deux groupes d'entreprises privées en une seule. Là, la commission devrait avoir le pouvoir de faire des enquêtes. Je pense que ça relèverait de sa responsabilité, de faire des enquêtes. Vous savez, c'est une espèce d'expropriation. Vous aurez toujours des plaintes, les gens vont dire: Bien oui, mais je vis avec ça et misérablement, mais je vis.

(16 h 45)

Souvent, on a vu de ces cas dans le passé, mais ils sont très rares. Je me souviens de deux cas dans toute ma carrière où j'ai vu des gens qui, pour des raisons d'abus de confiance, donnaient un très mauvais service. C'était réellement mauvais; c'étaient des alcooliques ou des gens qui abusaient du public et qui donnaient un très mauvais service. La commission leur a enlevé leur permis et l'a donné à un autre. Entre autres, dans le

comté de Nicolet, dans ce coin-là, il y a déjà 25 ou 30 ans, j'ai vu ça se faire, mais c'est très rare, parce que celui qui ne réussit pas, même s'il est remplacé par un autre, il ne réussira pas non plus. Mais il peut y avoir des jonctions de services qui vont permettre de continuer un service à la population qui est mal servie et, là, la commission elle-même peut faire des enquêtes et voir si ça ne pourrait pas arriver et essayer de tenter la mise en commun de ressources au bénéfice du public.

M. Lessard: Un groupe qui a témoigné ici aujourd'hui a recommandé que la commission ait le droit de suspendre de son propre chef un permis lorsque, à la suite d'enquêtes, elle juge que le service n'est pas satisfaisant ou pas donné selon les critères et les normes de sécurité publique ou autres critères.

Dans votre mémoire, vous semblez craindre énormément un tel pouvoir qui serait donné à la commission et vous recommandez qu'un tel pouvoir ne soit pas donné à la commission. En fait, vous êtes plutôt favorable à ce qu'une cour de justice décide au lieu de la commission.

M. Bhérer: Actuellement, c'est ce que l'article 35 dit. Pour enlever un permis, il faut que la commission puisse partir des décisions d'un tribunal déclarant quelqu'un coupable. Après ça, elle peut enlever le permis. Si quelqu'un a été déclaré coupable d'enfreindre la loi ou d'enfreindre les règlements de façon constante ou à peu près constante, là, il n'y a pas de doute qu'elle est obligée de le faire. C'est un homme qui ne respecte pas la loi. Alors, le premier devoir d'un transporteur public ou de l'exploitant d'une entreprise publique, c'est de respecter la loi et les règlements qui lui imposent certaines restrictions, qui lui donnent des droits, mais qui, en même temps, lui imposent des obligations. C'est un peu comme celui qui a un contrat et qui ne respecte pas son contrat.

M. Lessard: Ce qui veut dire, M. Bhérer, que si, par exemple, une compagnie est condamnée par une cour pour des infractions assez sérieuses concernant la sécurité publique, la sécurité des passagers, la Commission des transports est habilitée à lui enlever son permis?

M. Bhérer: Nous, on ne pourrait pas se plaindre de ça, je ne le crois pas. On ne viendrait pas se plaindre de ça. Pourvu que les motifs allégués soient sérieux, on ne s'en plaindrait pas.

Nous avons intérêt à ce que notre entreprise de transport, entreprise publique, soit respectée, soit respectable et qu'elle soit au service du public et que, vis-à-vis des corps publics, avec lesquels nous traitons, nous soyons aussi respectés et encouragés à donner un bon service. Dans la mesure où nous sommes respectés et encouragés à donner un bon service, on investit de l'argent parce qu'on dit: On est protégé et on donne un meilleur service. Si on est toujours en situation de trouble, de petites mesquineries administratives, on craint et on n'investit pas. Mais ce qui a fait les grands

réseaux, les familles d'aujourd'hui: les Bourgeois, les Fournier, tous les gens des petites familles d'autrefois qui ont créé de grands réseaux ont bâti ça avec leurs ressources personnelles qu'ils ont toujours réinvesties dans l'entreprise. S'il n'y avait pas eu une certaine protection et un certain respect des lois et des droits par eux, comme de leurs droits par les corps publics, vous n'auriez pas une entreprise de transport aussi florissante qui emploie peut-être une vingtaine de mille personnes actuellement. C'est formidable, l'argent investi dans cette entreprise aujourd'hui, mais dont on ne pourrait pas se passer.

Au sujet du transport des écoliers, on a parlé avec vous souvent de l'intégration du transport scolaire dans la mesure où c'est possible. Quand on peut faire cela aussi, c'est extrêmement bon pour tout le monde. Cela coûte meilleur marché. On réduit les coûts. On intègre les services en commun. Plus on singularise, plus on sépare par petits groupes les personnes à transporter, plus on augmente le coût, et plus on fait du transport en commun, plus on réduit les coûts pour chacun et pour la communauté.

Le Président (M. Bordeleau): Merci beaucoup, M. Bhérer. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je ne sais pas si mes observations me porteront à poser des questions. J'ai écouté le plus attentivement possible les réflexions qu'a faites M. Bhérer tantôt. Au tout début, vous avez mentionné que vous sembliez d'abord satisfait de la situation dans le domaine des transports depuis quelques années. J'ai cru comprendre que la création du ministère des Transports, la loi des transports de même que la Commission des transports depuis 1972 avaient joué un rôle quand même assez efficace dans l'organisation des transports au Québec. Si je n'ai pas beaucoup de questions à poser, c'est qu'en raison de certaines affirmations que j'ai faites depuis deux jours et non pas à l'appui des gestes que j'ai pu poser dans le passé, vos recommandations concourent en partie avec les opinions que j'ai émises. Quand vous dites qu'il appartient au ministre des Transports, comme membre de l'exécutif, de faire des politiques de transport, je pense que c'est un vœu que j'ai exprimé moi-même et qu'il appartient également au ministère des Transports de faire les règlements et non pas à la commission. J'ai déjà dit, évidemment, que je n'acceptais pas la démission de l'exécutif vers une commission, une régie ou autre.

J'ai cru comprendre que vous avez quand même trouvé votre profit avec les règlements de la Commission des transports depuis 1972, alors qu'avant cette date, sous la Régie des transports, il y a des anomalies évidemment sur lesquelles plusieurs témoins ont dit qu'ils ne voudraient pas revenir. Vous mentionnez également, contrairement aux recommandations du rapport CEGIF, que votre impression au sujet de l'organisme qui doit gérer les transports dans le Québec doit être un organisme quasi judiciaire et non pas un orga-

nisme simplement administratif tel qu'on semble le recommander. D'où, évidemment, devant certaines décisions, il y a absolument besoin de juges pour que le justiciable y trouve son profit. Il y a, bien sûr, certaines suggestions que vous faites sur lesquelles je ne serais peut-être pas d'accord, mais il demeure que dans l'ensemble, les observations que vous faites en général sur l'étude qui s'est poursuivie sur la Commission des transports rencontre en partie les observations que l'Opposition a faites également. Vous ne recommandez pas tellement de changement. On verra peut-être demain si, à la lecture de certains mémoires, ce n'est pas une transformation profonde de l'organisme qui est en place qui améliorera tellement le sort des transports, mais tentera plutôt de les rendre plus fonctionnels et peut-être d'enlever un peu du judiciaire vers lequel s'est trop dirigée la Commission des transports. C'est peut-être un peu là qu'est le noeud du problème.

De toute façon, comme l'ensemble de vos recommandations rejoint en partie certaines suggestions que nous avons faites dans le temps, avec lesquelles ont dû vivre plusieurs transporteurs depuis un certain temps, je n'ai pas de question à poser. Mais je confesse qu'en vous écoutant, tantôt, j'ai cru comprendre que dans le domaine des transports, depuis la création de la Commission des transports et du ministère des Transports, il y avait plus d'ordre qu'il y en avait auparavant malgré la multiplicité.

M. Bhérer: Pour nous, je l'ai dit souvent, je le répète souvent, je l'ai dit à vous, je le dis au ministre, M. Lessard, également, chaque fois que nous nous rencontrons, vos fonctionnaires, lorsque vous étiez ministre, les fonctionnaires actuels du ministère et tous les officiers du ministère ont tenu à collaborer avec nous et nous avons tenu à collaborer avec eux pour faire de notre industrie une industrie au service des gens de la province de Québec, une entreprise publique de transport, responsable, consciente de ses obligations, mais qui réclamait aussi certains droits, certaines protections que seule la réglementation du ministère peut lui procurer.

On ne peut pas aller devant un tribunal administratif pour dire: J'ai des droits. Il faut que ça parte de règlements émis par l'autorité compétente qui, elle, est chargée de déterminer la politique. C'est l'esprit de notre prise de conscience du problème actuel. Les fonctionnaires du ministère nous ont toujours traités avec beaucoup de déférence. Nous avons collaboré avec eux continuellement et nous sommes très heureux de nos relations avec le ministère des Transports, tel qu'il existe actuellement, comme lorsque vous en étiez le ministre, M. le ministre. On n'a rien à dire. Vraiment, on n'a rien à dire. Je pensais que c'était pour ça que vous nous aviez conservés pour la fin. Nous sommes heureux; nous sommes des gens heureux; on n'a pas de problèmes. Il y en a toujours un peu, mais, enfin, on n'a pas de grands problèmes à régler avec vous autres.

M. Lessard: Si c'était tout le temps comme ça, ça serait consolant. Malheureusement, ce n'est pas tout le temps comme ça.

M. Bhérer: Bien, vous seriez peut-être malheureux, à certains moments, de n'avoir que des gens sans problèmes!

Le Président (M. Bordeleau): Merci aux membres de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec d'être venus présenter leur mémoire. A ce moment, ça complète l'horaire de la journée pour les travaux de la commission, la réception des mémoires.

Avant d'ajourner les travaux, j'aimerais vous donner l'ordre des organismes qui sont convoqués pour demain matin. En premier lieu, il y aurait la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc., la Fédération des ligues de taxis du Québec Inc., numéro 7-M; le Conseil québécois du taxi Inc., 8-M; l'Association des industries forestières du Québec Ltée, 14-M; l'Association des consommateurs du Québec, 22-M.

La commission ajourne maintenant ses travaux à demain, 10 heures.

Fin de la séance à 16 h 58