



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 (3)

Le 9 août 1979 — No 154

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc.	B-6705
Fédération des ligues de taxi du Québec Inc.	B-6719
Conseil québécois du taxi Inc.	B-6725
Association des consommateurs du Québec.	B-6739
Le président de la Commission des transports du Québec.	B-6747
Firme CEGIR.	B-6761

Intervenants

M. Jean-Paul Bordeleau, président
M. Léopold Marquis, président suppléant

M. Lucien Lessard
M. Raymond Mailloux
M. Guy Chevette
M. Yvon Brochu

*M. Pothier Ferland, Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc.
*M. Jean-Paul Sainte-Marie, idem
*M. Roger Saint-Cyr, Fédération des ligues de taxi du Québec Inc.
*M. Jean-Guy Pelletier, idem
*M. Gérard DesAutels, Conseil québécois du taxi
*M. Michel Guilbert, idem
*M. Gilles Garon, idem
*M. Maurice Paquet, idem
*M. Patrick Morin, idem
*M. Benjamin Poliquin, idem
*M. Denis Dufour, Association des consommateurs du Québec
*Mme Louise Rivard-Plouffe, idem
*M. Adolphe Prévost, président de la Commission des transports du Québec
*M. Pierre Laferrière, firme CEGIR
*M. Claude Bonneau, idem
*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 jeudi 9 août 1979

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

(Dix heures huit minutes)

Le Président (M. Bordeleau): La commission permanente des transports reprend donc ses travaux ce matin, sa troisième séance.

Les organismes qui sont convoqués pour la journée sont dans l'ordre, premièrement, la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc., mémoire portant le numéro 6-M; la Fédération des ligues de taxis du Québec Inc., mémoire portant le numéro 7-M; le Conseil québécois du taxi Inc., 8-M, l'Association des industries forestières du Québec Ltée qui selon les informations que nous possédons ne viendra pas présenter son mémoire aujourd'hui. Ils seraient donc absents. Et en dernier lieu, l'Association des consommateurs du Québec Inc., mémoire portant le numéro 22-M. J'appelle dès maintenant le premier organisme, soit la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal. Si les représentants veulent bien s'approcher.

Avant de procéder aux mémoires comme tels, j'ai omis de mentionner la liste des membres de la commission pour aujourd'hui. Les membres de la commission seront: M. Baril (Arthabaska), M. Chevette (Joliette-Montcalm), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Marquis (Matapédia), M. Perron (Duplessis), remplacé j'imagine par M. Proulx (Saint-Jean), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shefford). Les intervenants sont: M. Bellemare (Johnson), M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Desbiens (Dubuc), M. Grégoire (Frontenac), M. Lamontagne (Roberval), M. Lefebvre (Viau), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford).

Nous pouvons donc procéder avec la présentation du mémoire de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc. si un des représentants veut bien s'identifier et présenter les gens qui sont à la table.

**Ligue nouvelle des propriétaires
de taxis de Montréal Inc.**

M. Ferland: Pothier Ferland, conseiller juridique de la ligue. Je veux vous présenter M. Salvatore, président de la ligue; M. Bonhomme, à ma droite, vice-président; M. Pires, à l'extrême gauche, secrétaire-trésorier; MM. Bessette et Ferrera, administrateurs et M. Sainte-Marie, directeur général permanent.

Une Voix: Il en manque un.

M. Ferland: Non, je pense avoir nommé tout le monde. J'ai dit MM. Bessette et Ferrera, administrateurs.

Le Président (M. Bordeleau): C'est cela. Cela va.

M. Ferland: Nous présumons que le texte a été lu par les membres de cette commission. Je vais tout simplement demander au directeur permanent, M. Sainte-Marie, de vous faire le résumé des commentaires et le résumé des conclusions de ce texte. Tout le monde ici est évidemment à votre disposition pour quelque question que ce soit.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, alors monsieur... Si vous voulez approcher votre micro pour une meilleure audition.

M. Sainte-Marie (Jean-Paul): M. le Président, M. le ministre, messieurs les membres de l'Assemblée nationale, je pense qu'il est inutile de vous dire quel est le plaisir et la fierté des administrateurs de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal de se trouver ici, ce matin, devant vous, dans le but d'étudier le rapport CEGIR sur la Commission des transports du Québec.

Le mémoire que nous vous avons présenté est axé sur la demande telle que nous l'avons reçue à nos bureaux, c'est-à-dire un commentaire sur le rapport CEGIR lui-même, et non pas le résultat d'une enquête que nous avons faite nous-mêmes sur l'administration de la Commission des transports. D'ailleurs, nous n'avons ni les moyens techniques, ni les disponibilités financières pour organiser une telle enquête.

Notre mémoire consiste uniquement à commenter le rapport CEGIR et, ensuite, à présenter quelques propositions qui sont relatives à l'administration de la Commission des transports en regard de l'industrie du taxi à Montréal. Cependant, il se trouve que dans le rapport CEGIR présenté à la commission parlementaire, il y avait une annexe qui contenait une monographie sur le taxi. Par circonstances, cette monographie a été rendue publique à peu près au temps où la Ligue des taxis de Montréal, la ligue A-11, se préparait à présenter à la Commission des transports une requête en relation avec l'étude annuelle faite par la Commission des transports sur les tarifs de taxis. Comme cette monographie présentait des renseignements que nous trouvions incorrects sur l'industrie du taxi à Montréal, nous avons cru nécessaire d'en faire une étude assez longue dans notre mémoire.

Les recommandations que nous présentons ne sont pas en fonction — je l'ai dit tout à l'heure — de l'industrie du taxi, mais de l'opération et de l'administration de la Commission des transports envers l'industrie du taxi. Les textes de notre mémoire suivent les recommandations du rapport CEGIR l'une après l'autre. Plutôt que d'être une méthode inductive, c'est simplement une méthode comparative, c'est-à-dire que nous prenons une proposition et nous faisons notre recommandation en conséquence.

La première série de recommandations de CEGIR apparaît à la page 45 du rapport et c'est une question, dans ces recommandations, je pen-

se bien, beaucoup plus de dialectique que n'importe quoi d'autre. Les recommandations de CEGIR semblent être que la Commission des transports doit suivre les politiques du ministère ou du gouvernement plutôt que la législation. C'est pour ça que nous trouvons que cette dialectique est toutefois malheureuse. Dans les pouvoirs que la Loi du ministère des Transports donne au ministre, à l'article 2, il est dit que le ministre ne peut pas énoncer les politiques du gouvernement comme CEGIR le propose. Il permet au ministre d'élaborer et de proposer au gouvernement les politiques relatives au transport que le gouvernement transforme ensuite en lois qui deviennent, à ce moment-là, la politique que doit appliquer la Commission des transports.

Alors, je pense que c'est ce que CEGIR veut dire, que la Commission des transports — puisqu'on dit un peu plus loin que la Commission des transports doit appliquer la législation — doit appliquer la législation promulguée par le gouvernement soit en vertu de lois, soit en vertu de règlements, mais on affirme que ce sont les politiques du ministère qui doivent être appliquées. Il y a une différence entre les deux que nous avons voulu souligner.
(10 h 15)

Dans ses recommandations, CEGIR ne parle pas d'un aspect que nous trouvons fondamental dans ce domaine, c'est la collaboration des parties intéressées, soit au moment de l'élaboration des politiques, soit au moment de l'élaboration des règlements. Dans le texte, par exemple, si, à un moment donné, le ministère désire élaborer une politique relative à l'industrie du taxi, soit pour l'ensemble de la province, soit pour Montréal, nous aimerions, nous souhaiterions être consultés afin d'étudier, conjointement avec les autorités administratives, les problèmes qui sont à la base de la politique que l'on veut élaborer et présenter au gouvernement, parce qu'en fin de compte, nous concevons que si le ministre prépare une politique qu'il veut présenter au gouvernement pour qu'elle devienne loi, il la prépare en fonction de l'application de l'administration de cette politique qu'il veut faire par la suite. Comme cette application s'appliquera directement à notre industrie, nous disons: Nous aimerions, dès le premier stade, participer, si c'est possible, à cette élaboration et nous présentons la même suggestion lorsqu'il s'agit de préparer les règlements qui doivent expliquer ou appliquer les lois adoptées par le Parlement.

Dans les recommandations 2, 3, 4, 5 et 6, CEGIR soulève un problème qui est beaucoup plus sérieux que la simple définition des pouvoirs de la Commission des transports. Il s'agit d'établir de quelle façon la loi sera appliquée, soit par arrêté en conseil, soit par pouvoir délégué. Si le gouvernement établit une loi et qu'il délègue à la Commission des transports le pouvoir d'appliquer cette loi, à ce moment-là, la Commission des transports devient autonome et établit ses propres règlements sujets à acceptation par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Par contre, si le gouvernement légifère et ensuite, par règlement, par arrêté en conseil, détermine les modalités d'application de sa loi, ça devient une administration par arrêté en conseil, par règlement ou par décret. Nous utilisons le mot "décret", parce que le mot "règlement" peut porter à confusion. Il y a les règlements d'arrêtés en conseil, il y a les règlements de la Commission des transports, il peut y avoir des règlements définis par certains fonctionnaires qui, au ministère des Transports, ont certains pouvoirs qui leur permettent de faire des règlements. C'est pour ça que nous utilisons le mot "décret", parce que ça évite la confusion, ça détermine précisément le règlement déterminé par arrêté en conseil.

Cette question de savoir si l'industrie du transport, l'industrie du taxi en particulier doit être administrée soit par arrêté en conseil, par décret, soit par pouvoir délégué à la Commission des transports, nous disons que cela ne nous regarde pas et nous sommes d'avis que cela ne regarde pas CEGIR non plus. C'est une décision de très haute politique qui doit être déterminée par l'Assemblée nationale et sûrement, par la suite, par la population, si la population l'accepte.

Mais nous disons ceci: Que ce soit par décret, par arrêté en conseil, par pouvoir délégué à la Commission des transports, nous aimerions, encore une fois — nous insistons là-dessus — être consultés lorsqu'il s'agit d'élaborer la réglementation relative à l'industrie.

Comme nous sommes, en vertu de la Loi des transports, l'organisme reconnu, accrédité pour représenter les industriels du taxi, nous sommes l'interlocuteur valable pour notre région en ce qui concerne l'industrie du taxi.

Maintenant, sans fausse gloire ni faux orgueil, nous prétendons aussi que, du fait que, dans le A-11, à Montréal, nous comptons plus que 60% de toutes les voitures autorisées à faire du taxi dans la province et que nous comptons plus que 50% de tous les détenteurs de permis. A ce moment, nous nous disons, par la force des choses, pas par volonté expresse, pas par envie de grandeur, mais par la simple force des choses, que nous représentons la majorité de l'industrie. Donc, non seulement pour notre coin de la province, mais on peut dire aussi, pour l'ensemble de la province, que nous pouvons être, en ce qui concerne la technique de l'industrie du taxi, un interlocuteur valable pour être appelé à négocier ou à étudier la réglementation que l'on veut proposer.

Nous disons que c'est une simple conséquence normale de l'évolution des choses. Cela a pris beaucoup de temps avant que les employeurs puissent être forcés, par législation, à accorder au syndicat qui représente leurs ouvriers, leurs employés, un droit de regard et un droit de négociation sur les conditions de travail de ces employés.

Or, lorsque, dans l'industrie du taxi, le gouvernement ou la Commission des transports fixe des normes de travail qui intéressent notre vie quotidienne et notre gagne-pain, nous disons à ce moment que nous devrions être consultés à l'égard

— quand je dis d'égal à égal, je ne veux pas faire de mauvais jeu de mots — du législateur, — dans ce cas-ci, c'est la Commission des transports ou le gouvernement — comme ce serait, dans un contrat de travail, l'employeur qui légifère sur les conditions de travail qu'il veut offrir à ses employés. A ce moment, ça justifie notre demande de présentation.

Nous passons maintenant aux recommandations 7 et suivantes, qui sont à la page 71. Nous soulignons, à la page 23 de notre mémoire, que les recommandations 7, 34, 39, 41, 53, 54 et 55 de CEGIR, qui sont des recommandations relatives à l'administration de la commission, ne sont valables que si le ministère ne légifère pas par arrêté en conseil, mais délègue ses pouvoirs à la Commission des transports. Si le gouvernement procède par délégation de pouvoirs à la Commission des transports, la commission peut réaliser ce que recommande CEGIR. Mais, si on continue à fonctionner comme on le fait actuellement, par arrêté en conseil, à ce moment, il est impossible, dans ce cadre d'opération, de faire ce que CEGIR recommande. Alors, encore une fois, nous disons: Cela n'est pas de notre responsabilité, c'est de la haute politique, qui ne dépend pas de nous et nous pouvons indiquer que nous préférierions que la commission soit autonome, mais nous ne pouvons pas indiquer au Parlement ce qu'il doit faire dans cette matière.

En ce qui concerne la recommandation no 8, à la page 71, nous disons qu'actuellement le texte du règlement 6 de la Loi des transports, du règlement no 2 qui est le règlement de procédure de la commission est suffisant et nous préférons surtout que les infractions à la loi ou au règlement continuent d'être déterminées par les tribunaux de droit commun plutôt que par un tribunal semi-administratif, semi-judiciaire. En fin de compte, nous trouverions curieux que la Commission des transports ait le pouvoir de déterminer qu'un règlement qu'elle a elle-même promulgué a été rompu; je parle d'infractions nécessairement, je ne parle pas de manquements administratifs, je parle d'infractions à un règlement susceptibles d'une amende. Nous trouverions curieux que la commission ait le pouvoir d'imposer une amende pour infraction au règlement qu'elle aurait elle-même promulgué à l'intérieur de son administration.

En ce qui concerne le no 9, où l'on dit que tous les transporteurs doivent déposer leurs taux et tarifs, nous ne pouvons le faire dans le taxi parce que nos taux et tarifs nous sont imposés par décision de la Commission des transports, identiques dans chaque agglomération ou dans chaque groupe, mais, anomalie assez particulière, ces tarifs que la Commission des transports peut nous accorder doivent être contenus à l'intérieur d'une fourchette déterminée par arrêté en conseil. Lorsque je vous disais tout à l'heure que nous sommes intéressés à être consultés dans l'élaboration des règlements, c'en est un exemple. Lorsqu'il s'agit pour le ministère, le gouvernement de déterminer quelles sont les limites des tarifs que la Commission des transports pourrait nous accorder, nous

aimerions être consultés là-dessus pour élaboration de ces limites. D'ailleurs, M. le ministre reconnaîtra que nous avons remis, il y a quelque deux mois, je pense, à son ministère une demande à cet effet, où nous proposons des changements dans la définition des tarifs et l'élaboration de nouveaux tarifs, de nouvelles classes de tarifs de façon à reconnaître la réalité, surtout à Montréal.

Nous avons présenté cette demande à la Commission des transports lorsque nous avons fait des représentations pour l'enquête sur les tarifs, tout en reconnaissant devant la commission que celle-ci n'avait pas le droit de nous accorder ce que nous demandions puisque le règlement ne le lui permettait pas. Mais nous prévoyions pour l'avenir la possibilité que cela puisse être inclus au règlement de sorte que cela nous permettrait de revenir devant la Commission des transports, non pas sous une nouvelle requête, mais une requête ayant déjà été présentée, ce qui, dans les circonstances, hâte les délais, raccourcit les délais.

En ce qui concerne la recommandation no 10, cette recommandation est inutile à notre sens, parce que la commission détient déjà ces pouvoirs au terme de l'article 29b de la Loi des transports. Mais là, il faut faire attention, parce qu'il y a une curieuse nomenclature à l'article 29 dans la Loi des transports. Il y a 29b' et il y a 29b. Je m'excuse, mais c'est parce que c'est comme ça. Les pouvoirs dont nous parlons sont représentés à l'article 29b'. Probablement que les gens qui ont rédigé les amendements ont oublié qu'il y avait déjà un article 29b dans cet article-là et ils en ont mis un second.

Le pouvoir pour la commission de recommander au directeur du BVA de retirer les permis lorsque le détenteur du permis, lorsque le titulaire du permis a été condamné pour infraction, nous l'appuyons, nous trouvons que c'est absolument correct que la commission puisse faire la recommandation. Nous irions peut-être idéalement un peu plus loin. Plutôt que de faire simplement une recommandation, nous proposerions que la commission ait le droit, sinon d'ordonner, du moins d'indiquer au directeur, avec effet obligatoire, que telle plaque d'immatriculation doit être retirée de la circulation, parce que le détenteur s'est rendu coupable d'une infraction à la Loi des transports.

Les recommandations 15, 19 et 20, à la page 85. On dit que, dans ces recommandations-là, CEGIR propose que la Commission des transports ait le pouvoir de contrôler elle-même l'application de sa propre loi. Nous croyons que c'est peut-être aller un peu loin, parce que, si nous prenons les termes tels qu'ils sont exprimés, ça voudrait dire que la commission devrait avoir sa propre "force", dans le sens anglais du mot, son propre organisme d'application.

Cela veut dire que ce n'est pas nécessairement que ce que nous appelons communément les "chars jaunes", autrefois les "chars bleus", maintenant les "chars jaunes", dans le ministère, devraient voir à la surveillance — j'aime mieux le mot "surveillance" que "contrôle" — de l'application des règlements.

Cependant, ce que nous proposons, en passant, c'est que ce soit exclusivement accordé aux fonctionnaires du ministère, aux officiers du ministère et que ce ne soit plus accordé aux "forces" municipales, aux polices municipales. Nous avons énormément de difficultés à Montréal avec le corps policier, sur l'application du règlement no 6. Je vous donne un exemple. Vous allez comprendre rapidement. Un taxi est stationné, admettons-le, illégalement dans une rue à Montréal. Le policier municipal peut lui donner un billet, un ticket de stationnement municipal à \$15 ou à \$20. Mais il peut aussi lui donner un billet de stationnement en dehors d'un poste commun, en vertu du règlement no 6, ce qui est \$50 d'amende, plus \$46 de frais, ce qui fait \$96 pour un simple stationnement illégal.

Vous avez une auto privée ici, un taxi en arrière. L'auto privée a un billet de \$15, le taxi a un billet de \$96. Franchement, c'est exagéré. A ce moment-là, si seulement les transporteurs provinciaux, les fonctionnaires provinciaux ont le droit d'application du règlement no 6, les policiers ne pourront pas faire un usage abusif de ce règlement. Dans le règlement no 6, la philosophie derrière la défense de stationner hors d'un poste commun, c'est en relation avec un taxi en service, c'est-à-dire un taxi qui est à la recherche de la clientèle, alors que si, chez nous, le bonhomme est arrêté pour aller manger, il n'est pas à la recherche de la clientèle, il n'est pas dans sa voiture, mais cela lui coûte \$96. C'est pour cette raison que l'on dit à ce moment-là que les policiers municipaux ne devraient pas être autorisés à administrer ce règlement.

La recommandation no 16. CEGIR recommande que les données statistiques de la Commission des transports, du BVA et du ministère soient réunies. Nous sommes tout à fait pour cela. D'ailleurs, nous le développons nous-mêmes dans une proposition que je vous présenterai tout à l'heure au sujet de la distribution des données.

La proposition no 18. On demande que la commission puisse procéder à toute enquête. Cela existe déjà dans l'article 50 de la Loi des transports, où la commission peut faire une enquête avec les mêmes pouvoirs que les commissaires en vertu de la Loi des enquêtes, chapitre 11 des statuts. Elle peut même demander à certains de ses fonctionnaires, de ses membres de faire ces enquêtes avec ces pouvoirs. Cela existe déjà. Il n'est pas inutile de... Sauf que CEGIR demande qu'elle ait le droit de déléguer ces pouvoirs. On dit à ce moment-là: Si la commission opère par pouvoirs qui lui sont délégués par le gouvernement, elle ne devrait pas avoir le droit de déléguer les pouvoirs que le gouvernement lui a délégués. La vieille expression latine, "delegatus non potest delegare" dit bien qu'on ne peut pas donner des pouvoirs qui nous ont été donnés par d'autres. (10 h 30)

Recommandations 21, 22 et 23. Là, il s'agit d'un problème un peu délicat. On dit: La Cour d'appel devrait pouvoir entendre l'appel des décisions de la commission, mais en droit seulement.

Cela laisse supposer au préalable deux choses, qu'il ne puisse pas y avoir d'erreur de fait de la part de la commission et que, d'autre part, les juges de la Cour d'appel ne soient pas capables de trouver les erreurs de fait que la commission aurait pu commettre. Je dis que l'une et l'autre sont inexactes. Il est possible que la commission commette des erreurs de fait, mais il est surtout possible qu'un contribuable, qu'un citoyen ait l'impression, à tort ou à raison, qu'il est la victime d'une erreur de fait et il doit avoir le droit d'en appeler. Il est aussi absolument inexact de dire que les juges de la Cour d'appel ne pourraient pas entendre sur les faits des questions relevant des problèmes techniques qui sont posés à la Commission des transports parce que, en fait, nos cours ont maintenant à juger de problèmes techniques extrêmement complexes, certainement tout aussi complexes que ceux qui sont présentés — sans vouloir diminuer le travail de la Commission des transports — à la Commission des transports. Donc, il devrait y avoir lieu d'appel sur les faits. Lorsque le CEGIR propose que l'appel ne suspende pas la décision de la Commission des transports, c'est aller à l'encontre de la coutume juridique actuelle dans notre système. Que ce soit à n'importe quel niveau, l'appel suspend la décision, le jugement.

Par contre, une mesure qui a été adoptée il y a quelques années et qui est maintenant généralement appliquée, c'est qu'on peut demander à la Cour d'appel de permettre l'exécution du jugement de première instance pour des raisons d'ordre public ou autres. A ce moment-là, la Cour d'appel, nonobstant l'appel, permet l'exécution. C'est l'inverse, n'est-ce pas, plutôt que de dire que l'appel ne suspend pas l'application de la décision, on dit: L'appel le suspend mais la décision peut être appliquée si la Cour d'appel détermine que l'ordre public ou d'autres motifs le recommandent.

On propose dans ces recommandations, aussi, un droit de négociation, c'est à l'intérieur de ce qu'on appelle la régulation, dans ce rapport, qui comprend la législation, la réglementation, et aussi le pouvoir de négocier, de rechercher une solution. Cela existe déjà dans les faits, en ce qui concerne le taxi. La Commission des transports, de façon générale, ne détermine pas à coups de hache une situation. On va vous donner un exemple: nous avons, en janvier, présenté une demande à la Commission des transports relativement à la suspension de permis de titulaires, à Montréal, qui n'avaient pas payé leur cotisation, ce qui nous est permis parce que, à ce moment-là, ils ne sont pas membres en règle, ils ne sont donc pas titulaires au sens du règlement no 6.

Cette demande à la commission a été publiée dans la Gazette officielle en mars. En juin de cette année, nous avons demandé à la commission, par audition préférentielle, d'entendre cette requête, parce que cela durait depuis six mois, et nous n'avions pas encore été entendus. Lorsque nous nous sommes présentés devant la commission, le banc présidé par M. le Président de la commission, il a dit: Nous acceptons votre demande d'audition

préférentielle, mais nous allons communiquer — nous ne sommes pas obligés de le faire — avec chacun des titulaires intimés à votre requête pour lui rappeler que nous lui donnons jusqu'au 27 juillet pour venir expliquer devant nous pourquoi il n'obtempère pas à votre demande de payer la cotisation.

Cette procédure de négociation, d'influence par le poids de l'importance de la commission, existe déjà. Ce serait peut-être mauvais de la mettre dans les textes. Comme on propose ici, par exemple, que lorsqu'il y a une opposition qui est faite à une demande, la commission puisse d'elle-même demander à l'opposant de retirer son opposition; on dit, à ce moment-là, que cela pourrait donner ouverture à l'accusation d'influence indue. Il est plus facile, dans ce cas-là, de faire comme on fait ailleurs, que le requérant devant la commission demande que l'opposition soit rejetée parce qu'elle est futile. Cela revient à la même chose, mais ce n'est pas l'ingérence elle-même de la commission dans le processus de la contestation devant elle; c'est ce qui est dangereux.

Nous passons maintenant aux recommandations 33 et suivantes qui sont à la page 111 du rapport CEGIR. Il s'agit, comme les recommandations précédentes, 24 et suivantes, de détermination d'administration interne de la commission. Franchement, nous ne nous connaissons pas nous-mêmes la compétence pour déterminer si c'est exact ou si ce n'est pas exact qu'il y a trop de commissaires à la Commission des transports, qu'il y a trop de fonctionnaires, qu'il y a trop d'employés; nous n'avons pas les éléments à notre disposition pour le déterminer. Par contre, nous disons — et nous ne voulons pas être méchants en le faisant, nous constatons, tout simplement — que nous n'avons rien trouvé dans le rapport qui nous indique que CEGIR lui-même ait la compétence nécessaire pour recommander à cette commission parlementaire qu'il devrait y avoir neuf commissaires plutôt que 20.

Nous disons: si CEGIR a apporté à l'ensemble du problème de l'administration de la commission, le même type d'analyse qu'il a apporté à la monographie sur le taxi, à ce moment-là, il faudrait faire attention parce que c'est nettement insuffisant d'après ce que nous voyons. Nous ne savons même pas ce qu'est CEGIR. Ce n'est même pas défini dans le rapport ce que CEGIR représente. Alors nous disons: faisons attention parce qu'actuellement, à 20 commissaires, il semble que l'une des raisons pour lesquelles il y a certains délais à la commission, c'est qu'il y a parfois insuffisance de personnel, malgré ce que certaines personnes peuvent dire. Alors, si nous réduisons les commissaires de 20 à neuf, est-ce que ça va vraiment améliorer les choses? Et si nous ne rendons pas nécessaire la présence de quelques juristes parmi les commissaires, alors que toutes les procédures devant la commission sont contestataires, n'est-ce pas? Devant la commission, toute personne peut contester une demande qui y est faite, à ce moment-là, est-ce que ce serait vraiment une bonne mesure que d'imposer cela?

Les recommandations 43 à 45, page... On parle de délais, et il faut faire attention à ce sujet. Les délais dont on se plaint ne sont pas tous imputables à la Commission des transports. Je vais vous donner un exemple: quelqu'un qui vend son permis de taxi doit l'enregistrer à la Commission des transports. Cette demande de transfert doit être publiée dans la Gazette officielle, après quoi, la Commission des transports rend son ordonnance autorisant le transfert du permis. Cette ordonnance doit être publiée elle-même dans la Gazette officielle et ce n'est que quinze jours après cette seconde publication que le nouveau titulaire de permis peut en prendre délivrance. Or, je vous donne un exemple: le 15 janvier, nous avons reçu à nos bureaux la vente du permis détenu par M. Sorab à un M. Ferrati. Cette demande de transfert de permis a été publiée dans la Gazette officielle le 10 mars; deux mois pour fin de publication. L'ordonnance de la commission a été rendue le 23 avril. Cette ordonnance a été publiée dans la Gazette officielle le 9 juin. Donc, l'acheteur qui a acheté le permis le 15 janvier a pu en prendre livraison le 24 juin, mais en pratique — c'est comme ça que ça se passe en pratique — l'acheteur a pris livraison du taxi et du permis du vendeur le 9 janvier et l'a exploité à cette date sous le nom du vendeur, assurance, plaque d'immatriculation et tout le reste sous le nom du vendeur, qui, lui, était responsable de toutes les infractions commises par l'acheteur tant que le permis n'était pas transféré.

On voit ici que les retards dans l'exploitation ne sont pas nécessairement dus à la commission et, en fait, on doit constater que les retards viennent en très grande partie — au moins pour les deux tiers — sur six mois, il y a au moins pour quatre mois — les retards viennent de l'organisme de la Gazette officielle qui, pour des raisons que nous ne connaissons pas, prend du temps à imprimer les éléments qu'on lui donne.

On propose que la commission, chaque semaine, publie un fascicule qu'elle distribue; c'est une très bonne proposition. Malheureusement, il y a une expression là-dedans qui est un peu désagréable, "aux parties intéressées". Qui va dire que, cette semaine, telle partie plutôt que telle autre est intéressée à recevoir le volume? Nous recommandons que ce rapport hebdomadaire de la Commission des transports soit distribué à chacun des titulaires de permis, parce que, chaque fois qu'il y a une demande de transfert de permis de taxi — suivant la philosophie actuelle du règlement, nous ne sommes pas en faveur de cette idée — chaque fois qu'il y a un changement de titulaire de permis, tous les titulaires ont le droit d'y être intéressés, parce que, chez nous, le nombre de permis est limité. Nous devons donc savoir si c'est un nouveau permis qu'on commence à exploiter ou si c'est un ancien permis qui est exploité sous un nouveau nom.

En théorie, chaque titulaire est intéressé. Donc, ce rapport hebdomadaire devrait être distribué à chaque titulaire.

Les propositions 46 et 47, selon nous, sont inutiles, parce qu'elles sont déjà accordées par les articles 14 et 50 de la Loi des transports. La recommandation no 50 est dangereuse. On dit que le renouvellement des permis doit rester annuel, mais ne devrait pas être automatique. M. le ministre connaît encore beaucoup mieux que nous les problèmes d'administration que pose au ministère l'émission des permis. Imaginez-vous, que, chez nous à Montréal, nous avons 5300 permis de taxi. Si le renouvellement de ces permis n'est pas automatique, vous imaginez-vous ce que ça représente comme travail? Multipliez ça par les 54 agglomérations du Québec, ça représente environ 10 000 taxis, ensuite les camions, le camionnage en vrac, les écoliers, les autos de location, tout le reste. Que ces permis ne soient pas renouvelables automatiquement créerait un embouteillage épouvantable et ce sont les titulaires qui souffriraient.

Nous disons que les permis doivent être renouvelés automatiquement, d'année en année, sur paiement des droits, c'est entendu, et non pas par un pèlerinage annuel à l'émetteur de permis pour obtenir un nouveau document. En passant, CEGIR ne dit pas comment se ferait le renouvellement des permis s'il n'était pas automatique.

Enfin, les recommandations 53, 54 et 55 sont un peu ambiguës, lorsqu'on souhaite, par exemple, que la loi soit claire et qu'il n'y ait pas de question de droit qu'on puisse se poser en lisant un texte de loi. Je pense que c'est aller un peu loin. On a le droit d'être idéaliste, mais pas utopique.

Nous ajoutons à cela quelques recommandations de notre cru. Nous proposons que la commission soit autonome, c'est-à-dire indépendante de l'administration gouvernementale. Évidemment, la nomination de ses membres continue de dépendre du gouvernement, son budget doit être également accepté par le gouvernement et les règlements qu'elle prépare et qu'elle promulgue doivent être, au préalable, approuvés et contestés, s'il y a lieu, par le lieutenant-gouverneur en conseil.

(10 h 45)

L'un des gros problèmes que nous avons devant la commission, c'est la question de procédure. L'un des éléments importants de ce problème, c'est le fait que la procédure est identique pour toutes les industries et pour tous les problèmes, toutes les questions. Alors, que ce soit pour la demande de transfert d'un permis ou que ce soit pour la demande de changements de tarifs — je parle des taxis — la procédure physique à suivre est la même; que ce soit chez nous, que ce soit le camionnage en vrac, que ce soit le transport écolier, c'est la même procédure.

A ce moment, nous disons qu'il devrait y avoir une procédure prévue pour chaque industrie, chaque type de travail, ce qui, automatiquement, faciliterait la compartimentation à l'intérieur de la commission, l'un des buts recherchés par le rapport CEGIR.

Je vous ai parlé tout à l'heure des délais inac-

ceptables pour l'émission des permis. Nous proposons quelque chose qui nous paraît simple; peut-être est-ce irréalisable, mais c'est simple. Lorsqu'un acheteur et un vendeur se présentent à la Commission des transports pour le transfert d'un permis et que l'acheteur présente toutes les conditions requises par les règlements pour être titulaire, nous proposons que, séance tenante, le commissaire qui reçoit la demande accorde au proposant acheteur le droit temporaire d'utiliser l'immatriculation du vendeur, de sorte que l'acheteur, qui, de toute façon, utilise la voiture du vendeur ait le permis. L'acheteur devient alors responsable de l'application de la Loi des transports, devient responsable vis-à-vis de la compagnie d'assurance, détient l'assurance, et devient responsable vis-à-vis du public. Parce que — c'est un exemple très simple à vous soumettre — supposons que l'acheteur prenne une cuite un peu trop forte au volant de sa voiture, heurte un véhicule, une personne ou un obstacle et cause des dommages matériels considérables, l'assurance qui couvre le propriétaire de la voiture pourra refuser de payer parce que le conducteur était en état d'ivresse. A ce moment, le vendeur, qui n'opère plus sa voiture, pourrait être tenu responsable des dommages causés par l'acheteur qui a payé la voiture, qui l'a en main. Alors, on dit que c'est une situation inacceptable, qu'il est facile de corriger. La commission peut, par la suite, prendre le temps qu'elle veut pour déterminer l'émission du permis permanent, mais, en attendant, le permis temporaire autorise l'utilisation.

A Montréal, nous avons 5300 voitures en circulation et nous avons, par année, environ 500 mutations de permis, 500 nouveaux propriétaires chaque année. C'est un problème considérable à administrer, je parle au strict point de vue du secrétariat de la ligue A-11, c'est très difficile à administrer. Nous avons probablement la cotisation annuelle la moins élevée de n'importe quel syndicat d'importance dans la province de Québec, je pense bien que nous remportons le championnat sur ce point. Nous avons des difficultés à administrer, parce que nous manquons de personnel. Par contre, l'administration par ordinateur serait beaucoup plus rapide et facile, mais elle est très dispendieuse, si nous créons notre propre banque de données avec notre propre ordinateur. Mais si on nous permettait d'obtenir du temps sur l'ordinateur de la commission ou sur celui du ministère et si on nous permettait de créer notre propre banque de données, à l'intérieur de la banque de données de la commission ou du ministère, alors que nous n'aurions aucune possibilité d'obtenir des renseignements qui sont hors de notre propre banque de données, soit aucune possibilité d'aller chercher des renseignements qui appartiennent au ministère ou à la Commission des transports, à ce moment, nous pourrions administrer notre service, au secrétariat, beaucoup plus facilement et beaucoup plus rapidement, et ça aiderait tout le monde.

Je dois dire que les fonctionnaires du ministère, M. le ministre, ont reçu cette proposition de

façon très agréable et il est possible que nous puissions parvenir à une entente là-dessus, qui vous sera évidemment soumise, M. le ministre. Mais il semble que, techniquement, c'est possible de le faire.

Le règlement no 6 exige — et la Commission applique ce règlement — que chaque titulaire de permis de taxi fournisse, chaque année, un rapport d'exploitation qui est confidentiel. Là-dessus, il y a deux problèmes qui se présentent. A Montréal, sur 5300 voitures-taxis, vous en avez environ maintenant — on dit 3000 dans le rapport, mais les nouveaux chiffres de la commission sont sortis — 3200 qui sont exploités par des artisans, c'est-à-dire des propriétaires de leur propre voiture, et environ 2000 qui appartiennent à ce que nous appelons des flottes.

Or, nous croyons savoir que les flottes ne font pas un rapport sur l'exploitation de chaque taxi, mais font un rapport sur leurs locations de voitures. Le propriétaire de flotte, un gars qui a 20 voitures, ne conduit pas ses 20 voitures, il les loue. Lorsqu'il fait le rapport d'exploitation demandé par le règlement no 6, il ne présente pas le rapport sur chaque voiture, mais un rapport de location moins ses dépenses d'administration.

Nous demanderions que la Commission des transports ait le pouvoir d'exiger que chaque opérateur de taxis fournisse le rapport d'exploitation de chaque voiture. En plus de cela, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire que ce rapport d'exploitation soit confidentiel. Le problème s'est présenté lorsque nous sommes allés devant la Commission des transports, au mois de mai, pour étayer notre preuve d'une demande d'augmentation de tarifs. Nous avons voulu offrir en preuve des rapports d'exploitation qui avaient été déposés par nos propres membres et la commission a refusé, le banc qui siégeait à ce moment a refusé de nous permettre de déposer en preuve ces documents. Evidemment, si nous les offrons en preuve pour nous-mêmes, nous avons le droit de savoir ce que nous déposons comme preuve. On a dit: Non, vous n'avez pas le droit. C'est confidentiel. Voyez-vous?

Les gens de taxi ne sont pas plus ou moins intelligents que d'autres, ils ne déposent pas au ministère des Transports un document qui est différent de leur rapport d'impôt. En fait, ce qu'ils déposent au ministère des Transports, c'est la copie ou la reproduction d'une façon différente de leur rapport d'impôt. Mais, au point de vue de la statistique, au point de vue d'établir ce que représente l'industrie du taxi, si ces documents deviennent utilisables, non pas publics, c'est-à-dire que n'importe quel individu peut en prendre connaissance, mais utilisables au point de vue statistique, on peut établir des données à savoir: Est-il exact qu'à Montréal, des gens de taxi gagnent moins que le salaire minimum horaire, parce que c'est un fait actuellement. C'est là-dedans que c'est marqué, mais on ne peut pas le vérifier. M. le ministre peut le vérifier. Je pense que M. le ministre s'est fait délivrer, au terme de la Loi des transports, un exemplaire de chacun des rapports à chaque

année. Mais, en dehors de cela, on ne peut pas établir ces statistiques.

M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, ce sont les commentaires que nous avons à faire sur le rapport CEGIR et les recommandations complémentaires que nous voulions offrir.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. M. le ministre, vous avez des questions à poser au représentant de cet organisme.

M. Lessard: M. Sainte-Marie, je vais commencer par la proposition no 55 du rapport CEGIR qui se lit comme suit: "Les textes doivent être rédigés de façon à réduire au minimum la difficulté d'interprétation et les questions de droit". A la page 30 de votre mémoire, vous dites: "La recommandation no 55 nous laisse croire que certains des rédacteurs de CEGIR sont des rêveurs utopistes: enlever, des textes de législation, les difficultés d'interprétation et les questions de droit! Mon Dieu, quelle merveille ce serait! Mais alors, que deviendraient tous ces pauvres avocats, tant ceux qui construisent ces textes, que ceux qui les démolissent?"

Est-ce que vous voudriez souligner que maintenant les textes devraient être tellement compliqués que ces pauvres avocats pourraient avoir encore plus de travail? C'est seulement de façon humoristique. Je présume que vous l'avez indiqué de façon humoristique aussi. Je ne pense pas que CEGIR puisse pouvoir dire ou veuille dire qu'on fasse disparaître complètement en fait toutes les possibilités d'interprétation. On sait très bien que quand il y a deux avocats, c'est comme deux économistes. Chacun a son interprétation. Mais il s'agit, autant que possible, je pense bien, au ministère comme à la commission, d'avoir les textes les moins complexes possible, les plus souples, les moins compliqués. Cela, que voulez-vous? C'est un bon souhait.

C'est comme dans la législation gouvernementale. Je voudrais d'abord situer très brièvement un peu le rapport CEGIR. Je constate à plusieurs reprises que vous parlez de compétence de la firme CEGIR pour recommander telle proposition, par exemple, que le nombre de commissaires soit réduit de 13 à x ou etc. Voici, c'est que CEGIR n'a pas de compétence particulière pour imposer au ministre ou au gouvernement telle décision.

CEGIR a reçu un mandat du ministre. Nous avons donné ce mandat à la suite de plaintes que nous avons reçues, de doléances que nous avons reçues de différents organismes, de personnes qui devaient s'adresser assez souvent à la Commission des transports du Québec et qui se plaignaient qu'il y avait, comme on l'a vu depuis trois jours, des décisions contradictoires, des délais considérables. Parce que c'est certain qu'après près de sept ans maintenant, il faut toujours s'interroger, étant donné que nous vivons dans une industrie de transport très mouvante, sur les structures administratives ou judiciaires qui gèrent un secteur particulier de l'activité économique.

Donc, CEGIR a reçu un mandat du ministre à la suite de ces revendications. Ce mandat avait

pour objectif de faire analyser toute la façon dont la Commission des transports fonctionnait et CEGIR avait comme mandat général de recommander au ministre un certain nombre de solutions pour régler les problèmes et répondre, de la façon la plus efficace possible, aux objectifs de la Commission des transports comme aux objectifs du ministère des Transports.

Donc, le rapport CEGIR n'oblige pas du tout le ministre ou le gouvernement. C'est pourquoi j'ai d'ailleurs convoqué une commission parlementaire pour recevoir vos avis sur les recommandations de la firme CEGIR. C'était strictement une compagnie ou une firme de gestion qui a à faire des études sur la gestion d'un certain nombre d'organismes, que ce soient des organismes privés ou des organismes publics.

C'est un peu dans ce sens, par exemple, qu'il y a quelques années, le gouvernement libéral du temps avait demandé à une firme d'étudier toute la gestion de la Commission des accidents du travail, puisqu'il y avait énormément de gens, de contribuables, d'individus qui avaient affaire à la Commission des accidents du travail qui se plaignaient. Donc, le gouvernement du temps avait demandé à une firme privée d'étudier toute la question de la Commission des accidents du travail.

Ceci nous a amenés à accepter des recommandations en vue d'en améliorer la gestion. C'est dans ce sens que nous avons demandé à la firme CEGIR de nous faire des recommandations, puisque, comme gouvernement, comme ministère, il aurait quand même été difficile de faire cette analyse nous-mêmes, d'autant plus que nous aurions été à la fois une partie dans le secteur, juge et partie, de même qu'il aurait été difficile de demander à la Commission des transports de faire aussi sa propre étude sur sa propre gestion.

Une fois ceci situé dans les perspectives dans lesquelles nous avons demandé le rapport CEGIR, je voudrais avoir un certain nombre d'explications sur votre mémoire. Je comprends un peu difficilement certaines interprétations ou certaines affirmations du mémoire, particulièrement à la page 10.

Je vais résumer: Vous faites une distinction, à un moment donné, entre le gouvernement et le parti au pouvoir et vous dites, à la page 19: "Lorsque CEGIR demande que la commission soit liée par les politiques du gouvernement (ou du parti au pouvoir, ce qui est la même chose)". En tout cas, on n'a pas les mêmes notions de ça.

M. Mailloux: Le gouvernement est une émanation du parti au pouvoir.

M. Lessard: C'est-à-dire que le gouvernement, c'est l'Assemblée nationale et l'Exécutif.

M. Mailloux: Oui, et il est formé d'abord par les membres qui sont majoritaires, qui sont le parti au pouvoir.

M. Lessard: D'accord; seulement, les déci-

sions gouvernementales sont d'abord soumises à l'Assemblée nationale.

M. Mailloux: Je comprends, mais c'est une constatation quand même assez normale.
(11 heures)

M. Lessard: Il propose que la commission soit obligée d'appliquer autre chose que la législation promulguée ou autorisée par règlement, autorisée par l'Assemblée nationale. On ne fera pas de sémantique, mais je pense bien que c'est très difficile pour la commission d'aller au-delà de la loi votée par l'Assemblée nationale, et le ministre ne peut pas aller au-delà de la loi qui est votée par l'Assemblée nationale. Si la loi permet de déterminer des règlements, le ministre doit fonctionner à l'intérieur de cette loi. Il ne peut pas aller au-delà et la Commission des transports ne peut pas aller au-delà de la loi qui l'a instituée.

M. Sainte-Marie: Si vous me le permettez, M. le ministre, prenez le texte de CEGIR: "Que le ministre énonce les politiques de son gouvernement face à l'industrie des transports du Québec. Que les politiques lient la Commission des transports du Québec, qu'il soit tenu de s'y conformer, que ces politiques soient publiques." Si c'est politique, cela veut dire la législation, elle est publique, la législation. Cela veut donc dire des politiques qui peuvent ne pas être publiques, mais on dit que ces politiques doivent lier la Commission des transports. C'est dans ce sens qu'on a fait la distinction entre cette politique et la législation, qui n'est pas la même chose.

M. Lessard: Que ces politiques soient...

M. Sainte-Marie: Je pense que c'est une erreur qu'ils ont commise. Je considère que c'est une erreur qu'ils ont commise dans l'utilisation de leurs termes. Cela ne peut pas vouloir dire autre chose que la législation. Ce ne serait pas logique que cela veuille dire autre chose.

M. Lessard: C'est cela. C'est ce que j'ai compris. Sur les propositions, recommandations 2, 3, 4, 5 et 6, vous insistez énormément — et on reviendra sur cela — sur la nécessité de la consultation. C'est l'objectif de cette commission parlementaire, c'est-à-dire que, depuis, en fait, deux ans, trois ans que je suis au ministère, tous les groupes m'avaient indiqué qu'ils aimeraient bien discuter de toute la question de la Commission des transports du Québec. Je tiens à vous dire que je suis très content que tout le conseil d'administration de la ligue du taxi, la ligue no 11, soit ici parce que je pense bien que c'est lui qui a à vivre les problèmes quotidiens avec la Commission des transports. Malheureusement — je l'ai constaté avant-hier — je regrette que tous les groupes n'aient pas fait la même chose que vous dans le sens que — je ne hais pas les avocats, je n'en suis pas un — bien souvent, il était difficile de poser des questions sur l'administration quotidienne de la commission, puisque les administrateurs des associations

n'étaient pas là. J'ai eu l'occasion de regretter en particulier, par exemple, que l'Association du camionnage du Québec ait exclusivement envoyé deux représentants qui étaient deux représentants. C'est leur affaire. J'en conviens, mais l'un des objectifs de cette commission parlementaire est justement de discuter avec le conseil, avec les gens qui sont responsables de la gestion quotidienne de groupes.

Vous vous référez à la page 21. Justement, c'est cela, de la consultation. Un des objectifs, un des problèmes assez importants que soulève le rapport CEGIR, c'est de savoir s'il devrait y avoir plus de souplesse donnée à la Commission des transports du Québec. Est-ce que la réglementation devrait être exclusivement faite au niveau du ministère ou laisser plus de discrétion à la Commission des transports du Québec? A la page 21, vous nous dites: Quant à nous, ce n'est pas notre affaire. C'est une décision gouvernementale à savoir que l'Assemblée nationale favorise une méthode administrative plutôt qu'une autre. Nous croyons que nous n'y pouvons rien, et que cela relève d'une volonté politique dont l'acceptation ou la contestation ne découle certainement pas de la présente requête. C'est certain que c'est toujours une volonté politique, mais comme vous êtes des usagers des biens, des services de la Commission des transports, nous aurions aimé être... Comme homme politique qui aura la responsabilité de prendre la décision, j'aurais aimé être éclairé sur votre position à vous. Vous dites: On veut être consulté, mais vous nous dites: Sur ce problème fondamental qui nous apparaît important, c'est une décision gouvernementale, prenez vos responsabilités. J'en conviens. Il faudra les prendre tôt ou tard. Mais l'un des objectifs de la commission, c'est de savoir votre opinion. On est bien prêt à vous consulter, mais il faudrait que vous acceptiez de donner votre opinion.

M. Sainte-Marie: A la page 21, nous disons que la décision de savoir si on procède par ministère ou par commission ne relève pas de nous. Mais, à la page 1 de nos recommandations, nous disons que nous souhaiterions que la commission soit autonome, qu'elle puisse elle-même promulguer les règlements à être acceptés, évidemment, par le lieutenant-gouverneur en conseil, mais qu'elle soit autonome, libre, et qu'elle promulgue elle-même les règlements relatifs au transport.

M. Lessard: Je revenais sur cette question. Donc, vous seriez d'accord, une fois que le gouvernement ait établi des politiques générales, que la Commission des transports, tel que proposé dans le rapport CEGIR, ait la possibilité d'élaborer elle-même ses règlements, c'est-à-dire par ses règlements de gestion interne, mais la réglementation, par exemple... Prenons, par exemple, le règlement no 6. Est-ce que vous seriez d'accord pour que le règlement no 6, après avoir élaboré une politique générale, que ce règlement, comme tel dans sa rédaction, amendé ou modifié soit préparé par la Commission des transports?

M. Sainte-Marie: Oui M. le ministre, c'est ça le sens de notre recommandation.

M. Lessard: Que la réglementation soit préparée par la Commission des transports.

M. Mailloux: Pour la régie interne?

M. Lessard: Non seulement pour la régie interne.

M. Mailloux: Sur l'ensemble?

M. Lessard: Donc, vous avez moins d'inquiétude de fonctionner avec la Commission des transports que de fonctionner avec le ministère.

M. Sainte-Marie: Ce n'est pas une question d'inquiétude, vous nous mettez dans la bouche des mots que nous n'avons pas utilisés. C'est une question, disons... Peut-être que la commission, par ses fonctionnaires, par sa location, est plus près des problèmes que les membres du ministère, elle est plus près des problèmes de l'industrie. Par son contact quotidien avec les gens de l'industrie, elle est plus proche des problèmes et de la compréhension pratique de ces problèmes.

Je vais vous donner un exemple très simple. Le règlement no 6, élaboré ici, dit que le décalque des tarifs doit être fixé à l'intérieur du taxi. Les fonctionnaires du ministère ont émis une petite ordonnance qui n'a pas force de loi, mais qu'on est supposé appliquer, disant que ce décalque doit être placé sur la vitre de la porte arrière gauche du taxi. Or, à Montréal, il y a un règlement municipal qui défend de mettre quoi que ce soit dans les vitres arrière des voitures. Quand nous mettons le décalque, nous commettons une infraction au règlement municipal; quand nous ne le mettons pas, nous commettons une infraction au règlement provincial.

On dit, à ce moment-là, les gens qui sont dans le bain auraient vu ce problème. C'est dans ce sens que nous le disons, parce que les gens de la commission sont plus près des problèmes vécus quotidiens de l'industrie.

M. Mailloux: Je m'excuse, est-ce que j'ai bien compris tantôt que quant à la préparation de l'ensemble de la réglementation sur l'ensemble des systèmes de transport, vous préféreriez — et de beaucoup — que ce soit la commission seule qui fasse toute la préparation des règlements.

M. Sainte-Marie: Oui, quand vous dites "seule", vous incluez, j'espère bien, ce que nous recommandons, c'est que la réglementation de la commission soit approuvée par le lieutenant-gouverneur en conseil avant d'être appliquée; c'est entendu, c'est ce que nous disons dans notre mémoire. Que la commission fasse ses règlements et les présente au lieutenant-gouverneur en conseil pour être approuvés, contestés ou chargés, c'est entendu, mais que ce soit elle qui les fasse.

M. Mailloux: Je reparlerai tantôt.

Le Président (M. Bordeleau): M. le ministre, si vous voulez continuer.

M. Lessard: A la page 24, vous dites: "Nous sommes favorables au principe que la commission contrôle elle-même l'application de sa loi constitutive et des règlements promulgués sous son empire." Par ailleurs, dans votre exposé verbal, j'ai cru comprendre que vous n'étiez pas d'accord pour que la commission sanctionne elle-même des infractions à sa réglementation ou à la réglementation qui lui est accordée par le ministère des Transports.

M. Sainte-Marie: Nous disons d'abord que la commission contrôle elle-même l'application de ses règlements, oui, mais il n'est pas nécessaire qu'elle crée un organisme policier pour le faire; elle peut utiliser des organismes qui existent au sein du ministère pour faire cela. Lorsqu'il s'agit de sanctionner une infraction par l'annulation d'un permis, la commission peut le faire elle-même; mais lorsqu'il s'agit de sanctionner une infraction par une amende, à ce moment-là ce sont les tribunaux de droit commun qui devraient faire cela, et non la commission comme CEGIR semble le recommander.

M. Lessard: Vous faites la distinction entre la sanction par amende et la sanction par suspension.

M. Sainte-Marie: ... et la sanction par l'annulation du permis. Je vous ai donné l'exemple tout à l'heure des titulaires qui ne paient pas la cotisation à leur ligue, comme c'est arrivé ici à Québec, n'est-ce pas? La Commission des transports, à Québec, a annulé le permis d'un titulaire qui n'avait pas payé sa cotisation à sa ligue. A ce moment-là, c'est une sanction administrative qui relève de la commission. Par contre, si cette infraction au règlement avait été passible d'une amende, à ce moment-là, je crois que cela aurait pu aller devant les tribunaux.

M. Lessard: Ne pensez-vous pas que la suspension d'un permis est plus grave que l'application d'une amende?

M. Sainte-Marie: Je ne conteste pas cela, vous avez parfaitement raison. Est-ce que, à ce moment-là, toute décision sur infraction devrait aller devant les tribunaux judiciaires? C'est encore une décision d'administration politique qui ne relève pas de nous, mais ce serait peut-être une façon plus facile de régler le problème. Mais il faudrait que vous amendiez, à ce moment-là, une série de lois dans d'autres domaines que le transport pour rendre ça conforme partout.

M. Ferland: Je voudrais ajouter quelque chose...

Le Président (M. Bordeleau): Vous voulez ajouter quelque chose?

M. Lessard: Oui, M. Ferland.

M. Ferland: ... si vous permettez, M. le ministre. Je suis tout à fait d'accord quand vous dites que l'acte administratif de suspension de permis qui empêche quelqu'un de gagner sa vie, ni plus ni moins, pendant un temps indéterminé, est une chose qui va plus loin qu'une amende dans la majorité des cas. Je serais d'accord que ça revienne... Cela peut commencer à un niveau administratif, mais ça pourrait s'appliquer à toute l'administration du gouvernement. Que ce soit... qu'il y ait appel de ces décisions-là devant un organisme d'appel administratif, parce que le droit des gens est impliqué, vous avez raison là-dessus.

M. Lessard: Que pensez-vous, M. Ferland, de l'article 35 de la Commission des transports qui indique qu'aucune pénalité ou suspension de permis ou autre ne puisse être faite sans qu'il y ait d'abord condamnation par une cour de justice ordinaire? Est-ce que vous penseriez — je pose la question à vous ou à M. Sainte-Marie — que parce qu'on se plaint beaucoup de transport illégal, on se plaint beaucoup du fait que la commission n'a pas, à cause de cet article 35, comme tel les pouvoirs de pénaliser immédiatement un conducteur de taxi, un chauffeur de taxi, un propriétaire de taxi ou encore de camion de vrac, etc., de le pénaliser immédiatement, de telle façon que l'individu continue de faire du transport illégal pendant une période d'un an ou deux, jusqu'à ce qu'il y ait condamnation par une cour de justice ordinaire?

M. Ferland: Quand à moi, je veux bien que ce soit la commission, elle a un pouvoir quasi judiciaire, elle est déjà un tribunal, à la condition qu'il y ait — parce que ce serait plus rapide — une procédure judiciaire en vertu de laquelle le bonhomme aura le droit de se défendre si on touche à ses droits et à la condition — et cela serait l'idéal — qu'il y ait un tribunal d'appel en matière administrative d'une façon uniforme pour toute l'administration du gouvernement.

M. Lessard: Et que le droit d'appel suspende, comme c'est la coutume, la décision de la commission.

M. Ferland: Oui, sûrement, parce qu'autrement il sera dehors peut-être pendant longtemps si le tribunal d'appel prend trop son temps. Cela crée des injustices sérieuses.

M. Lessard: Oui, en fait, le danger serait d'être condamné avant d'être entendu.

J'aimerais, en dernier ressort... Vous insistez énormément sur la consultation. Je pense que c'est normal que tout groupe qui vient ici en commission, et on a insisté depuis le début, insiste sur la nécessité d'une consultation et d'informa-

tions avant de promulguer un règlement ou d'élaborer un règlement. Vous comprenez qu'en même temps, aussi, l'éternité au gouvernement, c'est hier. On est obligé, devant des problèmes — vous vivez dans le secteur du taxi, je le sais et on vit des problèmes sérieux qui demandent des solutions assez pressées — mais le problème c'est toujours un peu comme dans le vrac, il y a trop de permis par rapport au travail qui existe.

(11 h 15)

En plus de consulter, comme on le fait, de vous recevoir annuellement, discuter du mémoire, avoir une consultation au niveau des fonctionnaires, par l'intermédiaire du Conseil consultatif du transport, où il y aurait des gens nommés pour leur compétence et leur connaissance du taxi, est-ce que le Conseil consultatif du transport, selon vous, pourrait être un organisme de consultation valable, pour autant qu'il est représentatif — cela est théorique — de l'ensemble du secteur du transport au Québec? Est-ce que vous seriez favorables à l'une ou l'autre des modalités suivantes dans la constitution du Conseil consultatif du transport, soit un conseil consultatif constitué de délégués de groupements, d'associations, comme, par exemple, la ligue no 11 pourrait être déléguée par vote, nomination, etc., et pourrait déléguer un membre de son organisme au Conseil consultatif du ministère des Transports.

De telle façon, on aurait une série de délégués d'associations du camionnage du Québec, de l'ensemble des postes d'affectation du Québec, etc., de différents organismes. La deuxième modalité serait que le conseil consultatif soit constitué de personnes qui ne seraient pas directement des représentants. Dans la première formule, le danger que je verrais, et je voudrais avoir votre opinion, c'est que ça devienne un forum où il y a affrontement entre différents organismes quand il s'agit d'un règlement, et on ne serait jamais capable de faire l'unanimité.

Selon la deuxième modalité, ce seraient des gens nommés par le ministre, en consultation avec les organismes impliqués, mais qui ne seraient pas nécessairement des présidents, des vice-présidents ou secrétaires d'association, mais qui viendraient là comme des défenseurs, qui verraient le transport comme un secteur très large et qui ne seraient pas directement attachés à une association.

M. Ferland: Dans le premier cas, il n'y aurait pas une question de principe pour tous les organismes de même nature. Dans votre première suggestion, ça devient une fédération, ni plus ni moins. La difficulté va être la suivante: cet organisme est composé des délégués des différentes ligues. Prenons un cas concret, la ligue A-11, qui est ici devant vous, a une voix là-dedans, mais représente 5000 personnes et fait effectivement du travail. Quand nous nous présentons devant la commission pour des questions de tarifs, il y a cinq autres ligues, il n'y a pas de reproche là-dedans, qu'est-ce que vous voulez, là où ils sont 30, il y a un président, il fait ça dans la cave chez lui et il a un claviraphe à lui.

Elles se sont fiées à la ligue A-11, qui fait tout le travail, et qui a forcément les données et connaît les problèmes. Si la ligue A-11 a un délégué à cette fédération, dans cet organisme qui est noyé parmi tous les autres, les voix ne parlent pas le même langage. C'est une difficulté. Pour ce qui est du ministère, d'avoir des gens qu'il consulte, des gens nommés par le ministère, mon Dieu, on n'a pas un mot à dire, dans le fond, vous avez bien le droit de consulter qui vous voulez, à une condition. C'est que votre consultation comporte les données que les gens de la rue peuvent également apporter. Il va falloir trouver un moyen de confronter ça.

Par exemple, le rapport CEGIR vous parle du revenu moyen des chauffeurs de taxi à Montréal. On n'a jamais entendu parler de la méthode suivie pour arriver à ces chiffres, mais nous savons que ce ne sont pas les vrais chiffres, n'est-ce pas. Alors, il n'y a pas toujours de règle très précise, mais il y a des faits que seuls les gars de l'industrie connaissent et tout le monde serait bien gauche de s'en priver.

M. Sainte-Marie: M. le ministre, j'ai cru comprendre que vous parliez d'un conseil consultatif qui serait composé de différentes industries du transport. A ce moment, je pense que la ligue A-11 préférerait être représentée par un de ses administrateurs ou un de ses délégués, plutôt que d'être représentée par une personne sur laquelle elle n'aurait pas d'autorité.

M. Lessard: C'est là le danger, que ça devienne un affrontement.

M. Sainte-Marie: C'est ça, voyez-vous. Maintenant, est-ce que je peux me permettre de vous suggérer ceci? Le règlement no 6 comporte un article qui impose à chaque ligue de former un comité consultatif qui doit faire valoir ses représentations ou ses propositions ou consulter la Commission des transports. Y aurait-il moyen d'amender ce règlement pour y ajouter le ministère? C'est-à-dire que ce comité consultatif, formé par chaque ligue, aurait le droit, le pouvoir et l'obligation — le règlement 6 en impose l'obligation — de présenter, au nom de sa ligue, au ministère, à titre consultatif, ses suggestions ou ses propositions sur un problème donné. Là, — parce que, à l'intérieur de chaque agglomération que vous avez créée par le règlement no 6, il y a des problèmes différents qui varient, vous le savez comme moi — ce serait peut-être un premier départ, mais, à un conseil consultatif général, comme la Loi des transports le permet, je pense qu'il serait préférable, pour autant que nous sommes concernés dans le taxi, en tout cas, que ce soit un délégué sur lequel celui qui délègue ait un pouvoir.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie beaucoup. M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, à l'intérieur du mémoire qui nous est soumis, ceux qui sont à la table nous amènent quand même, quand ils font l'étude du rapport CEGIR, au coeur même du pro-

blême. Par certaines des constatations que vous faites sur l'enquête faite par le CEGIR, dans les termes que vous employez, je pense que vous définissez assez bien la confusion qu'on retrouve dans certaines des recommandations.

Vous dites qu'effectivement la commission, de par la Loi des transports, avait certains pouvoirs dont elle ne s'est pas servie, autant qu'elle aurait pu le faire; je pense que c'est une vérité quasiment de La Palice.

Je me suis toujours demandé pourquoi CEGIR... On dit, dans le rapport, que l'ensemble des commissaires, présidents et autres ont été consultés; s'il y a un malaise à la Commission des transports, après tant d'années d'existence, — depuis 1972 — vous avez raison de dire que ou les gens sont compétents et qu'on aurait dû se servir de leur expérience pour voir quels sont les malaises, quelles sont les failles dont se plaint l'ensemble des transporteurs et pour que ces ressources humaines-clés, qui ont été au cœur du problème, puissent, valablement, informer l'ensemble des transporteurs et le gouvernement des malaises qu'on a connus.

J'ai été extrêmement surpris de constater que la commission même, en son nom, n'ait pas présenté sa vision des choses, de l'expérience qu'elle a connue depuis ce temps, des malaises qui sont inhérents à une loi qui est préparée, aussi bonne soit-elle, avec les failles qu'elle contient, et l'ensemble des règlements, aussi nombreux les uns que les autres. Dieu sait s'il y en a des règlements dans le domaine du transport. On est rendu qu'on ne les appelle plus par numéro, il faut les classer par ordre alphabétique souvent, alors l'ensemble des transporteurs en viennent à en perdre leur latin. J'aurais aimé que la commission aille, sur place, étudier, vérifier carrément pourquoi il y a des délais injustifiés, dont se plaignent les transporteurs, pourquoi il y a eu trop de légalisme dans la Commission des transports, comment on utilise les effectifs de la commission, pourquoi elle ne s'est pas servie de tous ses pouvoirs.

Par contre, j'ai des divergences d'opinions avec quelques-unes des recommandations de votre mémoire. Je reviens au leitmotiv dont j'ai parlé depuis deux ou trois jours: dans mon esprit, ayant vécu l'expérience, quand on vous parle de pouvoirs délégués, c'est-à-dire de ne pas laisser entre les mains du ministre l'ensemble de la réglementation, à moins qu'on ne me fasse la preuve du contraire par des exemples pris dans d'autres provinces ou ailleurs, je ne changerai pas d'idée. Je disais, hier, que depuis que la Commission des transports est formée, à ma connaissance en tout cas, jusqu'au 14 novembre 1976, je n'ai jamais vu un seul règlement, pas un seul, qui n'a pas été préparé en collaboration étroite entre les officiers du ministère, les personnes-ressources responsables à la Commission des transports et après enquête avec les parties intéressées. Je pense que cela ne s'est jamais vu. Tout le monde a dit, évidemment, qu'il appartient au ministre de faire des politiques de transport, qu'il appartient au gouvernement de faire des politiques de transport. Mais,

quand vous parlez du pouvoir politique, je pense qu'on ne se cache pas la vérité; un parti majoritaire, c'est le gouvernement et il peut toujours faire adopter une loi.

Si on donne un pouvoir délégué, aussi délégué, soit-il, si, à un moment donné, le gouvernement trouve que les règlements ou la politique qu'il a énoncée... Cela change tellement vite dans le transport, cela lui est permis de revenir devant la Chambre pour changer une loi et faire en sorte que des règlements soient changés. Mais, quand il y a la provision même par pouvoir délégué que tous les règlements soient soumis au lieutenant-gouverneur en conseil, cela veut dire qu'en dernier ressort, c'est l'Exécutif qui va décider. Je pense que cela doit demeurer parce que la commission ne se présentera jamais devant le public. C'est le gouvernement qui va avoir à répondre de ses gestes. Je pense que cela, c'est une vérité qu'on semble trop oublier. Maintenant, on a beaucoup parlé du pouvoir judiciaire. On en parle dans votre mémoire, on en a parlé dans d'autres. On est parti d'un extrême qui était la Régie des transports et, quand je regarde l'ensemble des mémoires, il n'y en a presque pas qui veulent revenir à l'arbitraire de la Régie des transports. Je n'en ai à peu près pas vu. Ou, s'il y en a qui le veulent, ils n'ont pas semblé le dire en mots clairs, en tout cas.

Est-ce qu'on a bien des reproches à faire à la Commission des transports? On peut peut-être dire qu'elle a été trop pointilleuse, qu'il y a eu trop de légalisme, qu'il y a eu trop de délais administratifs; je pense que tout le monde en convient. Est-ce qu'on peut lui reprocher certaines erreurs dont on parle dans l'ancienne régie où des décisions n'étaient pas... Evidemment, je pense à des décisions connues du public et rendues à la face de toutes les parties intéressées. Je pense qu'il faut quand même avouer qu'on est peut-être parti d'un extrême et qu'on est peut-être trop à l'autre extrême. C'est là qu'est le malaise. Qu'est-ce qu'on peut faire, dans le milieu d'un tribunal administratif et d'un tribunal juridique, pour faire en sorte que le justiciable puisse y trouver son profit? C'est un peu pour cela que je dis que, pour le pouvoir délégué, c'est-à-dire permettre à la commission de faire ses propres règlements, je trouve qu'on joue sur les mots, parce qu'en dernier ressort, s'il se présente devant le lieutenant-gouverneur en conseil après un règlement préparé, supposément, par la Commission des transports et qu'il fait face à ses collègues des Richesses naturelles, des Terres et Forêts, de l'Industrie et du Commerce et si le gars qui est à la table du conseil, cela ne fait pas son affaire ou cela bousille son industrie, il va le savoir en maudit et il va falloir qu'il fasse réparer le règlement selon la volonté du pouvoir politique.

Je pense qu'en définitive, c'est un peu là qu'est le problème. Je voudrais revenir sur des points plus particuliers que vous avancez. C'est la première fois que je me laisse emporter, je m'excuse. Vous avez beaucoup parlé de consultation et il y a un malaise là-dedans. Je pense que c'est en

partie vrai. Devant des lois et des réglementations aussi diversifiées que celles des transports, dans un secteur qui change de semaine en semaine selon un mode de transport plutôt que l'autre, il est indiscutable que, même si on consulte l'ensemble des intervenants... Vous avez fait mention tantôt, en parlant du conseil consultatif, que vous avez des intérêts à défendre. Il n'est pas certain que l'autre ligue de taxi d'à côté n'a pas des intérêts un peu divergents à défendre.

(11 h 30)

J'ai souvenir que — je pense que ça se fait encore comme cela aujourd'hui — il y a une consultation qui se fait; elle ne se fait peut-être pas dans toutes les étapes qu'elle devrait franchir, mais il faut quand même admettre qu'à un moment donné, entre vous autres, les intervenants dans le taxi, qui êtes peut-être trois ou quatre, ceux qui sont dans le vrac ou dans d'autres secteurs d'activités, même avec la bonne volonté, la meilleure volonté du monde et avec honnêteté, vous avez vous autres vos revendications, ce qui est légitime. Il y en a un qui doit trancher et il doit trancher en pensant au consommateur qui va être celui, évidemment, qui va écoper tantôt. C'est pour ça qu'il y a un gouvernement. Il a à trancher et s'il tranche mal, il va en subir les conséquences.

Ceci m'amène à parler un peu des conseils consultatifs. J'en ai dit un mot hier ou avant-hier. Vous avez vous autres même mis le doigt sur le bobo. Si un de vos membres est délégué, il n'est pas certain que l'autre ligue va être heureuse des recommandations que vous allez faire. C'est ce que j'ai connu avec les meilleures valeurs que je pouvais rencontrer parmi ceux qui étaient dans le précédent conseil consultatif. Qu'on ne se fasse pas d'illusions. D'abord, le conseil consultatif sera toujours choisi par une décision politique, parce que ce sera toujours sur recommandation du lieutenant-gouverneur en conseil, à moins que le ministre ne délègue ses pouvoirs à l'ensemble des transporteurs et leur dise: Choisissez donc, et vous allez probablement choisir vos intérêts. C'est ce qui va arriver.

Je me suis demandé, en pensant à ça durant cette commission, puisqu'il y a tellement d'intérêts divers et que ce n'est pas possible qu'ils ne défendent pas leurs intérêts, s'ils vont au conseil consultatif — il y a un conseil consultatif de formé — si on ne devrait pas penser — ça coûterait peut-être de l'argent — en fonction d'aller vers certains universitaires, certaines personnes spécialisées dans les activités de transport, qui ne sont peut-être pas reliées directement à une association plutôt que l'autre, faire l'ensemble de la recherche sur l'évolution des transports et conseiller et le ministre et la Commission des transports dans ce sens-là. Aller vers des associations, même si elles avaient la meilleure volonté du monde, je pense que ce serait s'illusionner.

J'ai déjà été assez long, je ne voudrais pas revenir sur l'ensemble de vos recommandations et ce n'est pas le moment de parler forcément de l'ensemble des problèmes que vous rencontrez à l'intérieur de l'industrie du taxi.

Il y a une dernière constatation qui n'est pas faite dans le rapport CEGIR, mais que le ministre devrait prendre avec attention, qui est peut-être un des résultats des malaises de la Commission des transports. Il y a eu de nombreuses lois, de nombreux règlements dans le domaine du vrac. Cela a amené des dizaines de milliers de permis dans le taxi et ces choses-là. Je pense que le ministre des Transports devrait, en consultation avec le ministre des Finances, vérifier s'il ne serait pas possible de planifier davantage les travaux de la Commission des transports, pour qu'elle ne soit soumise, à des dates déterminées de l'année, disons, la fin de l'année financière ou le début de l'été, à des nombres de renouvellement de permis qui sont inacceptables à un organisme le mieux planifié possible, même s'il était mieux planifié qu'aujourd'hui.

Quand on pense à ceux qui sont dans le camionnage, dans le vrac, qui vivent surtout en période d'été, je pense qu'ils ont raison de dire: Est-ce que le 1er novembre ne devrait pas être la date des renouvellements? Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un échelonnage pour certaines catégories de permis, qui sont tellement importants et qui font que les forces de la commission sont prises devant des délais qu'elle ne peut pas respecter. Immédiatement, l'ensemble des transporteurs, de quelque niveau, aura des récriminations à faire.

Ce sont un peu les observations que je voulais faire. Si j'ai erré dans mes suggestions, libre à vous de me le dire, parce que c'est personnel; ça ne vient pas de quelqu'un qui a une formation juridique et je peux me permettre d'errer.

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

M. Chevette: Concernant la réglementation, dans votre mémoire, ça me semble différent de ce que vous avez affirmé, M. Sainte-Marie. Vous vous êtes déclaré d'accord à ce que la commission ait beaucoup plus d'autonomie dans la préparation des règlements, mais suite à une sous-question du ministre Lessard, vous avez dit, cependant, que le dernier recours, ce serait le lieutenant-gouverneur en conseil. Cela m'apparaît passablement différent. C'est purement et simplement le fait que la commission élabore le règlement, qu'elle le soumette au ministre pour fins d'adoption, il reste que l'autorité demeure au ministre ou au ministère et non pas à la commission.

M. Sainte-Marie: Je ne connais pas d'organisme qui puisse promulguer un règlement obligatoire susceptible de sanctions dans la législation provinciale où ce règlement ne doit pas être approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil. Je pense que c'est dans toutes les législations.

M. Chevette: Non, mais c'était...

M. Sainte-Marie: C'est dans ce sens-là qu'on le dit.

M. Chevette: ... pour faire préciser, parce qu'il y a des organismes qui, devant nous, disaient: Elaborez les grandes politiques au niveau gouvernemental, mais par la suite, laissez entière autonomie à la commission d'élaborer ses règlements, qu'ils soient conformes cependant aux grandes politiques. Ce serait déroger à la coutume où l'organisme paragouvernemental obtient un pouvoir de participation, mais pas de sanction finale. C'était pour vérifier cela.

M. Sainte-Marie: Oui. On dit: Que la commission élabore le règlement en consultation avec les intéressés, soumette le règlement à l'exécutif par la suite et ensuite, reprenne le règlement tel que l'exécutif l'accepte, le change ou le corrige.

M. Chevette: Si le contraire avait été avancé, je suis convaincu que, dans les faits, ce qui arriverait, c'est que la commission élaborerait ses règlements et, chaque fois qu'un groupe est mécontent, cela reviendrait de toute façon au ministre.

M. Sainte-Marie: Oui, mais...

M. Chevette: Le "chialage" arriverait quand même sur la table du ministre. Donc...

M. Sainte-Marie: ... il y aurait au moins le travail d'élaboration dont le ministre serait soulagé...

M. Chevette: Oui, mais dans les faits, je pense que les organismes paragouvernementaux...

M. Sainte-Marie: ... le travail de préparation.

M. Chevette: ... participent beaucoup à l'élaboration des règlements. Là-dessus, je serais entièrement d'accord avec le député de Charlevoix. Ils sont spécialisés dans tel secteur. On leur demande, bien sûr, d'élaborer les règlements. Il est évident cependant que les organismes paragouvernementaux doivent les élaborer en fonction des orientations politiques prises par le ministre.

M. Sainte-Marie: Mais nous avons souligné au ministre tout à l'heure qu'il est plus facile de travailler en consultation avec un organisme paragouvernemental qu'avec des fonctionnaires du ministère. N'est-ce pas?

M. Lessard: Ce n'est pas sûr, M. Sainte-Marie. Ce n'est pas pour déprécier les organismes paragouvernementaux, mais il reste toujours qu'il y a des gars qui sont élus, des personnes qui ont des responsabilités directes envers la population. Je ne veux pas parler de la Commission des transports, mais je pense qu'on est plus souple et on nous écoute plus peut-être que des organismes dont les membres sont élus pour dix ans et qui n'ont pas de responsabilité directe comme telle devant le public. C'est pour cette raison que je

vous posais la question tantôt. Est-ce plus dangereux d'aller d'un côté ou de l'autre? De toute façon, comme le disaient le député de Charlevoix et le député de Joliette-Montcalm, je pense que le ministre a toujours la responsabilité et le problème qu'il y aurait dans ces circonstances, c'est que des décisions ou une réglementation seraient faites par des organismes publics ou parapublics et c'est le ministre, de toute façon, qui serait responsable devant la population.

M. Ferland: Au niveau des élus, je suis tout à fait d'accord avec vous. Ils sont plus sensibles. C'est sûr.

M. Chevette: C'est-à-dire que ce sont les seuls redevables devant la population.

M. Ferland: Mais oui, c'est leur responsabilité. Mais notre propos n'était pas d'enlever...

M. Chevette: Il faut bien le clarifier.

M. Ferland: Non, non. Notre propos n'était pas de dire qu'on n'avait pas le contact avec ceux qui ont la responsabilité vis-à-vis de la population. On pense à une commission et on pense à une administration permanente...

M. Sainte-Marie: Nous disons bien que le ministre, que le Conseil des ministres est responsable de la réglementation.

M. Ferland: Notre contact est plus facile d'un côté que de l'autre. C'est tout ce...

M. Chevette: J'avais le goût de dire à M. Sainte-Marie tantôt en l'écoutant dire que c'était plus facile de travailler avec les fonctionnaires de la commission que les fonctionnaires du gouvernement ou du ministère: Si la commission vous pondait un règlement qui ne faisait pas votre affaire, quel type de fonctionnaires iriez-vous voir en second lieu?

M. Sainte-Marie: La réponse est toute simple. Nous aurions un appel devant le Conseil des ministres. C'est cela...

M. Chevette: Mais vous passeriez d'abord par les fonctionnaires gouvernementaux.

M. Sainte-Marie: On commence à négocier avec la commission. Si la commission n'accepte pas notre point de vue, on a un appel ensuite devant le Conseil des ministres, ce qu'on n'a pas autrement.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord. Je remercie les représentants de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxi de Montréal d'être venus présenter leur mémoire. J'appelle en deuxième lieu, comme deuxième intervenant, la Fédération des ligues de taxi du Québec Inc.

Si vous voulez présenter les gens qui sont à cette table.

Fédération des ligues de taxi du Québec Inc.

M. Saint-Cyr (Roger): J'aimerais présenter M. Jean-Guy Pelletier, président de la fédération et président de la ligue A-8. M. Rosaire Vaillancourt, trésorier de la ligue A-17, et moi-même, Roger Saint-Cyr, secrétaire de la fédération et secrétaire-trésorier de la ligue A-12. Maintenant, je cède la parole à M. Pelletier.

M. Pelletier (Jean-Guy): Bonjour. Nous, en tant que fédération, avons eu des contacts réguliers avec la ligue A-11 de Montréal.

M. Lessard: Une information pour les membres de cette commission. Est-ce que vous pourriez situer la Fédération des ligues de taxi du Québec par rapport, en fait, à d'autres organismes comme la ligue A-11, A-10, etc? Parce que tout à l'heure, on va avoir le Conseil du taxi et on va lui demander un peu la même chose. Combien de ligues représentez-vous dans l'ensemble du Québec? Les 53?

M. Pelletier: A l'heure actuelle, nous représentons des ligues dans la périphérie de Montréal. Nous représentons cinq ligues, partiellement: la ligue A-8, A-2, A-17, A-12 et A-5. Nous travaillons de concert et nous avons eu des rencontres avec la ligue A-11 et justement, tantôt, lorsque j'ai écouté certaines questions que vous avez posées sur le comité consultatif, les déclarations de la ligue A-11 ne peuvent pas impliquer une ligue comme la nôtre qui représente 200 permis dans une agglomération avec un représentant, alors que la ligue A-11 représente 5000 permis avec un représentant. C'est pour cela que la fédération travaille de concert avec la ligue A-11, mais elle ne fait pas partie de la fédération.

Notre mémoire est présenté aujourd'hui, pour commencer, avec l'approbation de la ligue A-11 lors d'une rencontre préalable. Nous aimerions déposer le mémoire de la ligue A-11 comme étant nos observations sur le rapport CEGIR. Nous avons ici un document très court qui va vous expliquer pourquoi nous avons pu présenter nous-mêmes, en tant que fédération, une étude complète. Avant de commencer à vous lire ce document, je tiens à mentionner le fait que nous avons reçu le rapport CEGIR six jours avant la date d'expiration du délai. Convoquer cinq conseils de ligues pour étudier un rapport de l'ampleur du rapport CEGIR en dedans de six jours, c'était pas mal difficile. C'est pour cela que nous avons consulté M. Sainte-Marie de la ligue A-11 et que nous avons accepté les déclarations de la ligue A-11 comme étant les nôtres, ayant déjà eu, dans les mois précédents, des rencontres à ce sujet. Lorsque le rapport CEGIR a été présenté, nous nous dirigeons vers le même but.

Nous avons un rapport très simple qui a été préparé par un chauffeur de taxi. Devant l'importance et l'intensité du rapport final de l'étude faite par la firme CEGIR sur la Commission des trans-

ports du Québec, le Conseil de la fédération des ligues de taxi du Québec a décidé de présenter un mémoire sur ledit rapport. L'espace de temps très limité — comme je l'indiquais tantôt — entre la réception du rapport et la date d'expiration du délai accordé, nous n'avons pu préparer un mémoire complet. Nos observations se résument à l'étude du rapport final.

(11 h 45)

Nous, de l'industrie du taxi, directement et entièrement concernés par cette étude de la firme CEGIR sur la Commission des transports du Québec, avons nettement l'impression que, bien avant cette étude, la commission a eu les mains liées par le ministère ou le ministre des Transports lui-même. Nous comprenons mal et nous acceptons difficilement le pourquoi d'une telle étude par le ministre alors que ladite commission n'a qu'un mandat plus que restreint, d'autant plus que toutes les décisions viennent directement du ministère.

Si ce dernier n'est pas apte à remplir sa fonction de ministère des Transports, on serait à même de se demander s'il ne chercherait pas plutôt un débouché en octroyant des responsabilités et pouvoirs accrus à la commission, ce qui serait peut-être une solution acceptable. Par contre, s'il cherche à annuler l'efficacité progressive et décisionnelle de la commission, nous, propriétaires artisans du taxi, sommes d'avis qu'il est bien évident, et cela devient du même coup urgent, qu'une sérieuse étude soit alors entreprise sur le ministère des Transports lui-même.

Nous recommandons donc que les pouvoirs de la Commission des transports soient élargis et plus étendus. Nous recommandons également que l'élaboration des règlements soit sous l'entière et totale responsabilité de ladite commission.

Cependant, cette élaboration devrait se faire en étroite consultation et collaboration de toutes les parties intéressées. Par la suite, le lieutenant-gouverneur en conseil serait appelé à approuver lesdits règlements élaborés par la CTQ. Il faudrait également prévoir dans la loi un pouvoir général et complet de régulation afin de rendre évidente la possibilité, pour la commission, d'utiliser différents modes d'intervention.

En conclusion, nous appuyons, à quelques exceptions près, les recommandations de la firme CEGIR et souhaitons ardemment que le ministre ait le courage, de préférence à court terme, de donner suite à la question par la consultation des intéressés et non par le bon vouloir des fonctionnaires en place. Car ces derniers n'hésitent pas à procéder devant l'intérêt évident de la perpétuité de leur fonction ou les avantages d'un patronage mal fait ou d'habitude au ministère des Transports.

Enfin, nous émettons des doutes et nous ne sommes pas d'accord avec les pouvoirs du ministre parce que nous croyons que les organismes impliqués sont là, d'abord et avant tout, pour défendre leurs intérêts.

Les ministres, procédant presque toujours par personne interposée, et soucieux de la politique

de leur gouvernement, peuvent évidemment se trouver en conflit d'intérêts. Nous pensons que le rôle du ministre des Transports devrait se limiter à énoncer des politiques et plutôt à donner pleine latitude à la Commission des transports du Québec.

Voilà pourquoi nous appuyons dans presque tout son ensemble les recommandations de la firme CEGIR et nous tenons à féliciter cette firme pour avoir su faire preuve de maîtrise dans l'atteinte de ses objectifs, tout en nous livrant un rapport très positif et complètement dénué d'ingérence ou d'influence politique.

Notre exposé est très court. Nous n'apportons de discussion sur aucun règlement parce que nous n'avons pas eu le temps de le faire et, comme je l'ai mentionné tantôt, à la suite des discussions entreprises avec la ligue A-11, nous étions pas mal d'accord sur le rapport A-11.

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

M. Lessard: M. Pelletier, d'abord, je tiens énormément à déplorer le fait que vous n'avez reçu le rapport que sept jours avant le délai pour présenter un mémoire. Cependant, je tiens à souligner qu'il y a quand même plusieurs mois déjà que j'ai rendu public le rapport CEGIR, tant à l'Assemblée nationale qu'en conférence de presse, et il se peut qu'il y ait eu erreur de la part du ministre ou des cabinets ou des fonctionnaires pour vous transmettre le rapport. Cependant, chaque citoyen et chaque organisme avaient la possibilité, il me semble, devant l'annonce publique... Depuis assez longtemps, j'avais déjà annoncé d'abord que la firme CEGIR allait faire une étude sur la Commission des transports. Par la suite, j'ai rendu public ce rapport; alors, toute personne pouvait s'adresser au ministère pour obtenir copie de ce rapport. Deuxièmement...

M. Pelletier: Je peux répondre à ça?

M. Lessard: Oui.

M. Pelletier: Vous avez mentionné que nous pouvions nous adresser au ministère pour avoir copie de ce rapport; vous avez bien dit ça? Nous tenons à souligner que nous, de la fédération, quand on s'adresse au ministère pour obtenir des copies de rapport, il n'y a pas de rapport pour la fédération.

M. Lessard: Pardon?

M. Pelletier: Quand nous, de la fédération, on s'adresse au ministère pour avoir des copies de rapport, il n'en existe pas pour la fédération.

M. Lessard: Est-ce exact? Est-ce que vous vous adressez au ministère pour obtenir un rapport...

M. Pelletier: C'est-à-dire qu'on s'est adressé au bureau de Montréal et il n'y en avait pas.

M. Lessard: Est-ce que vous avez laissé — il pouvait ne pas y en avoir cette journée-là — est-ce que vous avez demandé à ces gens de vous transmettre le rapport aussitôt qu'il serait disponible?

M. Pelletier: Nous avons, par téléphone, consulté la Commission des transports, un peu après l'enquête.

M. Lessard: Pas la Commission des transports, mais le ministère. Cette étude n'a pas été faite par la Commission des transports.

M. Pelletier: Suite à une réponse de la Commission des transports nous disant qu'aussitôt que le rapport serait prêt, on en recevrait une copie. Etant chauffeurs de taxi sur la route, à la journée longue, on s'est dit — et on n'avait pas de bureau ouvert en permanence — qu'on recevrait un rapport. Lorsque le rapport est arrivé, il était un peu trop tard pour convoquer les gens qui étaient répandus dans Longueuil, Montréal-Nord, l'ouest de Montréal, Laval, Terrebonne et d'autres endroits où on aurait pu travailler avec nous. J'ai bien mentionné qu'auparavant, pour prévenir un état semblable, nous avions eu des rencontres avec la ligue A-11 durant tout l'hiver.

M. Lessard: Vous étiez au courant qu'il y avait le rapport.

M. Pelletier: On était au courant qu'un rapport sortirait, mais quand, on ne le savait pas.

M. Lessard: En tout cas. Je ne comprends pas ou je comprends difficilement la conclusion de votre mémoire, les félicitations à la firme CEGIR "pour avoir su faire preuve de maîtrise dans l'atteinte de ses objectifs, tout en nous livrant un rapport très positif et complètement dénué d'ingérence ou d'influence politique", alors que la première déduction que vous faites à la page 1 de votre mémoire est simplement: "Nous, de l'industrie du taxi, directement et entièrement concernés par cette étude de la firme CEGIR sur la Commission des transports du Québec, avons nettement l'impression que bien avant cette étude, la commission a eu les mains liées par le ministère et le ministre des Transports lui-même".

M. Pelletier: Ce qu'on veut dire par là — et je vous lis un rapport que je n'ai pas composé moi-même — c'est qu'on a toujours été sous la nette impression que la commission agissait simplement selon les ordres du ministère et que...

M. Lessard: Pensez-vous sérieusement que lorsque la commission émet un permis à tel individu ou tel autre, c'est le ministre qui décide que la commission va émettre le permis?

M. Pelletier: La commission émet le permis selon le règlement no 6. Qui a fait le règlement no 6? C'est le ministère.

M. Lessard: C'est normal, la commission fonctionne à l'intérieur d'une réglementation qui

est un énoncé de politique générale dans le secteur du transport. C'est certain que dans tout organisme public ou parapublic, il y a un certain nombre de critères sur lesquels une commission doit se baser pour faire l'émission de permis ou pour appliquer une réglementation.

M. Pelletier: On comprend que la commission.

M. Lessard: De là à dire qu'elle a les mains liées ou muselées, ça va un peu plus loin! On donne une certaine autonomie à la commission, mais en relation avec des politiques générales du gouvernement, parce que sans ça, il n'y aurait plus de gouvernement, ce seraient des organismes publics, parapublics qui gouverneraient à notre place. Quand vous condamneriez le gouvernement, ce serait une condamnation des organismes publics et parapublics.

M. Pelletier: On comprend tout ça, mais on parle en tant que regroupement de ligues et la nette impression est que si on a certains problèmes qui ont été mentionnés par la ligue A-11 sur l'émission de permis, par exemple, ces délais n'ont pas été créés spécifiquement par la commission, ils ont été créés par la loi qui leur est donnée pour agir.

M. Lessard: Si on se base sur cette commission parlementaire et le rapport CEGIR, est-ce que la Commission des transports est trop muselée ou pas assez? Est-ce qu'on devrait lui donner plus de pouvoirs administratifs ou discrétionnaires sur la préparation de la réglementation?

M. Pelletier: Notre opinion, c'est que la commission devrait avoir les pouvoirs de division. J'ai entendu mentionner tout à l'heure que s'il y avait un comité consultatif, des groupements comme le camionnage en vrac et l'industrie du taxi pourraient venir en conflit. Mais si on remettait à la commission, comme l'a mentionné la ligue A-11 tout à l'heure, la décision de la vente de permis de taxi là où ça nous cause aussi des problèmes, la longueur de temps que ça prend pour faire un transfert de permis de taxi, que les ligues ne soient pas informées de ce transfert de permis de taxi — ce ne sont pas toutes les ligues qui peuvent se permettre d'avoir un homme à la journée longue pour aller faire un tour à la Commission des transports, faire des vérifications, à savoir s'il y a eu un transfert de permis, s'il y a quelque chose. Si une ligue a 35 voitures elle ne peut évidemment pas se permettre un secrétaire-trésorier ou un conseiller à longueur de journée.

M. Lessard: Combien de détenteurs de permis avez-vous, dans les cinq ligues que vous représentez?

M. Pelletier: Nous en avons environ 1200.

M. Lessard: Un autre paragraphe me laisse fort perplexe, dans la perspective des objectifs

que nous poursuivions, lorsque nous avons donné un mandat à la firme CEGIR, c'est le paragraphe suivant: "Si ce dernier — en parlant du ministère — n'est pas apte à remplir sa fonction de ministère des Transports, on serait à même de se demander s'il ne chercherait pas plutôt un débouché en octroyant des responsabilités et pouvoirs accrus à la commission, ce qui serait peut-être une solution acceptable. Par contre, s'il cherche à prouver — le ministère — qu'il faut museler davantage la commission, qu'il faut annuler l'efficacité progressive et décisionnelle de la commission, nous, propriétaires-artisans de taxis, sommes d'avis qu'il est bien évident et cela devient, du même coup, urgent, qu'une sérieuse étude soit alors entreprise sur le ministère des Transports lui-même."

Ce que je voudrais quand même souligner, M. Pelletier, c'est que ce n'est pas le ministre, du jour au lendemain, qui a décidé de nommer une firme, CEGIR, pour faire l'étude de la gestion, de l'administration, des décisions de la Commission des transports du Québec. Si tout le monde m'avait dit que ça allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, j'aurais dit: Continuez comme ça, ça va bien, et j'aurais bien aimé ça. Mais c'est à la suite de discussions avec différents secteurs du transport — donc des ligues de taxis, donc des propriétaires de taxis — que nous avons décidé de confier ce mandat à CEGIR. Nous avons énormément de plaintes, non seulement du secteur du transport, plaintes peut-être non fondées, — je me pose la question, à la suite de ces auditions — mais même des plaintes de députés, de gens qui se plaignaient à des députés de décisions de la Commission des transports, de décisions, comme on nous l'a souligné souvent, contradictoires, quelquefois contradictoires, ou encore des délais indus que comportait... C'est peut-être dû à la réglementation, mais ce n'est pas parce que le ministère veut confier ses responsabilités à d'autres, qu'on cherche les meilleures solutions possible pour améliorer l'activité de la Commission des transports.

Je peux difficilement vous comprendre; je me pose parfois la question si vous avez compris les objectifs qu'on poursuivait par la nomination d'une firme pour faire l'étude de la Commission des transports. On n'a pas d'arrière-pensée, justement, on est là. Vous dites que vous n'êtes pas consultés, mais justement cette commission depuis... En fait, il y a eu une commission en 1972, lorsqu'on a formé la Commission des transports et, là, on est rendu en 1979, il est peut-être bon qu'on se pose des questions sur la meilleure façon de rendre cette commission efficace, de la rendre plus efficace, non pas qu'elle n'ait pas été efficace. Mais il y a une chose que je trouve quand même curieuse; c'est que, à la suite de nombreuses plaintes — je l'ai fait parce que j'ai reçu des plaintes et la commission elle-même a très bien collaboré à cette étude et savait aussi qu'il y avait des problèmes spécifiques qui se soulevaient — il me semble que, devant cette commission parlementaire ou cette consultation, tout le monde a

semblé nous dire: Cela va bien, pas de problème. Hier, on a eu l'Association des propriétaires d'autobus, qui nous a dit: Nous, on est satisfaits de la Commission des transports. Vous autres, vous semblez dire: Nous aussi, on est satisfaits.

M. Pelletier: On semble être satisfaits.

M. Lessard: Je ne sais pas d'où viennent les plaintes que j'ai reçues de part et d'autre.

M. Pelletier: Lorsque vous recevez des plaintes, j'imagine que vous recevez des plaintes de tous les domaines du transport. Vous êtes-vous basés sur la totalité des plaintes ou si vous êtes basés sur le domaine où vous aviez le plus de plaintes pour faire cette enquête?

M. Lessard: On s'est basé sur le fait que les plaintes venaient d'à peu près tous les secteurs. (12 heures)

M. Pelletier: Mais, les plaintes ne se résument-elles pas, à ce moment-là, à un domaine particulier? Par exemple, dans le domaine du taxi, c'était surtout le temps pris pour le transfert d'un permis de taxi, la fixation des taux et tarifs à date fixe et la fixation par le ministère de la fin de l'année fiscale de chaque ville.

M. Lessard: Ce sont déjà des plaintes sérieuses. J'aimerais avoir, à un moment donné, de la part de la Fédération des ligues, des recommandations à ce sujet. Est-ce que, par exemple, les délais de transferts sont trop longs. S'ils sont trop longs, on l'a eu tout à l'heure, la Ligue A-11 nous a donné des indications à savoir qu'il devrait y avoir une façon automatique pour donner le transfert lorsque tous les rapports sont remplis, etc., ou encore, vous me parlez en fait de la fixation des taux et tarifs. Cela veut donc dire que si vous avez ces trois points que vous soulignez, c'est qu'il y a des problèmes qui se soulevaient au niveau de la Commission des transports.

M. Pelletier: Le problème de la fixation des taux et tarifs, par exemple, au niveau de la Commission des transports, j'imagine que si cette dernière décide que de telle date à telle date elle va entendre les demandes de fixation des taux et tarifs, à ce moment, elle agit sur un règlement qu'elle a en main. Le règlement qu'elle a en main est fait par le ministère des Transports.

M. Lessard: Question qu'on se pose là. Est-ce que cette réglementation devrait aller à la commission ou rester au ministère et même si elle restait au ministère, est-ce qu'il devrait y avoir plus de souplesse à donner au niveau de la discrétion de la commission? Dernière question, à la page 3 vous dites: "En conclusion nous appuyons à quelques exceptions près les recommandations de la firme CEGIR et nous souhaitons ardemment que le ministre ait le courage, de préférence à court terme, de donner suite par la consultation des intéressés — qu'est-ce que vous voulez dire? en tout

cas, je reviendrai — à la question et non pas par le bon vouloir des fonctionnaires en place." Je voudrais savoir, à un moment donné, "donner suite par la consultation des intéressés à la question", quelle question et est-ce que vous désiriez avoir une autre consultation avant qu'on donne suite ou pas aux recommandations du rapport CEGIR?

M. Pelletier: Ce que ce paragraphe veut dire, c'est que tout simplement il faut se l'avouer, il existe toujours certains conflits et sur consultation, la consultation n'existe pas ou à peu près pas.

M. Lessard: Qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui?

M. Pelletier: Aujourd'hui, mais quand l'enquête CEGIR s'est faite, c'était je crois il y a tout près de deux ans. Aujourd'hui, c'est deux ans plus tard. Le contexte est changé.

M. Lessard: Oui, mais il y a quand même...

M. Pelletier: Et on n'a pas plus de consultations, à l'exception de la commission d'aujourd'hui.

M. Lessard: A ma connaissance, nous aurons CEGIR tout à l'heure ou cet après-midi, mais il y a eu consultation du secteur des taxis. C'est certain qu'une consultation comme celle-là, comme il y a eu, en fait, j'ai déposé un rapport dernièrement, où il y a eu une autre consultation de toutes les ligues. C'est certain que dans deux ans cela change.

M. Pelletier: Vous avez semblé agir, tout à l'heure, en voulant élaborer la question, l'affaire au ministère, comme nous autres on l'a élargie. Notre consultation, on a tendance à la faire porter du côté du ministère et non pas du côté de la commission. Du côté de la commission, la consultation est facile.

M. Lessard: Quand vous parlez...

M. Pelletier: Il n'y a pas tellement de problèmes de consultations du côté de la commission. Tout ce qu'ils peuvent nous répondre, c'est que c'est écrit dans le règlement. Ce sont les réponses.

M. Lessard: Quand vous dites: "Par la consultation des intéressés à la question." Quelle question?

M. Pelletier: Pardon?

M. Lessard: "Par la consultation des intéressés à la question et non pas le bon vouloir des fonctionnaires en place."

M. Pelletier: On veut dire, la question là-dessus, c'est la question générale dans le domaine du taxi. Tantôt vous avez parlé de comité consultatif et la Ligue A-11 a mentionné qu'évidemment eux autres représentent 53% de la province de Québec. C'est évident que s'il n'y avait qu'un

porte-parole dans un comité consultatif, ce ne serait pas juste envers la Ligue A-11. Mais, la consultation, à ce moment, c'est que nous on serait entièrement d'accord que les consultations des ligues ou des représentations de ligues comme la nôtre, en accordant peut-être un statut spécial à la Ligue A-11 qui représente, comme je vous l'ai mentionné, 53% des permis de taxi de la province de Québec.

M. Lessard: Donc, la Fédération des ligues de taxi, normalement, qui à mon sens, je comprends que Montréal est un secteur bien spécifique, c'est une région bien spécifique...

M. Pelletier: On voit Montréal comme un secteur spécifique, oui. Mais on sait, par exemple, qu'en étant dans la région métropolitaine, il faut normalement travailler dans le même sens, dans la même direction que la ligue A-11, parce qu'on est touché par les mêmes problèmes.

M. Lessard: Mais il n'y a pas moyen d'avoir un interlocuteur, quand on parle d'une fédération des ligues de taxi, où, au moins, on pourrait parler de la fédération des ligues de taxi de Montréal où toutes les ligues pourraient être représentées, quitte à avoir une représentation proportionnelle aux membres?

M. Pelletier: Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Lessard: Il n'y aurait pas moyen — tout à l'heure, c'est pour ça que je vous ai fait préciser et je ne voudrais pas élargir trop, parce que ce n'est pas l'objectif de la commission, mais il y a quand même des problèmes très sérieux dans le secteur du taxi — d'avoir une fédération qui serait peut-être la fédération des ligues de taxi de Montréal, mais où toutes les ligues de Montréal seraient représentées, quitte à avoir, dans votre représentation, une représentation proportionnelle au nombre de membres que chaque ligue représente, pour avoir un interlocuteur?

M. Pelletier: La fédération a été fondée dans ce but. Mais on ne peut pas se présenter dans une ligue et lui attacher les mains dans la fédération, si la ligue calcule qu'elle peut se fier sur le travail que la ligue de Montréal va faire, que la fédération va faire et qu'un autre groupe peut faire.

M. Lessard: D'accord, je vous remercie beaucoup, monsieur.

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

M. Mailloux: M. Pelletier, je pense qu'autant dans le domaine du taxi que dans celui du transport en vrac, si on n'avait pas le problème de volume pas assez élevé pour satisfaire aux exigences et permettre à chacun de gagner sa vie, il y aurait moins de critiques qui seraient formulées, autant par le taxi que par le transport en vrac. D'abord, il y a une question de volume à transporter.

A l'intérieur de votre mémoire — c'est vous qui le présentez — je constate que, comme dans plusieurs autres qui se sont présentés, vous avez constaté des délais trop grands, des difficultés que CEGIR a probablement cherché à mettre devant les yeux du législateur, de même que devant les intervenants. Cette commission-là, forcément, regarde de quel côté la Commission des transports pourrait améliorer ses services.

Par contre, si je fais référence à un énoncé du juge Bouchard qui a produit un mémoire devant cette commission, il va un peu à l'inverse de ce que vous me dites. Vous voudriez que la Commission des transports ait tous les pouvoirs requis, afin d'éliminer les erreurs que vous constatez au ministère des Transports. Le juge Bouchard dit, dans des mots qui lui sont propres — je ne les fais pas miens — "La Commission des transports, d'abord, ne s'est pas servie en entier des pouvoirs que lui accordait la Loi des transports et elle a été trop pointilleuse sur les règlements. Elle a voulu faire trop de légalisme et cela a sauvegardé son image et c'est l'autre qui est blâmé, le ministère".

A toutes fins utiles, c'est une réflexion qu'il a faite. J'ai dit tantôt moi-même que la Commission des transports, par la Loi des transports, avait une certaine latitude, je pense — je dis ça comme profane — dont elle ne s'est pas servie autant qu'elle aurait pu le faire. Je ne dis pas qu'elle a mal fait. Si elle a voulu, évidemment, n'être accusée d'aucun malaise, elle s'en est tenue aux règlements qui étaient votés par le lieutenant-gouverneur en conseil, c'est-à-dire par le milieu politique.

Par contre, je voudrais simplement revenir, quitte à donner... J'ai déjà tantôt apporté certaines considérations. Vous dites, à la page 2 de votre mémoire: "La commission devrait utiliser différents modes d'intervention".

Je voudrais que vous tâchiez de m'éclairer un peu. On a blâmé assez vertement l'arbitraire de certaines décisions de l'ancienne Régie des transports. On a blâmé l'arbitraire et là, on dit: Que la commission ait plus de latitude. Au moment où on donne plus de latitude à la commission pour qu'elle puisse étirer le règlement, j'ai bien l'impression qu'à ce moment-là la commission va être drôlement accusée des fautes que vous reprochez actuellement à des fonctionnaires du ministère, parce qu'il va falloir forcément qu'il y ait de l'arbitraire là-dedans à la minute où on va élargir le règlement. Je voudrais que vous m'expliquiez où cela doit commencer, les pouvoirs de la commission, et où cela doit se terminer, avec la latitude que vous voudriez qu'on lui accorde. Je pense que vous ne parlez pas de délais, de ces choses-là. Ce sont des pouvoirs administratifs de la commission qui peuvent être, je pense, en partie réglés, mais, à l'intérieur d'un règlement, où commence-t-on et où arrête-t-on? Si le règlement est mal fait, le lieutenant-gouverneur en conseil peut le changer. C'est son devoir de le changer.

M. Pelletier: Je crois que vous me posez une question... Je ne suis pas un avocat et je ne suis pas...

M. Mailloux: Moi non plus.

M. Pelletier: ... quelqu'un qui a fait les règlements de la Commission des transports. Je suis quelqu'un qui les a tout simplement subis directement ou indirectement. Où doivent commencer les pouvoirs de la Commission des transports et où doivent-ils se terminer? Je crois qu'il faudrait y penser un peu. Je ne peux pas vous donner personnellement une réponse comme cela. C'est à y penser assez sérieusement.

M. Mailloux: Parce que la commission fonctionne à l'intérieur de règlements.

M. Pelletier: Elle fonctionne à l'intérieur de...

M. Mailloux: Même si c'était elle qui préparait les règlements, le lieutenant-gouverneur en conseil les aurait acceptés quand même. Il faudrait qu'elle fonctionne à l'intérieur de cela. Si cela devient un tribunal administratif, un corps administratif, avec bien de la latitude, on va retourner à quelque chose qu'on a condamné, semble-t-il. Je conviens qu'il y a trop de légalisme et il y a peut-être des délais évidemment qui devraient être écourtés.

M. Pelletier: Au moment où vous mentionnez qu'on a condamné la Régie des transports, évidemment...

M. Mailloux: Qu'on ait l'arbitraire de certaines décisions. C'est ce que je voulais dire.

M. Pelletier: Pardon?

M. Mailloux: L'arbitraire de certaines décisions.

M. Pelletier: Oui, mais il faut dire qu'à ce moment-là, la réglementation qui a existé dans le transport n'était pas la même réglementation qu'on a aujourd'hui et il fallait s'appuyer sur quelque chose avec l'amplification des taux et tarifs, chaque ville demandait son augmentation de taux et tarifs qui était affichée pendant X nombre de jours à la porte de l'hôtel de ville, et la Régie des transports prenait six mois pour régler le problème. Le tarif entrait en vigueur quand la ville lui disait que cela entrait en vigueur. Ce n'était pas le même système qu'on a aujourd'hui. A ce moment-là, je ne vois pas tout à fait la comparaison entre la régie et la Commission des transports de ce côté-là.

M. Mailloux: Je voudrais vous donner le seul exemple que j'ai vécu moi-même comme membre de la trésorerie, des pouvoirs très grands de la Commission des transports face à un gouvernement qui doit se présenter devant un public donné à intervalles réguliers. Quand on donne — ce qu'elle a d'ailleurs, la Commission des transports... Vous autres, c'est d'établir des fourchettes à l'intérieur desquelles vous pouvez fonctionner.

Quand la Commission des transports — je ne me rappelle pas en quelle année — à l'intérieur d'une fourchette que lui avait donnée le ministère, par règlement, s'est prononcée sur l'augmentation qu'on pouvait consentir dans le transport écolier, je me rappelle qu'à ce moment-là, au moment où la décision a été rendue, elle n'a pas été teintée de politique. C'était la décision de la Commission des transports, après étude du milieu et d'un profit à laisser à l'ensemble des transporteurs écoliers. Quand, comme membres de la trésorerie, ce matin-là, on a appris les coûts supplémentaires que cela allait entraîner, je vous dis que les pouvoirs de la commission étaient assez étendus, parce que, immédiatement, le ministre des Finances a sursauté devant le paquet de millions que cela imposait aux contribuables. C'est vous dire que les pouvoirs de la commission sont déjà pas mal étendus.

M. Pelletier: Puisque vous parlez de fixation de taux et tarifs, on a fait il y a trois ou quatre ans, chez certaines ligues des recommandations justement sur ces fourchettes dans le règlement no 6 dont vous parlez. Je pense que si on allait dans certains casiers, on les retrouverait encore sur les tablettes. Elles auraient dû être appliquées à ce moment-là et peut-être qu'on n'aurait pas les mêmes problèmes qu'on a aujourd'hui dans la fixation des taux et tarifs et cela n'entraînerait pas au contribuable un déboursé aussi considérable. Le commerce du taxi aurait été aussi rentable pour le propriétaire de taxi qu'il pourrait l'être à l'heure actuelle, peut-être plus rentable avec ces fourchettes. Mais j'ai mentionné tantôt que la consultation ne se faisait pas là et je vais vous donner un exemple. Si, par exemple, nous — je représente l'agglomération A-8 — ne nous étions pas présentés au ministère des Transports au moment de la préparation du règlement no 6, par exemple, dans la ville de Laval, qui est assez importante au Québec, on n'aurait jamais été consultés.
(12 h 15)

Par contre, les cultivateurs — je n'ai rien contre les cultivateurs — du septième rang de la quatrième division étaient consultés pour établir un tarif qui nous touchait, nous. On avait consulté, à ce moment-là, trois ou quatre propriétaires de taxi de la ville de Montréal, cela venait de finir, c'était cela. Il a fallu nous avancer nous-mêmes, découvrir par nous-mêmes que ça existait, que l'enquête était en cours — c'était l'enquête Bossé, à ce moment-là — et si on n'avait pas fait ce mouvement, on n'aurait rien eu.

M. Mailloux: Merci.

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

M. Lessard: Quand vous dites que vous n'êtes pas consultés, est-ce que vous êtes convoqués devant la commission pour défendre vos objectifs en ce qui concerne la fixation des tarifs?

M. Pelletier: Oui.

M. Chevette: Est-ce que vous pourriez répondre à une petite question? Quand vous dites que le cultivateur du septième rang a été consulté, il n'a pas figuré encore au feuillet de la commission parlementaire, il va venir en tant que consommateur, mais c'est l'Association des consommateurs qui est allée consulter ses membres; il était de même, je pense, loisible au directeur...

M. Pelletier: Je n'ai...

M. Chevette: Laissez-moi finir, ce ne sera pas long. Il était de même loisible au directeur des ligues de consulter ses membres. Surtout un chauffeur de taxi, monsieur, c'est lui qui nous fournit les nouvelles, parce que c'est dans les journaux, quotidiennement. Je ne prends pas un taxi à Montréal, sur la rive sud, sans voir le Journal de Montréal sur le siège, le Devoir. Vous avez le temps de lire, vous le savez, vous avez trop de permis. S'il y avait moins de permis de chauffeur de taxi, vous auriez moins le temps de lire et vous feriez un peu plus d'argent. A partir de là, vous allez me faire croire que vous ne saviez pas qu'il y aurait une enquête, vous n'avez pas fait de réunion pour consulter vos membres et vous reprochez à l'association des consommateurs — je ne sais pas s'ils sont ici...

S'ils ont fait leur devoir, est-ce que vous pouvez reprocher à un groupe de dirigeants d'une association de consulter ses membres?

M. Pelletier: Je peux vous répondre, vous dire ce que j'ai mentionné au début de l'enquête? Je me reporte en arrière, je ne me reporte pas à aujourd'hui. Je me reporte, à ce moment-là, à 1970, 1971 et 1972. La réponse que j'ai donnée se rapporte à ce moment-là, parce que la consultation n'avait pas été faite.

M. Mailloux: Vous parliez de l'enquête Bossé, si j'ai bien compris.

M. Pelletier: C'est cela.

M. Mailloux: D'accord.

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

M. Lessard: Juste une dernière question. Vous avez vu l'enquête CERHU sur l'ensemble du taxi, les 53 ligues, dans l'ensemble du Québec, ont été consultées, les chauffeurs de taxi ont été consultés. C'est une enquête qui a duré combien de temps? Deux ans? Six mois? Vous avez été consultés pendant cette enquête sur le règlement no 6?

M. Pelletier: Il y a une chose, M. le ministre, que vous ne semblez pas vouloir saisir. Quand vous faites de la consultation... A ce moment-là lors de l'enquête CERHU, que vous avez mentionnée, vous avez fait de la consultation par petits groupes de ligues, deux ligues ou trois ligues à un endroit, deux ligues ailleurs, deux ligues ailleurs.

C'est évident que ces gens n'ont pas eu le temps de se consulter entre eux, et, dernièrement, à la fixation des taux et tarifs par la commission, il y a eu une division établie. Il y a eu trois grosses divisions établies, je les ai devant moi, sur un papier. Si la consultation avait été faite au niveau de ces divisions, peut-être qu'on n'en serait pas arrivé aux mêmes réponses qu'on a apportées séparément.

M. Lessard: C'est là qu'il serait important, justement, d'avoir une fédération des ligues qui regroupe l'ensemble des ligues du Québec.

M. Pelletier: On l'a fondée, la fédération des ligues.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, comme membres de la fédération des ligues du Québec, d'être venus présenter votre mémoire. Nous passons au prochain intervenant immédiatement, soit le Conseil québécois du taxi Inc.

Si un des représentants voulait bien présenter toute la délégation.

Conseil québécois du taxi Inc.

M. DesAutels: Je vais m'en faire un plaisir, M. le Président, M. le ministre, messieurs les députés. Nous représentons le Conseil québécois du taxi Inc. Les personnes que vous voyez assises à la table sont toutes...

Le Président (M. Bordeleau): Excusez-moi, si vous voulez vous asseoir pour qu'on puisse mieux vous entendre avec le système...

M. DesAutels: Alors, les personnes assises de chaque côté de la table sont des représentants de chacune des régions du Québec. J'insiste là-dessus, elles représentent la région parce qu'elles ont été élues par les ligues de chacune des régions. Au bout de la table, vous avez le représentant de la Mauricie...

Une Voix: Si vous voulez bien donner les noms pour les fins du journal des Débats.

M. DesAutels: Pardon, les noms?

Une Voix: Pour les fins du journal des Débats.

M. DesAutels: Alors, M. Guilbert... Quel est votre prénom, M. Guilbert?

M. Guilbert: Michel Guilbert...

M. DesAutels: M. Michel Guilbert est président de la Ligue de Trois-Rivières et représentant de la région de la Mauricie.

M. Paquet: ...

M. Garon: Gilles Garon...

M. DesAutels: M. Maurice Paquet, représentant de la région 21. M. Gilles Garon, qui est le suivant, est secrétaire-trésorier de la Ligue de Baie-Comeau et en même temps représentant de la région no 9. À côté de M... le deuxième voisin ici, c'est M. Patrick Morin, président de la Ligue centrale de Québec, A-36, et en même temps représentant régional des cinq ligues de Québec. Mme Lise Brien est membre du Conseil québécois du taxi à titre de vice-présidente élue l'an dernier. À ma gauche, M. Jérôme Saint-Martin, président de la Ligue de Drummondville et en même temps représentant régional de la région 4 sud, c'est-à-dire Drummondville; dans chaque région, il y a quatre ou cinq ligues. M. Poliquin est président intérimaire du Conseil québécois du taxi parce que notre président a dû démissionner pour raison de santé il y a quelques mois. M. Armand Laflamme, de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, président de la Ligue de Chicoutimi et représentant élu, lui aussi, de sa région. J'insiste sur la question d'élection parce que toutes ces personnes ont été élues dans chacune des régions. D'autres personnes seraient venues, mais, comme l'Abitibi, c'est un peu loin, le Bas-du-Fleuve aussi, c'est la même chose, mais, dans chacune des régions, ce que nous allons dire au sujet du rapport CEGIR a été exprimé dans chacune des régions, devant 38 ligues, et les 38 ligues, à l'unanimité — les représentants régionaux sont ici pour l'affirmer, si je ne me trompe — ont approuvé, le texte que nous allons vous soumettre.

Mémoire présenté devant la commission parlementaire au mois d'août sur CEGIR. Maintenant, je dois insister sur le fait que nous avons lu CEGIR et le mémoire exprime nos pensées, mais en regard de CEGIR et non pas en regard de constituer un autre ministère ou l'administration, etc.

Nous avons extrait de CEGIR les paroles et les textes qui suivent:

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît! Est-ce que vous êtes bien M. DesAutels?

M. DesAutels: Excusez-moi, je ne me suis pas nommé. L'humilité même. Oui, Gérard DesAutels, excusez-moi.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, ça va permettre une meilleure discussion.

M. DesAutels: Je suis le directeur général du Conseil québécois du taxi. En lisant le rapport CEGIR, il nous vient une impression générale qui est exprimée sous le titre du paragraphe: Impression générale: Les données et faits rapportés par CEGIR dans la partie "annexe" de son rapport paraissent justes. D'ailleurs, ces faits et vœux qui les accompagnent, cueillis par CEGIR, viennent pour la plupart des transporteurs eux-mêmes: On souhaite, on recommande, on fait ceci, on fait cela. Les faits et observations que rapporte CEGIR dans le volume "Rapport final" sont, pour la plupart, également vrais et utiles, même si quelques corrections devraient être apportées.

Par contre, l'étude reste superficielle en plusieurs points que nous aurions aimé voir étudier en profondeur. Certaines conclusions et énoncés restent théoriques et non objectifs. CEGIR se défend d'avance que certaines études auraient dépassé son mandat alors qu'ailleurs, l'auteur, à quelques reprises, écrit qu'il a dû élargir ce mandat.

Par contre, les grandes recommandations du rapport sont illogiques car elles ne découlent pas des faits rapportés. Si appliquées, elles auraient pour résultat d'empirer les situations, les erreurs d'orientation, les doublages de dépenses, d'opération et de juridiction, choses justement rapportées par CEGIR comme mauvaises, comme nuisibles au système actuel.

Globalement, nous rejetons donc la plupart des recommandations faites par CEGIR dans son étude de la Commission des transports du Québec. Nous ne voulons pas passer de Charybde en Scylla. En contrepartie, à la suite des faits constatés par CEGIR et des expériences vécues par les transporteurs du taxi dans toutes les régions du Québec, nous suggérons un système centré sur la base régionale, proche du transporteur et du public de chaque région, permettant des opérations simples, peu coûteuses, réunies sous un même toit, sans une commission autonome et indépendante même du Conseil des ministres.

C'est l'impression générale. Nous tombons dans les détails.

Le Président (M. Bordeleau): Un instant, s'il vous plaît, je m'excuse de vous interrompre. Etant donné qu'il est 12 h 30, selon le règlement qui nous régit ici en commission parlementaire...

M. DesAutels: Le règlement no 6?

Le Président (M. Bordeleau): Non, ce n'est pas le règlement no 6, je pense que c'est l'article 150, mais je ne voudrais pas donner de chiffre exact parce que je n'ai pas le texte ici. Je voudrais simplement avoir l'accord des membres de la commission pour pouvoir continuer à entendre votre mémoire jusqu'à la fin, avant de lever la séance.

Des Voix: Consentement.

Le Président (M. Bordeleau): Consentement. Vous pouvez continuer, M. DesAutels.

M. DesAutels: Vous voulez dire que nous allons continuer tout de suite?

Le Président (M. Bordeleau): C'est ça.

M. DesAutels: On constate au départ que l'échantillon québécois où CEGIR est allé cueillir ses renseignements concernant le taxi ne comprend pas: l'Abitibi (la région no 8), ni la région no 7, Hull, ni le nord de la région de Montréal (région no 6), ni l'Estrie (région no 5), ni Trois-Rivières (la région no 4), ni le centre (région no 4 sud). C'est noté à la page 6 de l'annexe Taxi "échantillon".

Chaque fois que nous allons rapporter un texte de CEGIR, la page est indiquée pour référence facile.

Le rapport CEGIR donne l'impression d'une thèse de maîtrise, exposant d'une façon anatomique et objective les observations de l'auteur, lequel, cependant, ne tient pas compte de ces mêmes données dans ses conclusions et recommandations, lesquelles viennent même trop souvent en contradiction avec ses constatations.

Premièrement, l'auteur s'arrête longuement à ses théories dont l'application pratique reste à prouver, étant donné que des théories et applications contraires semblent également réussir.

CEGIR écrit que c'eût dépassé son mandat que de s'arrêter à l'étude de la dérégulation, page 26. Pourtant, à la page 24, CEGIR écrit que son mandat a dû s'élargir pour couvrir le processus de régulation lui-même. Il ne veut pas étudier la dérégulation, mais il veut étudier la régulation. L'auteur continue, à la page 26: "Malgré la tendance dans certains pays vers la dérégulation, malgré les expériences relativement heureuses de non-régulation dans certains autres, les innombrables études sur ce sujet ne parviennent pas à se prononcer de façon définitive sur l'une ou l'autre formule."

Malgré cette situation d'ambiguïté, et sans en avoir approfondi l'étude, l'auteur pose comme principe de base que la régulation de l'industrie des transports au Québec constitue son point de départ pour ainsi dire a priori. Ce processus de régulation, page 27, inclut diverses fonctions dont l'élaboration de réglementation et l'application, le contrôle, l'exercice d'une discrétion et l'utilisation de divers modes d'intervention.

L'auteur, page 29, conclut que cette formule doit être confiée à un organisme autonome plutôt que sous la responsabilité du ministère, bien qu'il n'y ait pas unanimité quant à la meilleure formule, c'est-à-dire que cette responsabilité soit confiée au ministère ou à un organisme indépendant et autonome.

CEGIR déclare même, page 26, "The minister must have policy control over the board". C'est contraire aux recommandations qu'on va faire plus tard. Comment cela serait-il possible avec un organisme dont les décisions sur la réglementation, l'étape initiale, seront présentées au lieutenant-gouverneur en conseil par-dessus la tête du ministre, le grand responsable du ministère.

Organisme autonome et indépendant, ce sont des mots de CEGIR. C'est pourtant le propre d'une saine administration que toute division administrative, tout organisme soit lui-même contrôlé et surveillé. Les événements récents du COJO, de certains collèges, pour ne pas les nommer dans la région de Montréal, de certaines municipalités qui sont des corps pratiquement autonomes, ont démontré, après tant d'autres faits, la nécessité d'un contrôle continu, surtout lorsqu'il s'agit d'intérêt public, non seulement au niveau des revenus et dépenses, mais également au niveau des opérations. On peut donc se demander par qui et comment s'exercerait un minimum de contrôle sur tel organisme autonome et indépendant du ministère

et que deviendrait la responsabilité ministérielle? (12 h 30)

CEGIR note un manque de coordination entre les éléments opérationnels de l'ensemble du ministère et de la commission. On peut encore se demander comment le principal coordonnateur des rouages du ministère des Transports, le sous-ministre et ses adjoints pourraient coordonner dans un mouvement d'ensemble des opérations dont une importante partie serait confiée à un organisme indépendant et autonome.

L'auteur, à la page 30, décrit que: "Présentement, — ce sont des mots très importants — le rôle que joue la commission pourrait, à toutes fins utiles, être assumé tout autant par le ministère. — C'est évidemment la question qui se pose immédiatement — On peut tout de suite, alors, se demander pourquoi maintenir et renforcer un parallélisme actuel comportant forcément encore un doublement des opérations et des dépenses. CEGIR rapporte le budget des dépenses de la commission de \$7 300 000, utilisant les services de 340 employés, — ça, c'est dans la partie annexe du rapport; le deuxième volume — que d'argent et que de monde! Or, a), b), c) et d) découlent du paragraphe 7.

En fait, 90% des décisions rendues dans le camionnage — page 50 de l'annexe 2 — sont pour accorder les demandes, dont seulement de 2% à 5% sont rejetées. 95% des soumissions pour le transport d'écoliers sont acceptées — annexe 3, page 33 — Les contrats sont accordés pour six ans, ce qui rend très peu fréquents les contacts avec la commission. D'ailleurs, les transporteurs trouvent inutile l'approbation annuelle des tarifs par la commission.

70% des décisions rendues par la commission portent sur des transferts de permis et 99% de ces requêtes sont accordées automatiquement; 22 149 décisions et 99% de ces requêtes qui portent sur les transferts de permis, c'est-à-dire 70%, sont accordées automatiquement.

En page 33 de l'annexe "camions", CEGIR rapporte que "des permis ont été accordés par la commission plusieurs mois après que le travail fut terminé". CEGIR continue en rapportant l'incapacité de la commission à contrôler le nombre de permis et à faire respecter les taux et tarifs et blâme le système de procédures judiciaires dont s'est entourée la commission. C'est un blâme très important dans l'ensemble de l'étude, de jeter le blâme sur le système de procédures judiciaires dont s'est entourée la commission. Elle ne satisfait pas aux prescriptions de contrôle et ne peut exercer de sanctions qu'un an ou deux après l'infraction.

A la suite de ces derniers chiffres qu'on voit — 99%, 95% etc. — il eût été intéressant et constructif, pour appuyer certaines recommandations futures, de savoir de CEGIR comment se répartissaient les dépenses du budget annuel de \$7 300 000 et comment se répartissaient les tâches des 340 employés, — publié dans les tableaux de la section annexe — surtout lorsque l'on constate que les autres organismes de même niveau, placés dans ces mêmes tableaux, — les tableaux compa-

ratifs dans l'annexe — le plus haut, avec 83 employés, dépensent \$1 800 000. On peut ajouter tout de suite que la Commission des transports de l'Ontario, qui ne touche peut-être pas aux taxis elle-même, n'a quand même dépensé que \$600 000 dans la même année avec 33 employés.

CEGIR écrit, à la page 65, "que la commission est en ce moment un organisme judiciaire... dont la direction générale a mené 810 enquêtes l'année dernière; 780 de ces 810 enquêtes — c'est-à-dire environ 95% ou 96% — n'ont eu pour objet que de vérifier des changements d'adresse. Et, par-dessus tout, aucune enquête de nature socio-économique, chose très grave..." constate CEGIR.

Nous aurions aimé savoir de CEGIR comment une trentaine de millions ont été dépensés depuis cinq ans pour occuper tant de monde et pour obtenir de si minces résultats. Que serait-ce donc dans l'éventuelle commission proposée?

Premières conclusions.

L'exposé de ces seules données — il y en a d'autres — démontre, au dire même de CEGIR — ce sont toujours les mots de CEGIR — l'inefficacité administrative de la commission, l'inopportunité de l'orientation "judiciaire" que s'est donnée cet organisme indépendant qui, à l'occasion "régule" trop, son éloignement de la base et même des autres divisions du ministère... On reste donc perplexe devant les premières recommandations de CEGIR qui recommande, page 48, "que l'élaboration des règlements soit sous l'entière responsabilité de la Commission des transports du Québec... lesquels règlements devront être approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil".

A la suite, il y a les mots très importants qui suivent:

"Que l'on prévoie dans la loi, un pouvoir général et complet — je crois que c'est très clair comme mots — de régulation des transports pour la commission..."

A notre avis, de telles recommandations ne découlent pas des faits rapportés. Le parallélisme coûteux, cause de frictions et d'incoordination administrative, serait amplifié; par exemple, CEGIR suggère de continuer ce "mal" — elle appelle cela un mal — le fait que la commission donne le permis et que ce soit le BVA qui donne les plaques. CEGIR suggère de continuer ce mal nécessaire, que la commission émette les permis et que le BVA remette les plaques d'immatriculation. Le rapport CEGIR fait donc une bonne présentation "anatomique" des faits, mais plusieurs de ses conclusions ne découlent pas de ces mêmes faits et sont faits a priori.

L'aspect physiologique et fonctionnel du système proposé laisse également à désirer. Ainsi ne va-t-il pas assez en profondeur sur les implications administratives et budgétaires de ses recommandations. Le tableau comparatif, en première page des annexes, présente, pour fins de comparaison, des organismes qui semblent disparates à bien des points de vue si on en juge par les différences entre les données relatives au budget, au nombre de membres du personnel, au nombre de décisions rendues. Exemple no 2. La plupart des services ou

divisions ou comités suggérés par la commission renouvelée existent déjà dans le ministère. CEGIR n'explique pas comment se ferait la transition, quel budget cela supposerait, quel personnel cela prendrait et quelle serait l'attribution des tâches. Exemple no 3. Puisque le ministère — on reprend les mots de CEGIR — "pourrait assumer toutes les tâches actuelles de la commission", nous aurions aimé voir CEGIR analyser la situation, si la commission n'existait pas. Qu'est-ce qui arriverait?

Le ministère pourrait donc réaliser, en les prenant à son compte, les activités actuelles de la commission. Ce sont les mots de CEGIR. Récemment, la Direction générale de la planification et du développement du ministère s'est vu donner comme objectif d'assurer la régulation touchant le fonctionnement du domaine du transport, dans le cadre des politiques et stratégies définies. Le ministère a donc répondu, avant même le rapport de CEGIR, au manque de politiques que celui-ci allait rapporter. Le ministère peut donc "réguler", c'est encore CEGIR qui le dit. Le ministère a organisé un service — page 81 — de surveillance des taux et tarifs (division du BVA) dans l'organigramme du ministère, service que la commission n'a jamais pu exercer. Le BVA émet les permis de chauffeur de taxi et doit continuer à les remettre, dit CEGIR. Le BVA remet les plaques d'immatriculation aux véhicules spécialisés, taxis, motos, etc.

Selon le rapport lui-même, le ministère possède déjà la plupart des services anciens et futurs que CEGIR voudrait confier à la commission, dont le rôle pourrait être assumé tout autant par le ministère qui a déjà colmaté plusieurs failles de son fonctionnement.

Comment donc peut-on vouloir confier à un organisme statique et inefficace, selon les mots de CEGIR, des divisions, des services et des responsabilités existant déjà et opérant de mieux en mieux dans un ministère en heureuse évolution, chose constatée par CEGIR?

Il n'est pas question d'absoudre le ministère qui a sa part de problèmes et participe aux difficultés constatées, par exemple, dans les délais, dans le manque de politiques globales, ce qui entraîne de multiples amendements aux règlements, comme CEGIR. Surtout, ce que je veux dire, l'éloignement de la base. C'est extrêmement important dans la question d'administration globale. Recul devant certaines illégalités dans certaines ligues. Il n'est pas question pour nous de défendre qui que ce soit, mais, s'il y a deux maux, nous devons choisir le moindre. Nous devons choisir celui qui a constaté ces failles et qui est déjà en train de les colmater; nous devons choisir celui qui est déjà le mieux organisé pour permettre un système de régulation à plusieurs paliers qui, suivant la politique du gouvernement, s'est déjà dirigé vers une décentralisation administrative rapprochée de la base.

Depuis cinq ans qu'elle existe, la commission n'a donné aucune garantie d'amélioration de son inefficacité. Nous croyons donc avoir neuf chances sur dix que nos problèmes se régleront d'ici un an avec un ministère en train de se remodeler alors

que cette probabilité n'a qu'une chance sur dix de réussir dans cinq ans, avec un organisme encore figé dans ses murs.

Conclusion: Nous contestons donc les premières recommandations de CEGIR, c'est-à-dire que la recommandation devienne, avec pleins pouvoirs, un organisme indépendant et autonome. Nous suggérons, au contraire, que la commission soit abolie, du moins pour autant que cela touche les taxis, et que ses attributions actuelles soient réparties dans les divers services du ministère. Que la réglementation demeure aux mains du ministre et du sous-ministre dans la division de planification et de développement et que les principales activités touchant les tarifs et les permis soient confiées au Bureau des véhicules automobiles déjà en charge d'une bonne partie de ces activités, le BVA se prolongeant dans un réseau régional dont vous avez ici devant vous des représentants déjà nommés, déjà élus, déjà amorcé par l'installation de directeurs régionaux, installés dans chaque région, auxquels on devrait accorder plus de pouvoirs décisionnels, de façon que les transporteurs régionaux participent aux délibérations et aux décisions qui les affectent.

Page 95. Lorsque CEGIR recommande que la Cour d'appel du Québec entende les appels des décisions finales de la commission sur des questions de droit, CEGIR ne fait qu'augmenter — CEGIR vient de dire que la commission est par trop judiciaire — CEGIR ne fait qu'augmenter le caractère trop judiciaire du processus d'opération de la commission, système que blâme justement CEGIR.

CEGIR, en toutes lettres dit, quelque part, que les troubles qu'a eus la commission dans son fonctionnement et avec des transporteurs, etc, etc, c'était qu'elle était trop judiciaire. Ensuite, justement, page 95, CEGIR arrive et recommande que la Cour d'appel entende des appels, des décisions finales de la commission, pour prolonger le processus judiciaire.

CEGIR recommande, deuxième paragraphe, que l'appel ne suspende pas l'exécution de la décision de la commission. Les ligues de taxi, les propriétaires de taxi, déjà exaspérés par ces procédures judiciaires longues et coûteuses seraient donc moins bien protégés que nombre de criminels ou fraudeurs dont l'appel, justifié ou non, suspend l'exécution d'une décision des cours de justice.

J'ai justement entendu d'ailleurs, ce matin, quelqu'un de la commission, de la ligue qui s'élevait contre cela. Je ne sais pas si, messieurs, vous avez déjà assisté à la procédure initiale quand on paraît devant la commission, mais vous êtes debout dans la boîte aux témoins et vous jurez: Je jure de dire la vérité, rien que la vérité. Alors, le représentant d'une ligue ou même une personne qui vient demander une simple augmentation de \$0.10, il est obligé de jurer de dire la vérité, rien que la vérité, il est sous serment et il donne son nom et son adresse et tout le bazar.

Troisième recommandation de CEGIR: Qu'aucun recours au ministre ou au lieutenant-gouver-

neur en conseil ne soit institué. C'est le comble! CEGIR recommande donc que le système surpasse et dépasse non seulement l'autorité du ministre, mais même celle du Conseil des ministres. On s'attendrait peut-être à trouver de telles recommandations dans un pays totalement totalitaire. C'est-à-dire que quelqu'un, pour une raison — je prends un exemple un peu frappant — quelqu'un s'est fait enlever son permis de taxi. La décision finale est rendue par la commission. Il faudrait que le monsieur en question se rende en Cour d'appel, débourse \$2000 ou \$3000 encore, attende un ou deux ans, et comme le CEGIR recommande aucun appel possible, c'est-à-dire que l'exécution de la décision de la commission ne soit pas suspendue par l'appel, le pauvre gars va attendre un an, deux ans avant que l'appel soit définitif et, à ce moment, il va avoir son permis de taxi. Je prends un exemple un peu simple, mais c'est exactement ça quand même qui pourrait arriver.

L'auteur du rapport CEGIR lui-même trouve qu'il serait aussi important d'aligner ces questions personnelles de la commission. Ce sont les mots de CEGIR, encore une fois, qu'elle s'est orientée dans une voie trop judiciaire et égaliste. Il veut maintenant prolonger cette voie jusqu'à la Cour d'appel.

Les travailleurs du taxi en ont assez de ce système qui oblige les ligues, cadres auxquels ils sont obligés d'appartenir, à dépenser des centaines et des milliers de dollars en frais de cour et d'avocat — et je devrais dire aussi en cas de déplacement. Je ne sais pas si je peux vous en soulever un. M. Gilles Garon de Baie-Comeau, voulez-vous simplement dire qu'est-ce qui est arrivé quand vous vous êtes présenté devant la commission il y a un an ou deux? Vous n'aviez pas d'avocat. Qu'est-ce qui est arrivé?

M. Garon (Gilles): Il nous a été refusé de plaider notre cause. Cela prenait un avocat pour représenter notre ligue.

M. DesAutels: M. Garon vient de Baie-Comeau, il a fait à peu près 700 à 800 kilomètres et il arrive devant la commission sans avocat. Il était pressé et il venait demander une augmentation de tarifs, je crois. A la commission, on lui a dit: Monsieur, vous n'avez pas de procureur, vous reviendrez dans une couple de semaines. C'est à peu près cela qu'on a dit?

M. Garon (Gilles): Oui.

M. DesAutels: Alors, il a fait 400 milles, si vous voulez, il paie son trajet, il paie l'hôtel, il paie toutes ces choses là pour se faire dire qu'il n'a pas d'avocat. Heureusement qu'il y avait un avocat dans la salle qui a offert au président de représenter la ligue en question. Alors, il s'est entendu. Baie-Comeau a accepté, bien sûr, plutôt que de retourner et faire encore un autre mille milles. Ils ont accepté cet avocat qui n'était pas du tout au courant du dossier. Il a fallu qu'ils mettent l'avocat au courant du dossier et celui-ci a fait son devoir.

Cela a bien été, mais quand même, on allait renvoyer ce monsieur à deux semaines. Il venait de Baie-Comeau. Pour l'Abitibi, c'est la même chose. Quand on parle de distance et qu'on s'en vient à Québec, les gens de Rivière-du-Loup, de Rimouski, de Baie-Comeau et de Chicoutimi, il y a tout de même une limite.

Les travailleurs du taxi en ont assez de ce système. Les travailleurs du taxi en ont assez de cette procédure qui les oblige à venir prêter serment "de dire la vérité et toute la vérité" pour prouver que les Arabes, enfouis dans leur harem et les compagnies de pétrole excitées par leurs profits les obligent à payer de plus en plus cher le prix d'une essence qui, de 20%, va bientôt constituer de 25% à 30% de leurs frais d'exploitation. C'est rendu qu'il faut que nos gars prouvent que la gazoline va augmenter, que les pneus ont coûté plus cher. Or, les Arabes, ce sont eux les grands responsables. Il faudrait aller en Arabie chaque fois.

Ce que recommande CEGIR ne ferait que retarder de plusieurs mois et de plusieurs années, au coût de milliers de dollars pour celui qui est en appel, la solution à ces problèmes lesquels, pour la plupart, peuvent se régler à une table.

Sortons le taxi de la cour plutôt que d'y prolonger son séjour et la situation s'améliorera. (12 h 45)

Comme disait le curé à propos de son Eglise, notre démocratie et notre système parlementaire s'en iraient chez le diable.

Nous contestons donc fortement les recommandations de la page 95 du rapport CEGIR.

Nous appuyons la recommandation de CEGIR, page 111, d'enlever de la loi l'obligation de nommer des juges à l'éventuelle commission.

Nous nous inquiétons de la recommandation au sujet du mode de nomination des membres de l'éventuelle commission à même des listes présentées au ministre par cette même commission car, autonome et indépendante, elle risquerait de manquer d'objectivité.

Il reste souhaitable que les associations de transporteurs soient consultées, car elles connaissent leur milieu.

Nous appuyons les recommandations 29, 31 et 32 de la page 111, mais suggérons que la durée du mandat des membres de l'éventuelle commission ne dépasse pas cinq ans, tout en étant renouvelable.

Le rapport mentionne, page 117, que la commission projette de se déconcentrer dans 17 régions administratives du Québec. C'est un excellent rapprochement de la base.

Mais, continue toujours CEGIR, "en établissant un contrôle conjoint avec le BVA et le service de l'inspection, et en embauchant quelque 50 autres employés, toujours selon CEGIR, il y aurait encore là source évidente de conflit de juridiction."

C'est bien sûr. Il y a déjà des conflits de juridiction au niveau de la tête ou au deuxième niveau. Si vous placez dans une commission, dans un bureau régional du BVA, la commission là-dedans, le BVA, la police, tout le bazar, le diable va prendre tout de suite, c'est bien sûr, parce que

l'autorité va être divisée en trois, c'est aussi simple que cela. C'est CEGIR qui le dit à part cela. D'ailleurs, le bureau des véhicules compte déjà un directeur régional dans chacune des régions administratives du Québec. Il serait tellement plus simple d'élargir son mandat et de lui confier régionalement les tâches touchant les tarifs et les permis. Seulement une parenthèse. 99% des permis de transporteurs du taxi sont émis automatiquement. Alors... Il serait beaucoup plus simple d'élargir son mandat. Un tel système proposé par le Conseil québécois du taxi est traité ci-après, très simple, d'ailleurs, simple, pratique, permettant des décisions rapides, proches du territoire et des transporteurs, un bureau régional ou, selon l'appellation que nous suggérons, un bureau régional des transports, prolongement du BVA, pour garder l'autorité évidemment, répondrait infiniment mieux aux besoins du public et aux intérêts des transporteurs.

Dans cet esprit de décentralisation, de rapprochement de la base, laquelle devrait participer aux décisions affectant ses destinées, il me semble, nous pouvons lire, à la page 123 du rapport CEGIR, que la décentralisation régionale — il parle de la commission évidemment — auprès des bureaux régionaux du BVA constitue l'unique solution aux problèmes actuels de coordination, dans l'ensemble des opérations évidemment. Enlevons le mot "commission" de ce paragraphe et ce sera parfait.

Nous maintenons qu'il y aurait de graves risques de conflit de juridiction; d'ailleurs, pas plus dans les régions qu'à Québec ou à Montréal, nous ne pouvons appuyer la présence de la commission à cause de ces conflits possibles, en notant tout en passant que la firme CERHU dont M. le ministre a parlé tout à l'heure a fait la même constatation: l'importance de la régionalisation des décisions en regard des transporteurs et des besoins du public.

Dernière page. CEGIR lui-même formule de sérieuses réserves sur ce projet de la commission qui serait trop coûteux — page 111 — alors que le système que nous proposons ne le serait pas. Nous allons plus loin que CEGIR dans la régionalisation du système. Dans ce que nous proposons, la base, c'est-à-dire le public et ceux qui servent le public, le milieu, les ligues de taxis auxquelles les membres du taxi sont obligés d'appartenir, les transporteurs, le public local seraient enfin en contact continu avec l'autorité, laquelle pourrait agir immédiatement, en connaissance de cause, sans que l'on ait à envoyer à tout moment un inspecteur, sans pouvoir de décision, essayer d'analyser en quelques heures des problèmes auxquels, trop souvent par le passé, des solutions boiteuses ont été apportées.

Conclusion générale. Nous contestons l'ensemble du rapport CEGIR sur l'étude de la Commission des transports du Québec. Ces recommandations sont contraires aux conclusions qui découlent *prima facie* des faits rapportés. Le système proposé perpétuerait en les augmentant la plupart des défauts actuellement constatés. Le système proposé serait encore plus fermé aux

transporteurs et aux autres divisions gouvernementales, tout comme l'ancienne régie, alors que CEGIR rapporte au début de son texte que la disparition de cette régie fut causée par sa trop grande indépendance et rigidité. Là, CEGIR recommande encore une commission qui serait plus indépendante et plus autonome qu'elle ne l'est actuellement.

Le système proposé négligerait presque totalement la responsabilité ministérielle du ministre, du sous-ministre et même du Conseil des ministres. Au point de vue administratif, il faut quand même laisser une chance à celui qui veut coordonner ces opérations de pouvoir le faire. S'il y a un organisme complètement indépendant et autonome qui fait la moitié des opérations sans que personne ne puisse jamais rien lui dire, au point de vue administratif, ce sont des millions dépensés inutilement, avec un dédoublement et un...

J'arrive à la dernière page, je m'excuse, la voici. Notre position et nos suggestions. Tenant compte des faits rapportés par CEGIR, mais non de la plupart de ses recommandations; tenant compte des faits et constatations que nous avons observés sur les lieux, dans les ligues de taxi de chacune des régions du Québec; tenant compte des observations des travailleurs du taxi rencontrés dans leur milieu de chaque coin du Québec — le Conseil québécois du taxi est allé dans tous les coins du Québec — nous faisons nôtres les recommandations suivantes, oubliant même l'existence de la commission en question, en ce qui touche le taxi, en tout cas.

Dans chaque région du Québec siège déjà un directeur régional du BVA qui remet les plaques d'immatriculation, qui fait passer des examens aux candidats chauffeurs de taxi et qui émet leur permis. Nous suggérons que les pouvoirs de ce directeur régional soient élargis, qu'il forme dans sa région — à Rimouski, par exemple, la région 01, à Chicoutimi dans la région 02, à Québec dans la région 03, c'est aussi simple que cela — un bureau régional des transports, que ce bureau compte le gérant régional du Conseil québécois du taxi lorsqu'il y sera traité de questions touchant le transport de personnes, que ce bureau compte, en outre, le représentant régional du camionnage lorsqu'il sera question de transport de marchandises.

Nous suggérons que tout problème de transport local et régional — on parle de consultations, souvent, la consultation faite seulement à la tête, c'est inutile d'y penser, cela ne vaut pas la moitié des efforts pour ce que cela donne; la consultation doit être faite à la base et dans la région, et c'est là qu'il faut commencer — relève de la responsabilité de ce bureau.

Que toute décision touchant les permis de transport de personnes, de propriétaires de taxi de chauffeurs de taxi, de tarification, de permis de limousine et aéroportuaires qui amènent bien des troubles actuellement dans plusieurs ligues, ainsi que les questions de quotas, de sanctions disciplinaires, de nettoyage du secteur (fantômes) qui pullulent dans tout le Québec, nous suggérons que tous ces problèmes relèvent d'abord de ce

bureau régional des transports ou, du moins, qu'aucune décision ne soit prise par quelque autorité que ce soit sans la recommandation de ce bureau présidé par l'autorité, c'est-à-dire par le directeur régional du BVA.

Nous suggérons qu'un recours soit possible à l'encontre des décisions de ce bureau régional ou de toute autre autorité, d'abord au chef du secteur taxi, lui-même placé sous l'autorité du directeur général du BVA ou encore au Tribunal des transports et qu'un autre recours, si nécessaire, soit possible auprès d'un ombudsman des transports, lui-même responsable administrativement au sous-ministre en charge — un ombudsman qui siège au Québec pour l'ensemble de l'administration. Pourquoi ne pas en avoir un simplement pour le ministère des Transports, parce que, comme disait le représentant du Parti libéral tout à l'heure, excusez-moi, M. le député de Charlevoix, le transport change, le milieu change, les problèmes changent à toutes les semaines. Alors ça prend quelqu'un de disponible et non pas des histoires de délai de trois mois à chaque fois. Un ombudsman qui ne serait que dans le transport, ça aiderait beaucoup.

CEGIR recommande que l'éventuelle commission se dote d'un comité du transport des personnes et d'un comité du transport des marchandises. Ces deux comités existent déjà au ministère. Il suffirait de les loger au BVA en leur ajoutant des facettes sectorielles. La nécessité de la régionalisation a été constatée par CEGIR, comme dans le rapport CONTAX, comme par la commission elle-même, puisqu'elle veut en faire un projet.

Le système de réseau régional de bureaux régionaux est approuvé par les officiers d'une quarantaine de ligues, exactement 38, consultées à ce jour avec une unanimité totale. Partout où nous avons passé, il y avait par exemple dans telle région, quatre ligues, dans l'autre région il y en avait six, dans d'autres il y en avait... Toutes les ligues ont accepté à l'unanimité l'exposé que nous venons de lire et, comme pour inciter davantage, on ajoute que la décentralisation régionale auprès des bureaux régionaux du BVA constitue l'unique solution aux problèmes actuels de coordination, j'ajouterais des délais et d'éloignement de la base.

Messieurs, nous vous remercions. Nous espérons que votre appétit n'est pas trop aiguisé.

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

M. Lessard: D'abord, je tiens à vous remercier, chacun des membres de la délégation, d'être présent aujourd'hui ici. Je pense que c'est un effort considérable d'avoir une représentation aussi régionale.

En même temps, je constate qu'il y a eu un travail énorme de fait au niveau des ligues de taxis concernant le rapport CEGIR. Je pensais qu'il n'y avait pas de problème sur la commission jusqu'à ce que votre rapport arrive. Je constate qu'il y a des problèmes.

Il y a eu là un travail de consultation, un travail de recherche et, sans appuyer complètement toutes les recommandations, particulièrement la recommandation d'abolir complètement la Commission des transports, je pense qu'il y a des problèmes très sérieux que vous soulevez, en particulier concernant la régionalisation, concernant certaines responsabilités qui incombent à la Commission des transports et qui, peut-être, pourraient être plus automatiques, puisque vous indiquez que 99% des renouvellements de permis de taxi se font presque automatiquement. Il y a certainement des choses à corriger pour enlever le judiciaire, le légalisme au niveau de la Commission des transports.

J'aimerais cependant, M. DesAutels, je vous avoue que je suis très surpris de la recherche énorme qui a été faite et de l'épluchage que vous avez fait du rapport CEGIR, quoique, avec des bouts de phrase, on puisse faire pendre un homme. Il reste qu'il y a des problèmes que vous soulevez qui sont très sérieux. J'aimerais, pour les membres de la commission parlementaire et, en même temps, pour le journal des Débats, que vous nous précisiez le rôle de la ligue des taxis au Québec, puisqu'on a eu la fédération ce matin, on a eu la ligue no 11, on sait ce que c'est, mais quel est le rôle du Conseil québécois du taxi et depuis combien de temps avez-vous été constitués? Combien de ligues regroupez-vous? Je pense que vous avez indiqué que c'était une quarantaine. Est-ce que vous touchez à la région de Montréal?

M. DesAutels: En un mot, le Conseil québécois du taxi a été constitué à la demande de 31 ligues qui s'étaient réunies à Montréal, dans un colloque initial, en novembre 1977. C'est à la suite de ça que nous avons commencé à regrouper les ligues de taxi. Il y a 54 ligues de taxi dans le Québec et, là-dessus, il y en a au moins quatre ou cinq qui ne fonctionnent pas; à Gaspé, c'est un peu loin; à Haute-riive, les membres ne collaborent pas non plus. Il y a 48 ou 49 ligues dans le Québec qui travaillent, selon les règles données.

Le Conseil québécois du taxi a été incorporé il y a dix mois et, depuis ce temps, surtout depuis janvier ou février, depuis huit mois ou neuf mois, on travaille à rassembler les ligues de taxi du Québec autour d'un noyau central qui s'appellerait le Conseil québécois du taxi.

Quant le rapport CEGIR a été publié, c'est une chose que le conseil québécois devait étudier, mais avant de présenter cela devant la commission, on a cru bon de faire le tour des ligues, de faire approuver le mémoire par tout le monde; d'abord par le Conseil québécois du taxi; ensuite par les régions. En même temps, nous avons procédé tranquillement à la restructuration du Conseil québécois du taxi, c'est-à-dire que, dans chaque région, il y a quelqu'un élu par ces ligues et, quand les problèmes régionaux viendront sur le tapis, il y aura un interlocuteur immédiatement prêt, renseigné sur le milieu local.

Ces douze représentants régionaux vont constituer et constituer — ça va se consacrer à la

prochaine réunion — les bureaux des conseils d'administration, si vous voulez, du Conseil québécois du taxi. Le Conseil québécois du taxi aura donc un représentant de chacune des régions du Québec dans son administration.

Au sujet de Montréal même, la ligue de Montréal n'est pas membre du Conseil québécois du taxi, non plus que les quatre ou cinq ligues qui font partie de la fédération. Tout à l'heure, on entendait parler de 5300 permis, ce qui représentait 50%, ce qui me permet aussi de dire que, dans le rapport annuel du ministère des Transports, page 42 — il y a seulement deux ligues — on dit: "On compte maintenant plus de 13150 véhicules-taxis au Québec. Ce n'est pas 10 000, c'est-à-dire qu'il y en a 10000 en opération très probablement, mais, à cause des transferts, à cause des délais, etc., la commission a émis 13 150 permis et il y a 13 150 véhicules-taxis au Québec, c'est indiqué dans le rapport officiel du ministère. Alors, la région de Montréal compte à peu près, en tout, dans l'île et les banlieues environnantes, un peu plus que 6000 véhicules, mettons entre 6000 et 6200; sur 13 150, ça donne à peine 50%, c'est-à-dire que les 38 ligues... Maintenant, si on se met à décompter les permis, on peut se demander si tous les permis sont en exploitation, et on n'en finirait jamais.

Mais le mémoire que vous venez d'entendre représente 38 ligues, représente dix régions et les gens ont tous assisté, les présidents, pas tous les membres, ont assisté, les officiers des ligues ont assisté aux réunions et ceux qui avaient des choses à dire les ont dites. Tout le monde, à l'unanimité, a approuvé ça.

(13 heures)

Les membres des ligues qui font partie du Conseil québécois du taxi — moralement il y en a au moins 38, comme je l'ai dit tout à l'heure — ont payé leur adhésion au Conseil québécois du taxi. Nous demandons \$15 par permis, dont \$5 seraient pris pour remettre à la région, pour que le bureau régional du taxi puisse fonctionner, c'est-à-dire que ça reviendrait à \$10 de cotisation. Il y a actuellement 13 ligues qui ont payé, il y en a au moins cinq ou six qui vont payer, mais, à cause des cotisations qui n'entrent pas assez rapidement ou à cause de problèmes financiers, et des problèmes financiers — je regrette — parfois créés par la commission, pas par la commission elle-même, mais par ses exigences judiciaires, comme une petite ligue des environs de Montréal, qui fait deux apparitions devant la commission; il lui fallait un procureur, \$400 chaque fois, ça fait \$800 et son budget est de \$600. C'est ce qui arrive, des histoires de ce genre. Ces ligues ne peuvent pas apporter tout de suite leur cotisation au conseil, elles n'ont pas d'argent; mais ça va se faire, je crois, très bien, ça va se consacrer davantage à mesure que les opérations vont se dérouler.

Au Conseil québécois du taxi, nous avons fait des études, par exemple, sur l'assurance automobile, et, cet après-midi, nous rencontrons le président de la Régie de l'assurance automobile; nous avons fait des études sur l'assurance-personne; nous avons des études sur le nombre, sur le sur-

plus; enfin, il y a un tas de choses que nous avons faites. Disons, par exemple, les colloques; nous avons organisé deux colloques. On a organisé un congrès, on a étudié CEGIR. Nous allons présenter un autre mémoire devant une commission parlementaire à la fin d'août sur le Code de la route. Ce sont des choses que nous faisons. Petit à petit, le conseil représente l'ensemble du Québec et les représentants régionaux sont ici devant vous.

M. Lessard: Il y a une chose qui me surprend énormément, c'est la charge — et je pense que le terme est assez bien utilisé — que vous faites ce matin contre la commission des transports, au nom des différentes associations régionales, alors que, tout à l'heure — pourtant, on est dans le même secteur — du côté de la fédération ou de la Ligue A-11, si je ne me trompe pas, et je ne veux pas mal les interpréter, on avait plutôt tendance à dire que cela ne fonctionnait pas très bien, mais que cela fonctionnait assez bien à la Commission des transports. Vous voyez comment le ministre ou même le gouvernement ou la commission parlementaire peut être divisé lorsqu'il s'agit d'apporter des solutions, parce que, d'une part, on propose littéralement d'abolir la Commission des transports et, d'autre part, on dit: Peut-être que, si on donnait des pouvoirs supplémentaires à la Commission des transports, cela irait mieux.

M. DesAutels: Je sais très bien, au point de vue du contribuable, ce que je vois dans le rapport CEGIR; ce n'est pas moi qui ai inventé ces mots, c'est personne de nous, ce sont des mots de CEGIR qui dit qu'il y a un dédoublement de dépenses, un dédoublement d'opérations continuels et que le ministère pourrait assumer toutes les tâches actuellement. Pourquoi? Enlevons soit le ministère, soit la commission. Ce serait en avoir deux.

M. Lessard: Les tâches de régulation, de réglementation. Est-ce que vous ne craignez pas, si on abolissait littéralement la commission, la politisation, par exemple, dans l'émission des permis, dans la suspension des permis, en fait, un système qui est normalement quasi judiciaire et le mélange du législatif avec le judiciaire?

M. DesAutels: Nous parlons évidemment au nom du taxi. Si nous enlevons le taxi de la commission, on ne parle pas des autres secteurs comme les transports...

M. Lessard: Mais vous n'avez pas peur...

M. DesAutels: Autrefois, ce sont les municipalités qui avaient les permis de taxi et qui émettaient les permis de taxi. C'était très simple. Dans une municipalité, disons qu'il y a 50 000 travailleurs, 50 000 de population, ce n'était pas une montagne, diable, que d'aller chercher un permis de taxi.

Vous parliez d'un danger de politiser, je crois, politiser, en somme, le patronage, ou des choses

comme celle-là. C'est pour cela que nous proposons un bureau régional. Chaque ligue serait représentée au bureau régional. Il y aurait ensuite l'autorité du BVA qui présiderait ces bureaux.

M. Lessard: Mais ce sont des fonctionnaires qui sont sous l'autorité du ministre.

M. DesAutels: Oui, mais le ministre est un peu loin quand même. Avant d'atteindre le ministre, il y a le bureau central du BVA.

M. Lessard: Mais je vous avoue que la population du coin de Baie-Comeau, par exemple, ou encore d'ailleurs, quand il y aurait un problème particulier avec les fonctionnaires, on remonterait tout le temps au ministre et là, le ministre devrait décider sur l'émission des permis ou pas.

M. DesAutels: Non, mais c'est la même chose, la commission. Si vous donnez des pouvoirs à la commission, si vous les donnez au bureau régional et qu'il y a trois ligues, disons dans le cas de Sept-Îles, Haute-Rive et Baie-Comeau, il y a des délais aussi là où elles doivent être représentées.

Ces endroits sont là. Actuellement, c'est très difficile et délicat pour un ministre d'arriver contre deux ligues qui voudraient telle chose. L'autre voudrait avoir une protection du ministre et les deux ligues sont contre. Si le bureau régional arrive et décide, à rencontre du vœu unanime, presque unanime de ce bureau régional, il n'y aura pas plus de danger qu'aujourd'hui, dans le fond. C'est beaucoup plus l'histoire que tout le monde veut régionaliser, M. le ministre. CERHU, la commission, CEGIR, tout le monde veut régionaliser. D'ailleurs, c'est une politique globale de la part du gouvernement qui a commencé il y a déjà quelques années.

On veut régionaliser, on veut décentraliser. Mais ça ne sert à rien de prendre simplement un classeur ou un meuble et de le mettre dans un bureau et qu'il n'ait aucun pouvoir, ce maudit meuble.

Il faudrait que certaines décisions soient prises. Si on veut décentraliser, ce n'est pas de décentraliser les meubles, c'est de décentraliser les pouvoirs, pour que ce soit efficace. C'est-à-dire que, dans un bureau régional, pour prendre une décision, ça prend deux minutes, mettons une semaine, avant que ce soit considéré par le bureau central, le BVA, et ça ne prend pas trois mois.

Le Président (M. Bordeleau): Monsieur, je pense que M. Morin avait quelque chose à ajouter.

M. Morin (Patrick): Si vous le permettez, M. le ministre, au point de vue de la politisation, le gouvernement, par le règlement no 6, a fondé les ligues de taxis et a obligé tous les gens du taxi à y appartenir.

Or, présentement, ces ligues de taxis, qu'on se promène soit au ministère ou à la commission, ont très peu d'impact, parce qu'elles ont très peu de pouvoirs et elles n'ont absolument presque aucune responsabilité.

Du point de vue du patronage, je pense que ce serait la ligue elle-même qui serait le chien de garde, si on veut. Si vous venez dans ma région de Québec pour m'émeter un permis, ça se peut que ça y aille très mal. Si je ne prends pas la part de mes membres, c'est moi qui vais me faire pendre. C'est très simple.

Alors, il s'agirait tout simplement de vous pendre.

M. Lessard: Le ministre se ferait pendre sou-vent.

M. Morin (Patrick): Oui, en effigie. Au moins, ça serait vrai!

M. Lessard: Ce serait peut-être une bonne chose parfois.

M. Morin (Patrick): J'en reviens à dire que sur ce bureau régional, où le président régional de la Ligue de taxi participerait aux décisions, il faudrait qu'à chaque ligue de taxi, dans le cas d'un renouvellement de permis ou l'émission d'un nouveau permis, il donne son consentement ou sa recommandation soit à la commission, soit au ministère. La majorité des oppositions sont faites par les ligues. Alors, si quelqu'un veut vendre à une autre personne, ils se présentent tous les deux devant les représentants de la ligue et disent: Est-ce que tu acceptes mon acheteur? Si, d'après le règlement no 6, l'acheteur convient parfaitement, on recommande le transfert, cela devient automatique parce que le gars est certain qu'il n'aura pas d'opposition et il n'y aura pas, non plus, d'émission de permis incongrue ou de politisation.

M. Lessard: Ce que je constate dans votre mémoire, c'est qu'on cherche — et c'est un peu l'objectif de la commission parlementaire — à simplifier les procédures et à trouver les moyens nécessaires de rendre beaucoup plus efficace ce système. Mais j'hésiterais énormément, à partir d'une situation donnée, comme ce que vous décrivez actuellement ou ce qui est décrit dans le rapport CEGIR, à faire table rase et à annuler complètement un système, en fait, qui empêche, qui évite, en tout cas, de politiser un certain nombre de décisions. Cependant, je comprends, lorsque vous affirmez, par exemple: 99% des permis sont renouvelés automatiquement. Il y a certainement moyen d'envisager une plus grande décentralisation des décisions d'un organisme gouvernemental au niveau de l'ensemble des régions. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Bordeleau): Je pense que c'est M. Guilbert qui avait quelque chose à ajouter. Allez-y.

M. Guilbert (Michel): Michel Guilbert de A-40. Il y aurait aussi un autre problème qu'on a actuellement concernant le taxi. Si on prend la Commission des transports du Québec, ils ont

vraiment beaucoup de problèmes quand on parle de communications. Juste un petit exemple que je veux donner, entre autres choses, c'est qu'ils nous ont demandé, pour l'émission d'un certificat de permis, quand on a pris nos plaques cette année au BVA, on nous donne notre certificat. Les communications entre les différentes sections du ministère sont tellement pauvres qu'ils sont obligés de nous écrire pour qu'on fasse une photocopie de notre permis pour leur retourner à eux. Ils ne sont même pas capables de communiquer entre ministères.

Ensuite, il y a un autre problème qu'on a aussi dans le taxi et ça nous aiderait grandement si nous faisons partie d'un bureau régional. C'est que, actuellement, si vous prenez du côté des chauffeurs de taxi, à peu près n'importe qui peut se présenter au Bureau des véhicules automobiles, peut demander un permis, un "pocket number". Normalement, la personne du Bureau des véhicules automobiles ne connaît même pas les rues d'une ville, elle va faire passer un test à peu près, à l'oeil. Le gars arrive à la compagnie de taxi, il ne connaît rien concernant le taxi et on a un problème.

Le deuxième problème qu'on a vis-à-vis des chauffeurs de taxi, c'est que vous avez, dans la loi qui devrait être, des gens qui font du taxi actuellement et qui ont des casiers judiciaires. Je n'ai rien contre le fait qu'un chauffeur de taxi ait un casier judiciaire, mais il y a certaines choses qui sont vraiment dangereuses. Il faut tout de même penser que nous, les gars de taxi, ça nous arrive souvent de mener des clients qui sont un peu éméchés et qui ont de l'argent dans leurs poches. Le client, à trois heures du matin, qui est rond comme une bûche, — excusez l'expression — qui a un portefeuille plein dans sa poche et qui a affaire à un chauffeur qui a un casier judiciaire, qu'il y a six mois, un an ou deux, le gars a fait un vol avec violence, à ce moment, les communications ne sont pas là, on a vraiment des problèmes. C'est pour ça que, concernant l'émission des "pocket numbers", concernant l'émission des permis de propriétaires de taxi, on ne veut plus avoir de dumping, qu'il nous arrive n'importe qui. J'ai même parlé avec quelqu'un qui est représentant du ministère des Transports — je ne donnerai pas son nom — qui m'a dit que, à sa connaissance, il y avait des gars qui, actuellement, étaient à Saint-Vincent-de-Paul et qui avaient leur "pocket number"; ils disaient: Faites bien attention pour que mon "pocket number" ne tombe pas.

A ce moment, quelle est la sécurité de nos passagers? Parce que nous, les gens de taxi qui sommes sérieux, on veut faire monter notre industrie, mais si vous nous basculez n'importe quoi dans le taxi, on a des problèmes. C'est pour ça qu'on veut avoir des pouvoirs, que les gens qui représentent les ligues aient des pouvoirs, qu'on puisse parler, qu'on puisse se défendre, qu'on puisse... Dans n'importe quelle profession, vous avez un code d'éthique professionnelle, que ce soient les avocats, que ce soit n'importe quoi. Chez nous, on n'a pas de pouvoir de décision,

vous nous envoyez ça comme vous le voulez et après on est pris avec ça.

En plus de ça, quand je parlais de la non-communication de la Commission de transports du Québec, à ce moment, comment se fait-il qu'un type va arriver, il a fait de la conduite en état d'ébriété ou a fait un vol et il a eu une condamnation et sur son "pocket number" il y a son numéro d'assurance sociale qui est supposé servir à la communication entre les divers ministères; il a une condamnation et sa condamnation n'est jamais révélée à la Commission de transports afin que celle-ci puisse annuler son permis. On est toujours obligé de faire des plaintes et de se mettre à blanc. A ce moment, on aimerait que les gens qui sont en fonction, qu'ils nous aident, qu'ils ne nous garrochent pas n'importe quoi dans le taxi. On va se retrouver tranquillement — toutes les choses politiques qu'il y a eu et là, il y a une "gang" de Vietnamiens — on va se trouver avec une "gang" de Vietnamiens sur le taxi, et puis tout à l'heure, vous allez avoir une autre "gang". On va en avoir encore sur le taxi. Je n'ai rien contre le fait que les gars viennent, mais avant qu'ils viennent sur le taxi, qu'ils satisfassent aux normes, qu'ils soient capables de se débrouiller dans le taxi. Vous allez arriver — je ne suis pas de Québec — à Québec, vous prenez un taxi, vous allez lui donner une destination. Si le chauffeur voit que je suis de l'extérieur, que je ne connais pas la ville, "watch out" à la facture tout à l'heure.

Alors, c'est ça qu'on veut avoir. On veut avoir des gars qui sont capables d'être, de vraiment prendre la part du taxi, parce que l'industrie du taxi, si on veut la promouvoir, il faut absolument qu'on arrive à donner un service où les clients sont bien servis. Pour ça, il faut qu'on enlève certains problèmes qu'on a et dont on n'a pas de pouvoir de consultation. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. Guilbert. Je m'aperçois qu'on s'éloigne un peu du mandat de la commission comme telle. Je veux bien laisser la parole, quelques mots à M... je n'ai pas le nom en main. Allez-y.

M. Poliquin (Benjamin): Poliquin. Je n'en ai que pour deux minutes. A la page 4, on parle d'incoordination de la pension. J'ai un exemple à la mémoire et puis je m'en voudrais de ne pas vous le souligner, à l'assemblée, au sujet du permis-population, ce qu'on appelle à quelques endroits, des prorata. Aux Trois-Rivières, on a demandé à la fin du printemps, début de l'été 1978, un changement de notre prorata. Avec téléphones et lettres officielles à l'appui, le ministère des Transports a bien voulu accéder à notre demande et changer notre permis-population. Cela eu lieu officiellement devant le lieutenant-gouverneur en conseil, le 27 décembre 1978.

M. Lessard: C'est ça, la ligue avait acheté le permis...

M. Poliquin: Parce qu'on trouvait que nos...

M. Lessard: D'accord, mais je veux dire, je suis d'accord avec vous, que la ligue avait acheté le permis. Il y avait eu diminution, je pense, de ventes de permis.

(13 h 15)

M. Poliquin: D'accord, mais ce que je veux souligner, c'est que le ministère des Transports, plutôt, le Conseil des ministres, c'est encore meilleur, sous l'autorité du lieutenant-gouverneur nous a accordé un nouveau prorata. Mais ça n'a pas fini là. Deux mois plus tard, la Commission des transports émettait un nouveau permis en dehors des normes fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Alors, c'est là que... je ne sais pas si ma lettre est arrivée aux oreilles de notre ministre, mais je me pose toujours la question depuis ce temps: Qui est le plus fort? Ou la Commission des transports ou le ministre des Transports?

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

M. Mailloux: M. DesAutels, je pense qu'il me serait difficile de ne pas féliciter le Conseil québécois du taxi de l'étude qu'à travers la province, vos membres ont faite du rapport CEGIR. Je pense que c'est une étude très poussée qui a porté attentivement sur l'ensemble de l'expertise qui avait été faite et, par des affirmations que j'ai déjà faites depuis deux jours, il me serait difficile de ne pas arriver, avec des mots différents, aux quatre conclusions qui apparaissent dans votre mémoire avec lesquelles je suis passablement d'accord.

Je pense que vous relatez assez bien les anomalies assez criantes qu'on constate entre les recherches qu'a faites CEGIR et les recommandations qui arrivent souvent en très grande contradiction avec les mots qu'on veut corriger. Si je suis assez en accord avec ces quatre conclusions générales, j'ai, par contre, des doutes sur les deux suggestions que vous faites. Un seul mot de la première. Pour un moment, disons qu'il est possible que la Commission des transports demeure en place. Quand vous dites que vous êtes d'accord avec CEGIR, si la commission demeure, pour qu'il n'y ait aucun juge à la commission, on reviendra tantôt sur l'ensemble des causes dont vous parlez et qu'a entendues la Commission des transports, mais est-ce que, dans les cas où, forcément, il y a assez de juridique, vous ne pensez pas que, si ça ne prend pas six juges, ça prendra toujours au moins, dans l'organisme, des juges pour permettre que le justiciable, dans des causes plus difficiles que des causes administratives, qui peuvent se faire automatiquement...

C'est la réserve que j'ai à l'esprit quant à cette recommandation qu'il n'y ait aucun juge. Il y en a peut-être trop, mais je pense que ça prend quand même des gens qui ont une formation juridique.

M. DesAutels: Je m'excuse, mais j'ai bien lu: Nous appuyons la recommandation de CEGIR d'enlever de la loi l'obligation de nommer des juges. Mais, en pratique, c'est évident qu'il faut...

M. Mailloux: D'accord, mais vous n'êtes pas contre le fait que, dans des causes litigieuses, forcément, il y a avantage.

M. DesAutels: Bien sûr. J'étais contre aussi... Le Tribunal des transports existe encore aussi.

M. Mailloux: Oui.

M. DesAutels: Il est encore un moyen d'appel qu'on peut utiliser.

M. Mailloux: Il est contesté, mais en tout cas.

M. DesAutels: Il est contesté, mais je pense bien qu'avec quelques petits changements que les avocats pourraient effectuer...

M. Mailloux: Je pense bien que, si mon collègue veut s'entendre avec l'autre ordre de gouvernement, il pourrait quand même arriver à une conclusion favorable.

Je voudrais arriver à votre recommandation générale quant à l'abolition de la Commission des transports, un retour vers la base et vous mentionnez l'ensemble des forces dont dispose le ministère à travers les régions, le BVA, le ministère des Transports, et que les gouvernements, le précédent comme celui-là, font un effort de rapprochement vers la base. Je pense que l'étude que vous avez faite est dans le but de permettre à l'ensemble de vos commettants, dans l'association, d'avoir de meilleurs services, qui sont plus près de chacun des contribuables. J'ai quand même des réserves très sérieuses sur cette suggestion.

Quand vous avez analysé le rapport CEGIR, vous avez fait mention du très haut pourcentage de décisions rendues par la régie, qui sont des décisions purement administratives. Certains cas, jusqu'à 90%, 95% ou 99% des cas, ont été jugés automatiquement ou renouvelés automatiquement. Je pense que c'est un fait où il ne semble pas y avoir de contradiction flagrante, c'est simplement le côté administratif. Est-ce que, dans des questions aussi automatiques de renouvellement de permis, où il n'y a rien au dossier d'un transporteur, de quelque nature qu'il soit, dans des recherches ultérieures, le ministère des Transports ou une commission d'étude ne pourrait pas voir jusqu'où la Commission des transports pourrait déléguer des pouvoirs dans les régions?

Là où ma réserve devient plus importante, c'est que le ministère des Transports est un des ministères, je pense, pour avoir moi-même été très près, les plus décentralisés du Québec, dans toutes ses régions. Ce que j'ai constaté, par contre, étant assis à cette table un certain temps, c'est que, chaque fois qu'il arrivait un problème le moins litigieux, tout était renvoyé sur la table de celui qui occupe mon siège actuellement; la décision finale se prend toujours là. Il est bien rare qu'un fonctionnaire, dans un milieu donné, veuille se mouiller jusqu'au point de se faire mettre — excusez l'expression — au "batte" de la société dans laquelle il vit. C'est vers la table centrale qu'on

renvoie la décision. C'est là la question que je me pose; jusqu'où une décentralisation peut-elle aller efficacement? Une autre interrogation hante mon esprit. Peut-être la Commission des transports est-elle très loin du public, très loin de ceux qu'elle a à servir. Etant loin, elle n'est pas soumise aux forces du milieu. Quand on parle d'influences indues ou d'influences politiques qui pourraient jouer, je vois mal un fonctionnaire ou quelques fonctionnaires, dans une région, qui auraient, socialement ou autrement, à vivre dans cette région, rendre des décisions qui pourraient écourter les délais que tout le monde voudrait voir disparaître sans être placés dans une situation presque intolérable, à moins que ce ne soient des décisions purement automatiques et administratives.

Je veux que vous tâchiez de me dire de quelle façon parce qu'en ce qui concerne les efforts de décentralisation des gouvernements, dans mon esprit de politicien, il y a presque seulement un ministère qui serait capable de décentraliser dans le Québec sans que cela nuise au public; c'est le ministère du Revenu parce qu'on n'y va pas souvent, au ministère du Revenu. Vous n'y allez pas souvent et moi non plus. J'ai été 18 ans député et je pense que je ne suis pas allé une fois au ministère du Revenu. Ce ministère est bien fermé. Qu'on l'envoie à Baie-Saint-Paul ou qu'on l'envoie à Chibougamau, il n'y a personne qui va y aller ou à peu près.

Mais, quand vous avez affaire à d'autres ministères, ce n'est pas le même phénomène qui se produit et la décentralisation, on voit ce que cela donne par le problème des pêcheries. Il y a peut-être le problème de gens qui vivaient en milieu urbain, qui ne veulent pas aller en milieu rural, mais il y a également le phénomène que, quand cela sera rendu en Gaspésie, il y aura bien des voyages à Québec qui vont se faire. Tous les gouvernements ont été, évidemment, pris par ce problème. Je voudrais que vous m'expliquiez comment des fonctionnaires, dans le milieu, pourraient suffisamment rendre de services en dehors des questions purement automatiques et administratives qui pourraient leur être déléguées par la Commission des transports ou l'autre organisme.

M. DesAutels: Quand nous parlons du BVA, c'est parce que c'est déjà un organisme important. C'est une direction générale du ministère déjà. Dans chaque région, M. le député, le fonctionnaire qui est directeur général a déjà des pouvoirs de faire passer l'examen du chauffeur de taxi, de lui remettre son permis. Il a déjà des pouvoirs de consultation. Il n'a peut-être pas beaucoup de pouvoirs. C'est pour cela qu'on veut qu'il en ait. Il reste le permis du propriétaire qui est accordé à 99% automatiquement. Ce n'est pas beaucoup de pouvoirs qu'on lui donnerait en plus. Maintenant, c'est le premier aspect. Il a déjà un certain nombre de pouvoirs et cela ne crée pas de problème. Au contraire. Même, ce qu'on va demander bientôt au ministre ou dans les recommandations qui vont suivre après nos consultations, c'est d'avoir un permis de "pocket" qu'on appelle, mais pas trois

mois après. Qu'on ait au moins un permis temporaire au départ. Quand le gars vient chercher son permis, qu'un artisan est malade et... Je m'écarte un peu. Je vais en rester là.

Le fonctionnaire en place a déjà certains pouvoirs. On demande simplement d'ajouter la question du permis de propriétaire, premièrement. Deuxièmement, ce type n'est pas seul. Il ne serait pas seul dans le plan que nous suggérons. Il est entouré des ligues qui sont là. Il ne pourrait pas y avoir tellement de favoritisme ou de politiquerie ou quoi que ce soit sans l'approbation des gens qui en feraient partie. Je ne veux pas dicter, suggérer même au ministre le détail de chaque organisation du bureau, mais il y aurait une loi très simple qui pourrait être faite là-dessus.

Là, le type est protégé par le milieu. S'il s'agit d'autobus scolaires, ils vont pouvoir avoir une table d'écoute tout de suite, immédiatement, d'autobus, de camions en vrac, de camions généraux ou de taxis. Mais évidemment, on s'arrête aux taxis.

Mais ce n'est pas tellement compliqué, l'histoire du taxi. Prenez une ville comme Roberval. Roberval, c'est une région. Ce sont des PR, comme on les appelle, des permis de région. Il y a cinq régions dans le Lac-Saint-Jean. Roberval voudrait avoir une ligue pour forcer les membres à se grouper. C'est un peu le but des ligues; lui donner un interlocuteur.

Mais c'est toute une histoire. Maintenant, ça ne regarde pas la commission comme telle. Cela va jusqu'au ministère. Mais pourquoi, si Roberval veut se constituer en ligue, que le bureau régional de Chicoutimi où il y avait trois ou quatre, cinq personnes, au lieu d'être obligé de faire amender le règlement no 6, parce que la Ligue de Roberval n'est pas prévue dans le règlement, le gouvernement ne pourrait-il pas dire: On embarque Roberval dans le 6, avec des preuves à l'appui, évidemment? Ce serait aussi simple que ça. Ce n'est pas tellement un pouvoir de plus et le gars est protégé par le fait qu'il est entouré par les ligues de la région.

M. Mailloux: Je ne pourrai retenir principalement votre recommandation d'abolition de la commission qui a peu de chances d'être acceptée, je pense. Je ne parle pas au nom du ministre, loin de là. Comme elle a peu de chances d'être acceptée, est-ce qu'on ne pourrait pas retenir qu'il serait utile et important qu'on analyse qu'elles seraient les répercussions d'un transfert sur l'ensemble du territoire de décisions automatiques et administratives qui enlèverait une partie du travail à la commission. Il pourrait éviter la quantité de délais, de voyages ou de tout ce que vous voudrez à l'ensemble des électeurs du Québec.

Je pense que dans ce sens, je serais de ceux qui pensent que le gouvernement devrait étudier attentivement ce que la commission pourrait déléguer de pouvoirs à l'ensemble des régions, sauf en gardant, par contre, toutes les décisions litigieuses ou juridiques vers un endroit où forcément les forces du milieu ne pourraient pas influencer, pour toutes sortes de raisons.

M. DesAutels: Vous nous enlevez les paroles de la bouche, M. le député, parce que justement, les recommandations qui vont découler des séances de consultation qui se tiennent actuellement sont de demander au ministère de faire une étude à peu près dans ce sens-là.

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

M. Chevette: M. le Président, je voudrais féliciter la ligue, moi aussi, pour deux raisons. La première, c'est un des mémoires, je trouve, qui reflètent très bien la pensée des membres. C'est ce qu'on entend, ce qu'on se fait dire par votre "membership" un peu, dans nos régions. Je ne suis pas le seul à avoir entendu un peu la synthèse, à partir de cas individuels. Je pense que ça reflète exactement la synthèse des opinions qui circulent dans votre milieu. Là-dessus, je dois vous féliciter de bien représenter votre "membership".

Il y a une deuxième chose, c'est votre franc-parler, puisqu'il n'y a pas de coup de langue ni à gauche ni à droite, il y a vraiment une opinion claire, bien précise. C'est tout. La part de recherche que vous avez mise dans cela m'épate personnellement. Je voudrais aussi vous dire une chose et entendre vos commentaires sur le fait suivant. J'ai l'impression que vous tirez la conclusion en ce qui regarde l'abolition de la Commission des transports du Québec à partir de votre propre milieu de travail. Si tel est le cas, je pourrais peut-être vous comprendre parce qu'il y a saturation dans les permis à peu près partout — on a le nombre de permis reçus — et cela devient à partir de ce fait des actes administratifs qui peuvent être faits très facilement au niveau du BVA. J'en conviens avec vous sur cette partie. Je partage même votre opinion. Les bebelles automatiques, je pense que cela devrait être transmis à un autre palier et réserver des actes plus complexes, plus judiciaires au niveau de la commission. Mais vous êtes-vous basés uniquement sur l'aspect de votre secteur pour en arriver à cette conclusion? C'est ce que je voudrais savoir.

M. DesAutels: Nous avons lu CEGIR attentivement deux ou trois fois, le jour et la nuit, et ensuite, en faisant le tour du Québec dans toutes les régions, on a eu l'impression, les membres qui travaillent dans le taxi, parce que quand on parle d'abolir la commission, on sait très bien que ce n'est pas nous qui allons... Il n'est pas question d'abolir la commission comme telle, mais ce qu'on veut surtout, c'est que le taxi sorte des délais et de toute la procédure judiciaire de la commission reconnue par CEGIR elle-même comme étant si nuisible aux opérations qui se font là-dedans. Que me demandiez-vous exactement? Il faut que je fasse attention au ministre et aux adjoints parlementaires un peu aussi. Quelle est votre question au juste?

(13 h 30)

M. Chevette: Ma question est fort simple. J'ai comme l'impression que c'est à partir uniquement de la situation dans votre secteur de travail que

constitue le taxi que vous arrivez à la conclusion de l'abolition de la CTQ, alors que les réserves exprimées par le ministre ou les réserves exprimées par le député de Charlevoix se situent au niveau de l'ensemble des problèmes du domaine des transports qui favorisent le maintien de la commission. Vous arrivez à la conclusion qu'il faut abolir la commission parce que, quant à nous, ce sont des bebelles administratives qui se régleraient beaucoup plus rapidement au niveau local. Est-ce que je me trompe?

M. DesAutels: Il y a d'abord le facteur administratif. C'est sûr. Si on dépense \$7 millions, seulement pour faire des transferts automatiques, diable, il y aurait peut-être moyen de réduire cela au point de vue des contribuables. Il y a cela qui compte, mais ce n'est pas seulement cela. C'est d'après les études de CEGIR, d'après l'étude CONTAX, d'après tout le monde qu'il faut régionaliser et décentraliser.

Si on place deux ou trois autorités dans le même bureau régional, BVA, commission, inspection des "chars bleus" qu'on appelle, la bataille va prendre demain matin, comme dit CEGIR, à part de ça. Ce sont toutes des constatations qu'on a faites sur les lieux, c'est bien, mais aussi sorties des études qui ont été faites. Dans un bureau régional, s'il y a trois juridictions, non.

Maintenant, si on reste encore tuteur, on a parlé du conseil consultatif, si vous placez autour du ministre une dizaine, mettez-en vingt, si vous voulez, trois ou quatre, mais qui sont encore aussi loin de la base que l'est actuellement la commission, et peut-être aussi parfois le ministère, vous n'aurez pas encore de vraie consultation. La consultation, ce n'est pas seulement à la veille des élections que cela se fait, il faut que cela se fasse continuellement, il faut que ce soient des consultations continues, et cela prend un bureau régional, un bureau dans la région pour connaître ce qui se passe.

Parce que, comme disait tout à l'heure le député de Charlevoix, c'est à toutes les semaines qu'ils transportent, cela roule, le transport, c'est rien que sur des roues, cela n'arrête pas. A tout instant, il y a des problèmes nouveaux qui se présentent et même, parfois, à l'intérieur d'une ligue, entre deux ligues, entre une région et une autre. Actuellement, on en a un entre... enfin! Il faut que cela se fasse à la base, la régionalisation, il ne faut pas que ça se fasse seulement avec des meubles, il faut que ça se fasse avec des hommes qui travaillent dans la base. La consultation, il faut qu'elle se fasse d'une façon continue. Il n'y a pas d'autre moyen que ça se fasse que par le bureau régional. Pour enlever la politiaillerie qu'on avait peut-être dans le temps des municipalités, il y avait peut-être des choses comme cela, cela ne peut pas se faire, parce que le bureau régional va réunir les ligues de la région, il faudra que ces ligues s'entendent avec l'autorité du BVA qui est là et qui représente le ministère des Transports.

La responsabilité ministérielle est préservée, la base est consultée, les consultations conti-

nent. Qu'on ait un comité consultatif à la tête, ce n'est pas mauvais, mais mettez-en un à la base, ça va être bien meilleur, vous allez avoir le vrai portrait de la base. C'est cela qu'on demande par le bureau régional, le portrait de la base; que des décisions soient prises au moins jusqu'à un certain niveau, on pourrait le définir par une étude que vous suggérez, ce serait excellent. Encore une fois, ils ont déjà des pouvoirs, il s'agit tout simplement de les élargir un peu, une petite affaire de rien. A ce moment-là, il y aura une continuité dans l'organigramme: la base se rapporte au BVA central et le sous-ministre, le ministre et tout cela, ça va très bien de ce côté-là.

Ensuite, il y avait aussi la consultation horizontale du côté de la région. On parlait, par exemple... c'est sûr qu'économiquement, ça se fait. Le propriétaire de taxi serait obligé d'apporter son reçu — si on veut une commission absolument indépendante et autonome — pour prouver que, l'année passée, ses prix ont été de 6% moins élevés que cette année, que l'essence, l'année passée, coûtait \$0.95 et, aujourd'hui, on peut la payer \$1.10. A ce moment, le bureau régional, en dehors des questions d'automatisme, pourrait lui-même participer à des études socio-économiques. Je crois que cela devrait encore être fait au bureau régional. Si on part d'en haut pour faire des études socio-économiques, c'est encore trop souvent une histoire de consultations trop rapides et trop courtes. Il faudrait prendre une région et étudier les facteurs socio-économiques qui affectent le taxi et qui affectent aussi le public.

M. Chevette: A ce moment, vous seriez obligés de calquer vos structures en fonction des régions économiques.

M. DesAutels: Pourquoi pas, puisque le ministère de l'Industrie et du Commerce a divisé le Québec en dix régions?

M. Chevette: Je suis d'accord avec le député de Charlevoix pour dire que c'est le ministère le plus décentralisé, mais il est décentralisé à un point tel qu'il dépasse de beaucoup le cadre de la région économique. Il y a même une multiplicité... Il peut y avoir, par exemple, quatre, cinq, peut-être six BVA dans une région économique.

M. DesAutels: Le BVA... Non, il y a toujours le directeur régional.

M. Chevette: Il y a le directeur régional, mais je parle des sous-bureaux. Prenez pour l'émission du permis de taxi. Là où il y a un bureau des véhicules automobiles, il a le pouvoir de l'émettre. A partir de là, je donne un exemple de la région 6. Dans la région 6, il y a un bureau des véhicules automobiles à Joliette, il y en a un à L'Assomption, il y en a un à Saint-Jérôme, il y en a un je ne sais pas trop où; je pense qu'il y en a quatre ou cinq. A partir de là, il faudrait que la représentation, dans le cadre de ce que vous dites, soit calquée sur au moins la région économique puisque la tarification est établie en fonction de la région.

M. DesAutels: C'est cela. Tellement, M. Chevette, que, dans une étude socio-économique, ce qu'il y a de malheureux, parfois, c'est que, dans un ministère, il y a un représentant dans une région ou dans une ville quelconque et, à côté de lui, il y a le représentant de l'Industrie et du Commerce qui pourrait nous aider, par exemple, dans la question d'évaluation des tarifs. Le taxi, dans cinq ans, qu'est-ce qu'il va être dans telle région, dans telle autre région? On pourrait utiliser une espèce de comité interministériel pour faire une étude de base vraiment solide et c'est entendu qu'à ce moment, il faut tenir compte, comme vous venez de le dire, des installations déjà en place, bien sûr. Elles sont là pour rapprocher... Regarder un petit problème bien simple qu'on retrouve dans le taxi. Nos gens, s'ils se font prendre avec la broche brisée du "scelling", sont en état d'infraction. Mais le gars qui scelle les taxis, s'il se présente seulement une journée par semaine dans la région, on prend Chibougamau, par exemple, qui est à 150 milles de Chicoutimi... S'il faut décentraliser, décentralisons, si on veut forcer le gars à marcher avec un tel système. Sa broche est brisée, si on change les tarifs le 4 septembre, il va falloir tout recommencer le système. Si le type du "scelling"... C'est un petit problème, j'en donne simplement un. Qu'est-ce que ce serait d'avoir un horloger dans chaque municipalité où il y a des taxis? Qu'est-ce que cela fouterait, que le gars soit autorisé à faire le "scelling"? Seulement l'autorité du BVA, toujours avec l'approbation du bureau central; au bureau régional, on connaît le gars, s'il est honnête ou s'il ne l'est pas, et il a les instruments nécessaires, parce que votre représentant du BVA est là, il a son rôle de fonctionnaire, il fait l'étude du marché local et des possibilités locales. Pourquoi le gars est-il obligé d'attendre en fin de semaine, si son "scelling" est brisé le vendredi midi? Il ne devrait pas faire de taxi avant le lundi. Il perd trois jours de taxi. Est-ce qu'on veut en avoir un taxi ou si on n'en veut pas? Si on le veut, flûte, il faut donner les possibilités qui s'exercent dans la loi qu'on l'oblige à suivre.

M. Chevette: Il y a deux autres aspects qui m'ont frappé et je veux faire un commentaire et non pas questionner. Il y a sûrement l'aspect de la décentralisation. Je pense qu'il n'y a personne qui s'y oppose en autant, bien sûr, qu'on puisse avoir une efficacité, par exemple, en particulier au niveau des contestations. Je pense que vous admettez que cela prend un lieu de contestation. L'autre aspect qui me plaît dans votre rapport, c'est la question de l'économie, du dédoublement. Je vais m'arrêter là.

Le Président (M. Bordeleau): Je remercie l'association, le Conseil québécois du taxi, M. DesAutels et tous les représentants des régions d'être venus, d'avoir contribué aux travaux de notre commission parlementaire. Avant de suspendre la séance pour le lunch, je voudrais vous annoncer que l'association qui est prévue après le lunch est — j'espère que les représentants sont ici — l'Asso-

ciation des consommateurs du Québec, étant donné que l'Association des industries forestières du Québec nous a fait savoir qu'elle ne serait pas présente aujourd'hui. Si les gens qui représentent l'Association des consommateurs du Québec sont ici — d'accord, je vois des signes — je leur demanderais d'être ici, je me permettrais de faire une suggestion, on pourrait peut-être reprendre vers 15 heures. La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

Suspension de la séance à 13 h 39

Reprise de la séance à 15 h 7

Le Président (M. Bordeleau): A l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons entendre l'Association des consommateurs du Québec, Inc. Je demanderais donc aux représentants qui sont déjà arrivés de bien vouloir se présenter et d'y aller avec, probablement, le résumé de leur mémoire.

Association des consommateurs du Québec

M. Dufour (Denis): M. le Président, j'aimerais vous présenter, à ma droite, Mme Marcelle Villeneuve, membre de la section de Sainte-Foy, qui travaille également au centre d'information de l'ACQ à Québec. J'ai également à ma gauche Mme Louise Rivard-Plouffe, membre de la section de Sainte-Foy et membre du conseil d'administration de l'ACQ. En ce qui me concerne, je suis Denis Dufour, conseiller juridique pour les fins de ce dossier.

M. le Président, M. le ministre, messieurs les députés, je ne vous ferai pas lecture de notre mémoire. J'ai choisi plutôt de vous résumer en quelques mots les principaux points que nous y développons. Je précise tout de suite que notre mémoire ne doit pas être vu comme une étude exhaustive de tous et chacun des points développés par les auteurs du rapport CEGIR. Nous avons choisi plutôt de nous attarder aux lacunes les plus importantes dans les structures régissant la Commission des transports pour un consommateur désireux par ailleurs de participer aux décisions de cette commission. On ne doit pas percevoir non plus cette intervention comme un document appuyant la régulation comme telle du transport en général. Nous visons plutôt à améliorer la perception du public à l'égard de la Commission des transports et principalement à favoriser la présence du public aux prises de décision de la Commission des transports.

Quelle est la situation actuelle? La réalité, c'est que nous n'avons pratiquement jamais vu les usagers faire des représentations devant la Commission des transports du Québec jusqu'à présent. Quand nous pensons aux usagers, nous visons celui qui utilise l'autobus régulièrement et qui est soumis à des augmentations tarifaires de son billet à la suite d'une décision de la Commission des transports. Nous voulons parler également des personnes susceptibles d'utiliser le service des

compagnies de déménagement, dont les taux sont approuvés par la Commission des transports. Il s'agit, en fait, de toutes les personnes utilisant les différents services de transport régis par la Commission des transports du Québec sur une base individuelle. Alors que deux parties sont en fait affectées la plupart du temps par les décisions prises par la Commission des transports, et je veux parler de l'industrie et de l'usager, la Commission des transports n'a devant elle depuis des années qu'une seule perspective, celle des transporteurs, autrement dit le point de vue de l'industrie.

Dans des conditions comme celles-là, une commission ou régie, quelle qu'elle soit, risque fort bien de devenir captive de l'industrie qu'elle est appelée à régulariser et de ne pas rendre des décisions dans l'intérêt public. Il faut donc, selon nous, chercher à établir un certain équilibre dans les intérêts représentés lors des auditions de la commission en promulguant des dispositions dans la réglementation favorisant une meilleure participation du public aux décisions susceptibles de l'affecter plus particulièrement. Mais, pour cela, il faudrait d'abord savoir pourquoi on ne voit jamais d'usagers contester les demandes d'augmentation de tarifs des compagnies ou les demandes de permis ou de suppression de permis.

Quand on y regarde de près les dispositions actuelles, on se rend compte que les règles de pratique prévoient un délai de 21 jours pour contester des requêtes introduites devant la Commission des transports du Québec à compter de la date de publication d'un avis de ladite requête dans la Gazette officielle, sauf pour les requêtes qui sont introduites par la commission elle-même, qui a alors discrétion pour déterminer le délai de contestation.

Le délai de 21 jours en question est nettement insuffisant et la Gazette officielle n'est pas le moyen de publication qui va véritablement informer le public de ce qui se passe à la Commission des transports.

Comme les exemples demeurent la meilleure façon d'illustrer un problème, je vais simplement vous décrire ce qui arrive probablement constamment depuis un bon bout de temps avec un tel système. Le 31 juillet dernier, je feuilletais la Gazette officielle du Québec datée du 7 juillet, que j'avais par ailleurs reçue le 30 juillet. On pouvait y lire l'avis d'introduction d'une requête de la compagnie Voyageur devant la Commission des transports pour augmenter les tarifs de transport en commun de 15% et enlever l'escompte de 10% sur les voyages retour.

Malgré l'importance et le caractère d'intérêt public d'une requête de ce genre, le délai pour le contester est pourtant également de 21 jours en vertu des règles actuelles. J'ai parlé de l'article 2.13 des règles de pratique actuelles. Dans le cas que je viens de vous citer, le délai pour contester était déjà expiré au moment où nous avons reçu la requête. Il ne s'agit sûrement pas là de la meilleure façon de s'assurer la plus large représentation des intérêts en jeu et qui sont discutés par ailleurs devant la Commission des transports.

A l'heure qu'il est, il y a de bonnes chances que la commission ait déjà rendu une décision écrite dans ce dossier sans même avoir tenu d'audition.

Pour remédier à cela, notre mémoire propose donc qu'il y ait obligation pour la commission à l'avenir de publier dans les journaux et dans un bulletin gratuit offert à toute personne intéressée ou à tout groupe intéressé, bulletin contenant les avis de requête affectant directement le public. Il s'agit d'ailleurs des recommandations contenues en page 48 de notre mémoire.

De plus, nous proposons que le délai pour contester ces requêtes soit de 40 jours. Ces deux suggestions vont contribuer à informer, croyons-nous, beaucoup plus adéquatement le public en même temps qu'elles vont lui donner du temps pour envisager une contestation ou non de la requête.

Mais ces dispositions ne suffiront pas en soi pour effectivement amener une participation active du public. Prenons le dossier Voyageur que je viens de vous donner en exemple. De façon à contester adéquatement une requête d'augmentation tarifaire de ce genre, une personne ou un groupement devra engager un expert, un économiste, par exemple, en plus d'avoir à recourir à un avocat. De plus, elle devra encourir des frais de séjour, de témoins, etc., etc.

Bref, nous parlons d'un dossier qui nécessitera quelques milliers de dollars en termes de préparation et de présentation. Il est aussi évident que la plupart des personnes ou groupements à but non lucratif au Québec n'ont pas de fonds requis pour s'embarquer dans des dossiers de ce genre. Pourtant, les dispositions que l'on retrouve dans les règlements et règles de pratique ne prévoient nulle part que la commission ait le pouvoir d'accorder des frais à une partie se présentant devant elle. Il n'est pas surprenant, dans les circonstances, que personne d'autre que les représentants de l'industrie, intéressée pour des raisons évidentes à obtenir des augmentations tarifaires, ne fasse des représentations devant la Commission des transports du Québec.

(15 h 15)

De façon à pallier cette lacune, nous recommandons, en pages 18 à 20 de notre mémoire, l'instauration d'un mécanisme d'attribution d'aide financière à l'intérieur de la Commission des transports. Selon la proposition, toute personne ou groupement à but non lucratif intéressé à intervenir devant la Commission des transports concernant une requête ou un projet de règlement pourrait adresser une requête pour aide financière à un fonctionnaire désigné de la Commission des transports en tout temps avant de produire son intervention. Ce fonctionnaire, avant de rendre sa décision, devrait alors, selon notre proposition, considérer l'intérêt représenté par le requérant, la façon dont il se propose de participer aux auditions et le genre d'information qu'il est susceptible d'apporter à la Commission des transports. Le requérant aura par ailleurs l'obligation de lui révéler sa situation financière. Ce n'est qu'une fois

considérés tous ces éléments qu'on accorderait ou refuserait la requête d'aide financière.

L'adoption de dispositions à cet effet est d'ailleurs en accord avec un des devoirs du ministre des Transports prévus par la Loi du ministère des Transports en son article 3, qui précise que le ministre des Transports doit promouvoir la participation des individus, des groupes et des organismes à la détermination des moyens de satisfaire leurs besoins dans le domaine du transport.

Plusieurs tribunaux administratifs ont ainsi, en vertu de leurs lois et règlements, le pouvoir d'attribuer des frais à des intervenants. Ainsi, aux États-Unis, il existe une centaine de statuts prévoyant l'attribution de frais devant des tribunaux administratifs. Il existe même présentement un projet de loi patronné entre autres par le sénateur Kennedy — je vais vous exempter du titre qui est passablement long — lequel projet est actuellement devant le comité des affaires gouvernementales et judiciaires. En son article 401 du projet de loi en question, on prescrit que l'un des buts à atteindre dans cette nouvelle législation sera d'améliorer la qualité des décisions des agences gouvernementales en compensant les personnes pour le coût de leur participation devant des commissions ou régies dans les cas où une personne qui n'aurait pas pu autrement se permettre financièrement de participer à des auditions pourrait contribuer de façon importante à la décision rendue par une commission ou régie. Il est ainsi prévu, à l'article 593 du projet de loi, qu'une conférence administrative pourra accorder de l'aide financière, incluant les paiements à l'avance à des personnes ou groupements participant à des procédures devant une commission, si la personne ou le groupement en question respecte par ailleurs des critères bien établis. Les critères sont les suivants: 1) la représentation d'un intérêt qui doit être pris en considération dans le dossier concerné; 2) l'insuffisance des ressources financières du participant; 3) l'existence d'une disposition autorisant la participation d'une telle personne ou d'un tel groupement devant la commission concernée.

Plus près de nous, il y a la Régie des services publics, qui a le pouvoir d'accorder des frais à un intervenant et qui l'a effectivement fait en ce qui concerne l'ACQ lors de sa dernière présence devant elle. L'ACQ avait alors contesté les demandes d'augmentation tarifaire de Québec Téléphone et s'était vu accorder des frais.

On peut également mentionner les nouvelles règles de procédure du CRTC, qui prévoient maintenant l'allocation de frais à des personnes ou groupements à but non lucratif participant à ces auditions. Les règles en question prescrivent que les frais en question seront taxés contre l'industrie réglementée en faveur de tout intervenant, 1) qui aura participé de façon sérieuse aux procédures; 2) un intervenant qui aura également aidé à mieux faire comprendre le litige au conseil.

Les règles prévoient également l'allocation de frais provisoires à un intervenant à certaines conditions. Si la décision d'accorder des frais est favorable, la compagnie est alors obligée de verser ces frais à l'intervenant immédiatement.

Le Public Utility Board de l'Alberta a également le pouvoir d'accorder des frais à un intervenant en vertu d'une politique de cette commission en vigueur depuis le 24 février 1977. Cette politique précise que des frais seront accordés seulement si les interventions ont été efficaces, bénéficient à tous les abonnés et si les frais encourus ont été raisonnables et nécessaires.

On pourrait citer plusieurs autres exemples, mais ils ne serviraient qu'à confirmer ceux qui ont déjà été cités. Il est pourtant une question qui vient sûrement à l'esprit de quelques-uns: Pourquoi doit-on favoriser la participation du public aux prises de décision de la Commission des transports du Québec?

Nous citerons à cet effet les principaux arguments avancés par le Public Citizen Inc., un groupe sous la responsabilité de M. Ralph Nader, dans une lettre qu'il adressait au sénateur Kennedy le 2 avril 1976. Le sénateur Kennedy faisait alors partie du sous-comité sur les procédures et les pratiques administratives du Sénat. La lettre est d'ailleurs reproduite dans le document qui s'intitule *Public Participation in Government Proceedings Act of 1976*, daté du 24 juin 1976.

Le groupe en question résume bien en cinq points les bénéfices d'une plus grande participation du public à des auditions de régies ou de commissions. Je les résume.

Ce sont: 1) des décisions administratives plus équilibrées; les décisions des commissions ne refléteront pas les différents points de vue tant qu'il ne sera pas prévu d'allocation de frais à des intérêts qui sont par ailleurs sous-représentés. Les commissaires de toute commission, en rendant leur décision, se doivent de protéger l'intérêt public.

C'est le deuxième argument. Comme les commissions, dans leur prise de décision, doivent être justes pour toutes les parties, on ne peut attendre d'elles qu'elles jouent le rôle de défendre les intérêts des usagers plus que de défendre les intérêts des transporteurs. Seule une participation accrue du public à leurs procédures va assurer en conséquence une représentation vigoureuse des intérêts sous-représentés.

Troisième argument, une meilleure participation amènerait une plus grande confiance du public à l'égard des décisions de la commission.

Quatrièmement, un personnel au sein des commissions agissant avec plus de vigueur dans leur travail et également une présence d'intervenants pouvant permettre à des membres du personnel de cette commission qui ne partagent pas un point de vue de la majorité des commissaires de recourir aux intervenants pour exposer leurs vues.

Cinquièmement, une plus grande articulation des décisions s'ensuivrait. La présence d'adversaires dans les procédures oblige les commissaires à justifier leurs décisions, ce qui n'est pas le cas quand une commission et l'industrie se rencontrent et s'entendent sur une nouvelle règle ou réglementation.

Le 30 janvier 1976, dans son allocution d'ouverture du sous-comité sur les pratiques et procé-

dures administratives, le sénateur Kennedy exprimait bien ce qui sous-tend finalement nos recommandations sur les frais: "Chacun de nous a entendu parler de cas où des individus ou groupes avaient essayé de soulever des problèmes importants dans une procédure devant un tribunal administratif, mais il furent incapables de faire quoi que ce soit, parce que les coûts étaient trop considérables. Comme résultat, l'industrie et d'autres intérêts spéciaux seulement sont assurés d'un accès à ces commissions. Comme l'information est également un "a priori" à toute participation, nous recommandons que les documents de la commission soient maintenant disponibles gratuitement à tout groupement à but non lucratif ou personne non relié à l'industrie "régulée".

Actuellement, les règles prévoient que tout document peut être obtenu gratuitement seulement par des organismes gouvernementaux. Les autres peuvent se les procurer à raison de \$0.50 la première page et \$0.25 pour les autres pages. Par ailleurs, la commission étant l'organisme de régulation, nous la considérons la mieux placée pour instaurer un système de plaintes qui serait à portée du consommateur en tout temps et sans frais. Pour que cette recommandation ait une signification cependant, il faudrait que la disponibilité de ce service soit bien publicisée par les media écrits et parlés. Comme exemple d'un processus d'information efficace, nous n'avons qu'à penser à ce qui se fait, entre autres, à la télévision concernant l'Office de protection du consommateur.

La recommandation d'un service de plaintes avait d'ailleurs été faite par un comité d'étude sur le transport en 1977 en Ontario. Il s'agit en fait du rapport qui s'intitule Report on the Ontario Highway Transportation of Goods. C'est un rapport de 1977. De façon également que la commission reflète le souci de représenter les différents intérêts en jeu dans ces structures, notre rapport recommande que les nominations des commissaires soient faites à l'avenir par un comité de trois personnes formé d'un représentant du gouvernement, d'un représentant de l'industrie et d'un représentant des consommateurs nommé par le ministre des Transports après consultation des trois secteurs concernés. Le comité, de par cette proposition, devra s'assurer d'une représentation égale en nombre de personnes ayant eu des activités dans le domaine de la protection des consommateurs et des personnes de l'industrie, ceci, afin d'assurer la variété des intérêts autant que la compétence.

Les recommandations, en terminant, sont faites à la commission précisément parce que l'association trouve les règles actuelles peu propices à une participation de tous les intérêts visés par les décisions de la commission. Je vous remercie de votre bonne attention.

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

M. Lessard: Je remercie l'Association des consommateurs d'avoir pris le temps nécessaire pour

préparer le mémoire et venir le soumettre à la commission parlementaire. C'est un problème qui m'a toujours paru assez fondamental, la protection du consommateur dans les décisions de la commission.

Je ne sais pas si vous êtes ici depuis le début, mais on a entendu le Bureau des tarifs du Québec nous dire que c'était là la meilleure protection pour le consommateur — en tout cas, comme je l'ai indiqué, j'en doute — de telle façon que c'est très difficile.

D'ailleurs, ce n'est pas seulement au niveau de la Commission des transports, je pense bien que c'est un peu au niveau de toutes les régies gouvernementales; il est extrêmement difficile pour les consommateurs regroupés de se faire entendre devant les commissions. J'ai eu, d'ailleurs, une expérience personnelle à ce sujet concernant les délais qui sont annoncés dans la Gazette officielle. Je me souviens en particulier de la traverse Matane-Godbout, où on avait constaté, en fait, après 21 jours, on s'était aperçu un peu tardivement que les délais étaient expirés et qu'il y avait une demande d'augmentation de tarifs. Heureusement, la commission, les commissaires du temps avaient accepté de retarder ou de nous permettre de nous faire entendre même si les délais étaient dépassés. Il reste qu'on avait toujours le problème d'avocats et d'économistes à engager et ainsi de suite. C'était par l'intermédiaire des Chambres de commerce et des organismes régionaux qu'on avait réussi à financer tout cela, mais cela devient passablement cher. Le principe est bon.

Je pense qu'il faut trouver un moyen; d'abord, dans les nominations de commissaires, je pense que vous avez entièrement raison. Il va falloir faire en sorte que le consommateur soit présent puisqu'à chaque décision, non seulement au niveau de l'augmentation du transport d'autobus ou du transport maritime, mais aussi dans le camionnage général, en dernier ressort, c'est toujours le consommateur qui paie. Dans le secteur du camionnage, je pense que c'est toujours le consommateur qui paie. Vous nous avez donné des exemples du sénateur Kennedy.

Une première question, ce qu'on a constaté ici — et je suis d'accord pour ouvrir beaucoup plus que la Gazette officielle et on va regarder cela parce que la Gazette officielle, je vous avoue qu'il n'y a pas un gros tirage et ce n'est pas tout le monde qui fouine là-dedans, à un moment donné, et qui regarde. Il va falloir probablement prévoir des journaux beaucoup plus étendus que la Gazette officielle où les décisions seraient annoncées, peut-être un bulletin, comme on en a parlé à plusieurs reprises à cette commission parlementaire, un bulletin de la Commission des transports qui serait hebdomadaire et que les personnes intéressées pourraient obtenir. Il faut éviter aussi, en même temps... Je suis bien prêt à permettre la participation, mais un des problèmes sérieux que nous rencontrons à la Commission des transports, ce sont des délais souvent assez longs avant de rendre une décision, mais le problème ne se pose peut-être pas au niveau des 21 jours. C'est après les 21 jours, quand la discussion se fait.

Vous dites, à la page 18, et c'est là que je m'interroge: Une personne ou un groupement à but non lucratif peuvent présenter devant un fonctionnaire de la Commission des transports spécialement nommé à cet effet, etc.. Une personne ou un groupement à but non lucratif. Ce n'est pas facile de réunir des consommateurs à l'intérieur d'une association, parce qu'ils n'en sentent pas réellement le besoin. Les consommateurs sont tous éparpillés un peu à travers le Québec. Tout le monde est consommateur, mais de là à dire qu'on paie une cotisation à une association, ce n'est pas facile. Vous devez le savoir. Je ne sais pas combien vous pouvez avoir de membres dans votre association, mais ce n'est pas facile de rejoindre tout le monde. 1500 membres? (15 h 30)

Une Voix: Ce n'est pas facile.

M. Lessard: Non. Avoir les représentations de toutes les régions, ce n'est pas facile non plus. Quand on dit une personne ou un groupement... Vous avez donné l'exemple de la Régie des services publics, j'aimerais que vous en parliez un petit peu plus. D'abord, vous dites: D'accord, c'est le fonctionnaire qui va choisir les personnes dont l'intervention, selon lui, serait raisonnable. C'est lui, après cela, qui va déterminer les compensations financières, les frais, selon le fait qu'il juge que les interventions ont été efficaces et que les frais ont été raisonnables. C'est encore de la discrétion. Dans le cas, par exemple, de Québec Téléphone, devant la Régie des services publics, j'aimerais que vous m'exposiez un peu plus longuement... D'abord, est-ce que c'est prévu à la Régie des services publics? Comment cela fonctionne-t-il? J'aimerais qu'on explicite un peu cela.

M. Dufour: En ce qui concerne la Régie des services publics, le jugement qui a été rendu a accordé des frais à l'association. C'est un jugement du 14 février dernier. C'est un jugement qui est intervenu une fois les auditions... C'est un jugement qui a accordé des frais de déplacement, de séjour, mais il n'y a pas eu de frais d'experts d'accordés. Dans le jugement en question, la régie dit: Si on est saisi d'une telle demande, on va sûrement la considérer. Maintenant, il y a un point que je veux souligner là-dessus, c'est ce qui se passe avec la Commission des transports présentement, c'est qu'elle n'a pas, en vertu des règles actuelles, le pouvoir d'accorder des frais. Au contraire, il y a même des frais qui sont à payer par un intervenant ou un requérant, quelle que soit la partie, mais c'est le cas actuellement. On est quand même d'avis que ce point devrait être amélioré, au moins pour qu'il y ait cette possibilité de recourir à des frais par des organismes qui, par ailleurs, seraient intéressés à intervenir, mais l'engagement d'un expert, d'un économiste va les décourager, s'ils savent qu'il n'y aura pas de possibilité de recours à une aide quelconque.

Je peux peut-être préciser qu'il y a la commission, le CRTC qui vient tout juste de publier ses règles, au mois de juillet. Elles viennent juste

de sortir. Cela fait à peine quelques semaines et on a prévu qu'on pouvait accorder des frais provisoires. La commission pouvait accorder des frais provisoires dans les 30 jours qui suivent le dépôt d'une demande. Ce sont des frais, en fin de compte, avant que l'association ou le groupe intervienne devant le CRTC. On a retenu, comme principe, premièrement, si lui-même ou le groupe ou la catégorie d'abonnés qu'il représente sont touchés par la décision ou l'ordonnance du CRTC, en ce sens que ces gens en tireront profit ou sont susceptibles de subir un préjudice. Comme deuxième principe à retenir, quant à décider si, oui ou non, l'aide financière va être accordée: S'il peut convaincre le CRTC qu'il peut l'aider à mieux comprendre les points en litige. Troisième principe qu'on a retenu également, c'est qu'il participe de façon sérieuse à la procédure. Quatrièmement, qu'il peut convaincre le CRTC qu'il ne possède pas les ressources financières suffisantes pour lui permettre de participer efficacement à la procédure sans une adjudication de frais. Maintenant, je peux peut-être préciser que, sur le point de la discrétion, je suis d'accord avec vous qu'on n'a pas de précédent et qu'il est difficile d'établir comment on va appliquer cette histoire-là. Dans notre recommandation, on a prévu un appel sur l'adjudication des frais, si c'était refusé. On a prévu un appel à l'exemple de ce qui existe dans le recours collectif, où il est prévu un appel. Je trouve que c'est une disposition merveilleuse à ce niveau.

Elle assure une indépendance et une décision équitable. Dans le cas où elle ne le serait pas pour la partie en question qui a fait la demande, elle peut recourir à un juge pour revérifier la décision, un juge de la Cour provinciale. En fin de compte, c'est un processus qu'on suggère.

M. Lessard: Quand on dit une personne ou un groupe, ça peut devenir, d'abord, très coûteux — tantôt j'aurai une autre question — et, d'autre part, très lourd. Par exemple, dans le cas de Québec-Téléphone, une fois que ce serait répandu, toute personne, quelle qu'elle soit, pourrait intervenir et les auditions pourraient être très très lourdes, les coûts prohibitifs. La question que je me pose — je ne veux pas vous envoyer de Charybde en Scylla — Est-ce que ce ne serait pas mieux de prévoir cela à l'intérieur d'un organisme gouvernemental dont la fonction est justement d'encourager le consommateur à être protégé et de coordonner en fait l'ensemble des groupements de consommateurs comme le ministère des Coopératives et Institutions financières ou l'Office de la protection du consommateur? Là, chaque organisme va avoir ses règles avec toute sa série de fonctionnaires pour coordonner tout ça. On va arriver avec une série de fonctionnaires parallèles. Il me semble qu'il pourrait y avoir l'Office de la protection du consommateur et les personnes ou les groupements pourraient s'adresser à l'office et dire: Voici, il y a un problème particulier qui est soulevé à telle place, devant la Commission des transports ou devant la Régie des services publics,

et on a besoin d'un certain montant d'argent pour aller se faire entendre devant cette commission. Là, il y aurait une coordination parce que ce que je crains dans ça, c'est que la Commission des transports — elle n'est pas juge et partie — veuille peut-être délibérer le plus tôt possible et ne veuille pas avoir trop trop de chiard lors de ses délibérations, etc.

M. Dufour: M. le ministre, là-dessus, je vous accorde que c'est une proposition intéressante; c'est, d'ailleurs, une proposition qui a été longuement discutée devant le comité du Sénat américain. Elle n'a pas été retenue principalement parce que les membres ont eu à l'esprit qu'on devait viser à une représentation des intérêts les plus variés possible devant les commissions ou régies. On a également soulevé la question du conflit d'intérêts qui pouvait exister entre une représentation par une agence gouvernementale qui, par ailleurs, peut avoir des orientations à donner, des orientations politiques qui pourraient...

M. Lessard: Si vous me le permettez, M. Dufour, je ne pense pas à une représentation par l'agence gouvernementale. L'agence gouvernementale pourrait se faire entendre, mais je pense, par exemple, que le groupement ou la personne pourrait s'adresser à l'agence gouvernementale pour obtenir les fonds requis. Ce serait prévu dans un budget à cet effet.

M. Dufour: D'accord. A ce moment-là, dans votre esprit, est-ce que ce serait un système qui pourrait être utilisé rapidement, où la demande pourrait être accordée assez rapidement? Parce qu'il y a l'adjudication de frais provisoires qui est drôlement importante dans l'intervention rapide et efficace d'un groupe devant ces organismes-là.

M. Lessard: J'ai l'impression que ça pourrait être beaucoup plus rapide si c'est systématisé au niveau d'un organisme plutôt que réparti dans plusieurs organismes gouvernementaux. L'Hydro-Québec, par exemple, a aussi des problèmes sérieux où c'est quasiment le lieutenant-gouverneur qui est "poigné" avec les augmentations et il n'y a pas d'office pour contrôler comme tel. Il y a la Régie des services publics, il y a la Commission des transports. Je pense qu'un des ministères qui ont la responsabilité... Parce que moi, comme ministre des Transports, je conviens que ça doit être ma préoccupation aussi, mais ce n'est pas ma principale. Un peu comme le ministère des Richesses naturelles, sa préoccupation fondamentale, c'est d'administrer les richesses naturelles de la façon la plus rentable possible pour le gouvernement.

Il y a un office qui s'appelle l'Office de la protection du consommateur. Son rôle, à mon sens, c'est justement de permettre aux consommateurs de pouvoir se faire entendre devant toutes les régies gouvernementales. A ce moment-là, on n'aurait pas une multiplication de fonctionnaires, tel que vous le proposez à 7. Il y aurait un

organisme spécialisé dans le secteur à l'office des consommateurs, par exemple, avec un budget précis, qui accepterait les demandes et prendrait une décision de façon qu'on ne pourrait pas accuser soit le ministère des Transports ou la Commission des transports d'être en conflit d'intérêts.

Supposons, comme exemple, que j'ai une demande d'augmentation de la Société des traversiers du Québec. Je sais comment ça grève mon budget à chaque année, au service des traversiers du Québec. Si c'est moi ou si c'est la commission qui a à choisir quel consommateur ou quel individu va se présenter, je peux être en conflit d'intérêts comme ministre, tandis que l'Office de la protection des consommateurs, c'est sa fonction.

Mme Rivard-Plouffe (Louise): Par contre, si nous sommes venus aujourd'hui, c'est un peu parce que nous regrettons que le fameux groupe CEGIR n'ait fait mention aucunement de consultation auprès de groupements de consommateurs ou de tout consommateur du Québec. Je pense que c'est une lacune à relever et, si nous voulons nous faire entendre, évidemment, il faut venir et il faut parler. Que ça prenne parfois quelques cents, on est d'accord, je pense que c'est peut-être un peu lourd pour le gouvernement que les gens demandent toujours; qu'il y ait du bénévolat, on est aussi d'accord. Je pense que nous travaillons depuis des années dans le Québec pour ça. Alors, nous voulons nous faire entendre, nous voulons que les consommateurs puissent au moins avoir une voie d'accès aussi auprès de la Commission des transports.

Ce matin, j'entendais M. Mailloux qui disait que, peut-être, faisant partie d'un comité consultatif, il verrait des gens, des experts, etc. J'espère que vous choisirez des experts de l'université qui utilisent les transports en commun et qui connaîtront tous les problèmes inhérents à ce genre de transport. Si nous sommes devant vous aujourd'hui, c'est que, non seulement le rapport CEGIR nous avait intéressés, parce qu'évidemment il y avait le côté juridique et il y avait bien des choses là-dedans, mais il y avait aussi un intérêt particulier de la part de notre association depuis des années concernant des choses qui ont trait au transport.

J'ai devant moi le ministre, j'en profite aujourd'hui. Lorsque nous entrons au Québec, — c'est probablement la seule chance que j'ai de vous parler — nous voyons: "On s'attache au Québec". Je trouve ça merveilleux; bravo, sauf que je me demande pourquoi les petits enfants du Québec ne peuvent pas aussi s'attacher au Québec, parce que dans les autobus d'écoliers, si vous avez... Je ne sais pas, je regrette, on aurait pu vous montrer un film montrant des enfants impliqués dans un accident d'autobus d'écoliers, et comment nos enfants sont projetés vers l'avant. Vous n'avez qu'à y réfléchir une minute, comment ces autobus ne sont pas confortables. Alors, je pense que c'était aussi un point important. Les enfants n'ont pas de ceinture de sécurité, pourtant on nous prêche: On s'attache au Québec.

Alors, je passe mon petit message, parce que je pense que ce sont des points qui ne demandent pas d'argent au gouvernement du Québec, mais qui demandent tout simplement d'aller tâter le pouls du consommateur et de dire: Qu'est-ce que vous pensez des transports, qu'est-ce que vous avez à dire? Parce que vous payez et vous vous en servez. Alors c'est pour cette raison que je regrette infiniment qu'il n'y ait pas une personne du CEGIR ici pour me dire pourquoi on n'a pas consulté les consommateurs.

M. Lessard: Ils vont comparaître tout à l'heure. Je ne voudrais pas prolonger, mais je veux simplement vous dire que le rapport Jodoin a même rejeté cette formule-là, mais je ne voudrais pas en discuter relativement aux ceintures de sécurité dans les autobus.

Ecoutez, je pense que vous avez pris un moyen quand même...

Mme Rivard-Plouffe: On n'avait pas les mêmes raisons...

M. Lessard:... pour informer le ministre de vos préoccupations, dont celle-là, qui a été une de mes préoccupations aussi, parce que lorsqu'on a constitué les Corporations intermunicipales des transports, on s'est posé la question à savoir comment les consommateurs et comment les usagers aussi pouvaient être présents aux auditions et se plaindre du service. Je pense que c'est une préoccupation sur laquelle il faut s'interroger et, quant à moi, je suis très heureux que vous soyez venus ici. Je retiens très sérieusement en fait votre proposition, mais, peut-être, dans le cadre de la suggestion que je faisais tout à l'heure — on discutait avec Mme Payette — qu'on pourrait justement trouver un moyen qui permettrait — parce qu'on en avait discuté à ce moment-là lorsqu'il y avait eu la demande d'augmentation de tarifs de Québec-Téléphone — de voir de quelle façon une subvention pouvait être accordée justement pour défrayer des coûts.

Je pense que votre suggestion est à considérer. Les modalités peuvent être discutées, mais il faut que les consommateurs, j'en ai vécu l'expérience... et c'est plus facile probablement, par exemple, quand il s'agit d'un traversier, parce qu'un traversier est plus localisé, mais quand arrive une augmentation de tarifs du transport pour voyageurs, c'est beaucoup moins localisé de telle façon qu'il est difficile pour les groupes, chambres de commerce ou autres, de commencer à s'organiser pour faire valoir leurs revendications à ce sujet-là.
(15 h 45)

Quant à moi, je vous remercie de votre présence, ici, à cette commission parlementaire; je pense que vous avez ouvert une discussion qui est importante. C'est certain que, lorsque j'ai donné à CEGIR le mandat d'étudier la Commission des transports, il étant quand même temps, c'est parce qu'il y avait une urgence et qu'on ne pouvait pas faire une étude très vaste et très longue. CEGIR a

choisi — nous l'expliquerons tout à l'heure, que ce soit une bonne chose ou une mauvaise chose — d'aller voir ceux qui étaient plus directement impliqués par la Commission des transports, mais je pense que le consommateur est impliqué. Je vous remercie beaucoup et soyez convaincus que je retiens votre suggestion, tout en tenant compte des réalités économiques du Québec, mais il y a possiblement moyen, au sein de l'Office des consommateurs, de pouvoir vous aider à faire valoir plus les revendications des consommateurs. Merci.

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

M. Mailloux: M. le Président, mon collègue de l'UN me fait signe qu'il n'interviendra pas, alors je voudrais dire, au nom des Oppositions que, au cas ou vous représentiez les quelque six millions de consommateurs québécois, loin de moi la pensée de ne pas faire étudier par nos formations les recommandations que vous faites.

Je ne pense pas qu'on pourrait faire le reproche à CEGIR de ne pas avoir consulté les consommateurs, puisque j'imagine mal qu'un bureau d'étude, qui fait une recherche sur l'ensemble des systèmes de transports, n'a pas également en tête la protection d'un public donné. Il y a également, d'un autre côté, l'organisation fonctionnelle d'un système de transport; il ne peut pas perdre de vue la protection du consommateur.

La plupart des observations, sur lesquelles j'aurais pu argumenter, ont été faites par mon collègue le ministre des Transports. Il est vrai que, dans vos premières paroles, M. Dufour, vous avez dit que le public était mal informé, non pas seulement par la Commission des transports, sur les différentes augmentations qu'il doit subir, un jour ou l'autre. J'imagine qu'à la suite de cette commission, le gouvernement pourra peut-être trouver certains moyens pour que le public soit davantage informé.

Si vous avez de la difficulté à vous présenter devant des organismes, tel la Commission des transports, je ne peux quand même pas oublier qu'il y a un organisme qui est créé pour la protection des consommateurs et, quand il ne fait pas son devoir, il en paie largement les frais; c'est le gouvernement. Je pense que sa préoccupation première est de voir à ce que, dans toutes les lois et tous les règlements, le consommateur, qui a un service à recevoir, soit davantage protégé.

Vous avez parlé des difficultés à être informé valablement. Je conviens que, par la Gazette officielle, ce n'est pas facile; même s'il y avait une publication qui était suggérée par l'ensemble des mémoires et par CEGIR, ça ne rejoindrait pas non plus l'ensemble des consommateurs. La question que je me posais tantôt, quand vous avez soumis, devant le ministre, que des subventions devraient être accordées: Où ça commence et où ça s'arrête? Qui représente qui? Vous représentez les consommateurs, mais au moment où le gouvernement annoncerait une politique de subventions pour la défense des consommateurs, je pense que vous

imaginez sans peine que de nombreux groupes se feraient reconnaître comme habilités à protéger l'intérêt des consommateurs. Est-ce qu'un organisme provincial pourrait, avec des ramifications dans la province, être reconnu par le ministère des Compagnies, Coopératives et Institutions financières, comme habilité à recevoir des subventions? Je pense qu'il y a un problème majeur où les consommateurs doivent directement être impliqués et faire les études qui s'imposent; je pense que ça pourrait être inventorié.

Il y a certains types de transports, par contre... J'ai aimé une recommandation qui a été faite, je ne me souviens plus dans quel mémoire. Cela concernait les autobus où on disait que, en dehors des publications, à l'instant où il y aurait une demande d'augmentation ou de modification des tarifs, l'ensemble d'un public donné pourrait avoir l'affichage qui est ordonné. Je pense que, dans un tel véhicule, tous les utilisateurs d'un circuit donné pourraient sûrement bénéficier d'une meilleure connaissance des demandes qui sont faites. Par contre, j'ai en mémoire...

Mme Rivard-Plouffe: ...

M. Mailloux: Pardon?

Mme Rivard-Plouffe: Encore faudrait-il qu'il y ait des autobus!

M. Mailloux: Comme vous, je regrette forcément que...

Mme Rivard-Plouffe: Cela m'était trop facile, il fallait que je le dise.

M. Mailloux: Ne me faites pas faire de la politique, vous-là, parce que, quand il était de l'Opposition il réglait tout, il ne règle plus aujourd'hui; et c'est le premier mot politique que je donne durant cette commission.

M. Lessard: Je vais réagir!

M. Mailloux: Vous m'avez fait perdre mon débit! Il y a un exemple que je voulais vous donner où le consommateur n'est pas heureux, mais peut-être que le gouvernement a des raisons d'avoir laissé passer. Je fais référence, à ce moment-ci, à la dernière augmentation qu'a sollicitée l'Hydro-Québec, qui se situe à environ 40% ou quelque chose de semblable. Il est indiscutable que, vous, comme consommateurs, si vous aviez à faire la preuve, devant une commission, qu'il n'est pas possible qu'une telle augmentation soit acceptée, qu'elle n'en a pas besoin, la commission, si elle n'a à juger du fonctionnement de l'Hydro-Québec qu'en fonction d'une année, immédiatement votre requête serait agréée et les tarifs seraient refusés. Mais, peut-être, à la défense de ce gouvernement, a-t-il voulu payer l'investissement de la baie James par une génération et ne pas le faire payer par tout le monde; il y a une raison. S'il a fait une erreur, forcément, dans l'avenir, éloigné ou pas, il paiera

pour. Mais, il ressort, je pense, que le gouvernement, dans chaque augmentation qui est accordée — parce que c'est l'ensemble des consommateurs québécois, quand on parle des tarifs d'électricité — est là pour voir s'il doit laisser passer de telles augmentations.

Vous avez mentionné, M. Dufour, les délais de publication qui amènent des problèmes très particuliers. Je pense que le ministre et la Commission des transports en ont pris note. Il est indiscutable qu'il faudra que la commission se penche sur ces problèmes ainsi que le ministère.

Le dernier mot que je voudrais apporter; votre suggestion voulant qu'un système de plaintes soit institutionnalisé à la Commission des transports, je pense que c'est une suggestion valable, qui permettrait peut-être, sans frais, qu'un public donné puisse recevoir les informations pertinentes et, j'imagine que, actuellement, devant différentes commissions, le public est un peu perdu, à savoir vers qui diriger une plainte.

C'étaient les quelques commentaires que j'avais à apporter. Je ne voudrais pas prendre votre mémoire à la légère, je sais que c'est le consommateur qui, en définitive, paie toujours la note.

Le Président (M. Bordeleau): Merci. Un commentaire, M. Dufour?

M. Dufour: Je voudrais simplement dire que l'esprit de l'intervention c'est d'assurer, à l'avenir, dans des dossiers qui visent directement l'intérêt du public, une présence d'intérêts la plus diversifiée possible devant cette commission. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie, mesdames et messieurs de l'Association des consommateurs du Québec, d'être venus nous présenter votre mémoire. Comme nous n'avons pas d'autre intervenant, je voudrais en profiter également pour remercier les organismes qui sont venus présenter des mémoires au cours de ces trois séances et qui ont collaboré avec la commission, en y apportant leur contribution. M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, je m'associe à vous pour remercier tous les organismes qui ont fait, je pense bien, un travail extrêmement intéressant. Quant à nous, nous allons certainement essayer de regarder à nouveau tout ça, pour voir les consensus qui ont pu se faire et les non-consensus; essayer d'améliorer, dans les plus brefs délais possible, les relations entre les consommateurs, la Commission des transports et le ministère aussi.

M. le Président, on a, en discussion avec les membres de cette commission parlementaire, démontré le désir d'entendre — ça m'apparaît normal, un peu comme on l'a fait lorsque nous avons eu l'étude sur la Commission des accidents du travail, on avait convoqué le président de la Commission des accidents du travail, M. Tessier, pour venir répondre à nos questions et, en même temps, nous donner ses réactions. Nous avons,

depuis le début de ces auditions en commission parlementaire, la présence du président de la Commission des transports du Québec.

Nous avons, d'autre part, reçu un mémoire du vice-président de la Commission des transports du Québec, le juge Bouchard. Il ne s'agit pas de mettre en contradiction le juge Bouchard et le président de la commission, mais je pense, puisqu'il a déjà consulté un certain nombre de commissaires au sujet des recommandations de la firme CEGIR et puisqu'on en a démontré le désir, qu'il serait normal que nous demandions au président de la Commission des transports du Québec de venir se faire entendre et de donner ses commentaires. Par la suite, nous aurons l'occasion de poser des questions à la firme CEGIR qui nous a soumis ce rapport.

En fait, nous avons eu l'occasion de discuter avec M. le juge et je lui ai indiqué que lui et M. Ferland, qui est administrateur de la commission, pouvaient témoigner librement et donner leurs réactions, puisque, comme je l'ai indiqué lors de la conférence de presse que je donnais lorsque j'ai rendu public le rapport CEGIR, eh bien, le ministre des Transports convoquait cette commission sans aucune idée préconçue sur le rapport CEGIR comme tel. Il avait l'intention de tenir compte de toutes les réactions qu'il jugerait valables et d'essayer d'apporter des correctifs nécessaires en collaboration avec les membres de la Commission des transports du Québec qui ont, d'ailleurs, accordé leur collaboration à la firme CEGIR lors de cette étude, puisque j'en avais averti M. le Président au moment où j'avais nommé la firme CEGIR pour étudier le fonctionnement de la Commission des transports du Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le ministre. Ce n'était pas prévu à l'horaire de la commission, mais il n'y aura pas de problème si les membres de la commission me donnent un consentement unanime pour entendre le président de la Commission des transports.

M. Mailloux: Consentement.

Le Président (M. Bordeleau): Consentement accordé. M. le président de la Commission des transports, vous pouvez y aller de vos commentaires.

Le président de la Commission des transports du Québec

M. Prévost (Adolphe): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission parlementaire des transports, mon nom est Adolphe Prévost, je suis président de la Commission des transports du Québec et je suis accompagné, pour les fins de ce témoignage, de l'administrateur, M. Maurice Ferland, à ma gauche, et du secrétaire, M. Pierre Simard.

Il y a environ un mois, le ministre des Transports m'a demandé, par une lettre, de lui faire tenir

les commentaires des membres de la commission. Je les ai transmis au ministre et, hier, il m'a dit que je pouvais en faire part aux membres de cette commission. Je commencerai donc par faire mes commentaires sur chacune des recommandations de CEGIR; mais c'est très court, je tiens à le souligner.

Ont concouru à mes commentaires M. le juge Bourret, M. le juge Bériault, MM. les commissaires Dumas, sauf pour ses commentaires aux recommandations 12, 17, 39 et 46, Gervais, Sauvé, Alain, Laferrière, Beaudry, Vézeau, sauf pour ses commentaires aux recommandations 8, 11, 27 29, Gravel, Laliberté-Paquette, sauf pour ses commentaires aux recommandations 8, 11, 27 et 29, et Roy, sauf pour autant que ses commentaires y dérogent, ainsi que M. le commissaire Vallée.

A la recommandation no 1, que le ministre énonce les politiques du gouvernement et que celles-ci lient la commission, nous souscrivons entièrement.

No 2. Que l'élaboration des règlements soit sous l'entière responsabilité de la commission, nous souscrivons également.

No 3. Que l'élaboration soit faite en consultation avec toutes les parties intéressées, nous sommes d'accord et nous pensons que cette consultation pourrait se faire par la publication de projets suite à des études socio-économiques, par la réception de mémoires et par des tables rondes où tous les intéressés pourraient faire valoir leur point de vue.

(16 heures)

No 4. Que le lieutenant-gouverneur en conseil approuve les règlements élaborés par la commission, nous croyons que le Conseil des ministres doit avoir un contrôle des règlements sur les transports. Nous souhaiterions toutefois que le gouvernement soit plutôt titulaire d'un droit de désaveu, en tout ou en partie, des règlements de la commission, avant leur entrée en vigueur ou même après.

No 5. Que l'on prévoie dans la loi un pouvoir général et complet de régulation des transports, nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une recommandation à deux volets. Dans un premier temps, on préconise un pouvoir général et complet de régulation. Cela veut dire que tout transport serait réglementé ou devrait se faire sous permis, à moins d'exemption, lorsqu'il y aurait avantage à la libre concurrence. Une telle mesure serait certes de nature à dissiper nombre d'ambiguïtés que nous avons connues depuis quelques années. Pour n'en citer que trois: le transport des animaux vivants, celui du transport de personnes et de fleurs à l'occasion de funérailles, et celui des commandes de restaurants ou de pharmacies au moyen de véhicules de promenade.

Dans un second temps, cette recommandation vise à donner la possibilité à la commission d'utiliser différents modes d'intervention. Je crois que ceci allégerait de beaucoup le formalisme qui encadre, en principe, l'activité actuelle de la commission. Elle s'inscrit dans le cadre de la réglementation actuellement sous étude en ca-

mionnage en vrac, alors que l'on prévoit la tenue d'un scrutin par la commission pour le courtage.

M. le commissaire Roy partage l'opinion du CEGIR au chapitre de cette recommandation voulant que la commission soit dotée d'un mandat plus général de régulation et non restreinte à une stricte tâche d'application des règlements, tout en réservant l'élaboration des politiques de transport au ministre. Quant aux pouvoirs de l'élaboration des règlements qui seraient confiés à la commission, M. Roy dit qu'il ne serait pas présomptueux d'estimer que la majorité des membres, sinon la totalité, se réjouira si cette recommandation devenait une réalité.

M. le commissaire Roy ajoute que les règlements, si l'on s'en tient à l'esprit du CEGIR, seraient plus simples, moins contraignants et il y verrait, pour les membres, une participation accrue dans cette tâche.

No 6. Que la commission procède à des consultations auprès des agents impliqués dans le but d'orienter ses décisions et sa régulation, nous disons qu'il va de soi qu'il ne peut en être autrement dans le contexte de la mission proposée pour la commission dans le rapport CEGIR.

No 7. Que l'on donne à la commission la discrétion nécessaire pour la détermination des conditions d'exploitation des permis. Nous faisons nôtre cette recommandation. Cette discrétion de déterminer les conditions d'exploitation des permis devrait pouvoir s'exercer, tant au plan de la réglementation qu'à celui des décisions dans les cas d'espèce.

No 8. Que la commission puisse, de son chef ou sur demande, révoquer le permis d'un transporteur pour, entre autres, les motifs suivants: la non-soumission aux exigences de la loi, des règlements, le défaut d'assurer la continuité ou la qualité du service, la suspension ou l'annulation d'une police d'assurance, la condamnation pour infraction aux lois et règlements du transport ou au code criminel. Nous sommes d'accord, mais nous souhaiterions que ce pouvoir soit exercé par un membre de la commission ayant une formation juridique, MM. les commissaires Vézeau et Paquet disent: Nous pensons que les recommandations 8, 11 et 27 de CEGIR, telles que libellées, nous conviennent. Quant à la recommandation 29, nous la verrions mieux ainsi rédigée, "La multidisciplinarité des membres doit être assurée. Pour y arriver, qu'au moins un des membres ait une formation juridique."

No 9. Que l'on oblige tout transporteur à déposer auprès de la commission les taux et tarifs qu'il veut réclamer. Nous endossons cette recommandation dans le cadre de celle du paragraphe a) de la suivante, qui propose un droit de regard sur les tarifs déposés.

No 10. Que l'on donne à la commission les pouvoirs, après enquête, de rejeter, suspendre ou modifier les taux déposés, si elle estime que ceux-ci ne sont pas justes ou raisonnables et, également, de son propre chef ou à la demande du ministre ou d'une personne intéressée et après enquête, de fixer les taux et tarifs dans les cas où elle l'estime nécessaire dans l'intérêt public.

Nous croyons qu'il est sage de prévoir des fixations générales de taux et tarifs dans les cas où la commission, après consultation, y voit des avantages. Je pense que de telles fixations devraient être faites selon un mécanisme qui s'apparenterait à celui de l'élaboration des règlements.

M. le commissaire Roy s'exprime ainsi: Le dépôt des taux étant la règle et la fixation l'exception est une politique valable pour le transport des choses. Elle permettrait toujours à la commission d'intervenir, au besoin, en cas de déséquilibre entre l'offre et la demande, de collusion entre les transporteurs pour hausser ou maintenir élevés les taux, de collusion entre les expéditeurs pour obtenir l'effet contraire, de taux déposés non justes et raisonnables, de situations particulières dans des régions excentriques.

No 11. Que la commission puisse ordonner au BVA de retirer les plaques. Il s'agit, selon nous, d'une mesure prioritaire. Celle-ci pourrait être traduite plus clairement en termes législatifs pour qu'elle s'applique et aux détenteurs de permis et également aux non-détenteurs. Je trouve que la condition de trois condamnations pourrait inciter les gens à prendre des chances de faire du transport illégal jusqu'à la deuxième condamnation. S'il y a des juges à la commission, il pourrait être prévu que les plaintes soient instruites devant eux, lesquels pourraient aussi imposer des amendes. La Loi des poursuites sommaires pourrait, selon nous, recevoir son application.

No 12. Donner à la commission le pouvoir d'obliger un transporteur à étendre son service si l'intérêt public justifie une telle extension. Nous y souscrivons, sauf que M. le commissaire Dumas se demande s'il ne serait pas nécessaire, en certains cas, pour la commission, de pouvoir recommander des subsides lorsqu'elle oblige un transporteur à étendre son service et que le jeu des subventions croisées ne pourrait suffire à équilibrer une opération.

No 13. Que la commission se dote du personnel compétent pour réaliser ses études. Nous sommes d'accord, et la commission a déjà oeuvré dans cette voie. Je ne puis faire de commentaires maintenant sur les besoins de personnel dans le contexte du rapport, car il me faudrait savoir, parmi les recommandations, lesquelles seront retenues par le gouvernement. Il me fera plaisir de faire des suggestions au ministre en temps utile sur le sujet.

M. le commissaire Roy s'exprime ainsi: CEGIR n'a pas traité du transport par autobus dans ses annexes, mais je crois que la fixation doit demeurer la règle pour le transport des personnes. Celle-ci serait plus à point à la faveur des travaux entrepris par les analystes, les économistes et les chercheurs dont l'embauche et la disponibilité à la commission sont également recommandées.

No 14. Que le ministère continue à émettre les plaques relatives aux permis et à percevoir les droits afférents. Nous ne voyons aucune objection de principe.

No 15. Que le service d'inspection continue à effectuer le contrôle routier tel qu'il l'exerce actuellement, à l'exclusion, toutefois, de la surveil-

lance des taux et tarifs, sauf sur demande spéciale de la commission. Nous y souscrivons. Toutefois, en ce qui concerne le contrôle routier par les surveillants routiers, peut-être serait-il opportun de préciser leurs pouvoirs.

No 16. Que le BVA et la commission continuent à appliquer les solutions retenues pour contrôler l'émission des plaques et rendre compatibles les banques d'information. Nous sommes d'accord.

No 17. Que la Commission des transports surveille l'application des taux et tarifs par voie de vérification des livres et états financiers des transporteurs et des expéditeurs à la suite de plaintes ou de sa propre initiative. Nous disons que la commission peut très bien contrôler l'application des taux par des enquêtes dans les livres et autres documents des transporteurs, tout particulièrement les connaissements. Pour ce faire, certaines améliorations pourraient être apportées et ainsi, nous voyons très bien l'impression et la vente de connaissements prénumérotés par la commission ou l'impression de ceux-ci par les transporteurs qui, avant de les utiliser, devraient les faire numérotés séquentiellement par la commission. M. le commissaire Dumas se demande si la prénumérotation des connaissements par la commission ne créerait pas une charge de travail trop considérable pour la commission et les transporteurs.

No 18. Que la commission ait le pouvoir de procéder à toute enquête qu'elle juge à propos, suite à une plainte ou de sa propre initiative, et qu'elle puisse déléguer ce pouvoir dans certains cas au Service de l'inspection ou aux corps policiers. Nous disons que le pouvoir d'enquête est certes le moyen de base de tout contrôle et nous souscrivons à cette recommandation.

No 19. Que la commission alloue les ressources nécessaires à la réalisation des prescriptions de contrôle contenues dans la loi et les règlements. Nous disons que cette recommandation pourrait certes être appliquée. Cependant, avant de faire des commentaires, il faudra encore ici savoir quelles recommandations seront entérinées par le gouvernement.

No 20. Que la commission détermine tous les trois mois ses priorités pour la surveillance et le contrôle des transports et leurs implications sur les autres groupes et qu'elle transmette cette information au ministre des Transports. Nous voyons d'un très bon oeil cette recommandation. Nous suggérerions qu'en retour, le Service de l'inspection informe le ministre et la commission de ses opérations et de leurs résultats dans le cadre des priorités établies par la commission. Nous pensons que la détermination des priorités de la commission pourrait se faire une ou deux fois l'an.

No 21. Que la Cour d'appel du Québec entende les appels des décisions finales de la commission sur les questions de droit. Nous nous demandons s'il n'y aurait pas avantage à explorer d'autres possibilités qui permettraient d'avoir recours, à certaines conditions, à un tribunal d'appel spécialisé, même s'il pouvait y avoir appel de ce tribunal à la Cour d'appel. Dans le même sens et

comme alternative, la commission pourrait peut-être aussi réviser ses propres décisions et alors, il pourrait y avoir appel à la Cour d'appel.

No 22. Que l'appel ne suspende pas l'exécution de la décision de la commission à moins que la Cour d'appel n'estime dans l'intérêt public d'en ordonner autrement. Nous souscrivons et ferions de même s'il y a appel à un tribunal intermédiaire ou révision par la commission.

No 23. Qu'aucun recours au ministre ou au lieutenant-gouverneur en conseil ne soit institué. Nous préfererions que soient maintenues les dispositions de l'article 39a de la Loi des transports qui accordent au ministre un pouvoir de soustraction.

No 24. Le nombre de membres permanents de la commission doit être limité à un nombre suffisant pour assurer la continuité des décisions de la commission. CEGIR estime la limite maximum à neuf. Nous disons ce qui suit. Il va de soi qu'il faut à la commission un nombre suffisant de membres pour assurer la continuité des décisions. Ce nombre ne peut cependant être évalué seulement en fonction des tâches prévisibles. D'autres éléments doivent, à mon sens, être pris en considération. Ainsi, il faut se rappeler que la commission tient un bureau à Québec et un autre à Montréal et qu'un nombre suffisant de membres doit être disponible aux deux endroits. Au surplus, la commission assure de plus en plus sa présence dans les régions du Québec.

(16 h 15)

A prime abord, nous ne sommes pas convaincus que le nombre avancé serait suffisant, eu égard aux autres recommandations du rapport spécialement celles concernant la réglementation par la commission, les infractions et le contrôle des taux et tarifs. Nous pourrions mieux aviser en sachant quelles recommandations le gouvernement retiendra et s'il permettra à un membre seul d'entendre les affaires contestées. Également, il y aura une période de transition et d'adaptation.

No 25. La commission doit pouvoir recourir à des membres temporaires pour faire face aux exigences temporaires ou cycliques. Il pourrait être utile pour la commission en principe de recourir à des membres temporaires pour faire face à des exigences temporaires ou cycliques. Il faudrait toutefois que leur mandat soit d'une durée suffisamment longue pour leur permettre de se dégager, principalement s'ils viennent de l'industrie du transport, de leurs occupations antérieures et de s'habituer graduellement à des fonctions de régulateurs.

No 26. Le mode de nomination suivant est recommandé: Des recommandations sont présentées au ministre au moyen de listes de candidats provenant de la commission et des associations de transporteurs; le ministre fait des recommandations au gouvernement en tenant compte de ces listes et le lieutenant-gouverneur procède aux nominations. Nous y avons souscrit, mais, à titre personnel aujourd'hui, je dirais que les représentations du monde de l'expédition que nous avons eues, les représentations des consommateurs éga-

lement méritent certes d'être considérées en vue de la nomination des membres.

No 27. L'obligation de nommer des juges à la commission doit être enlevée. Nous sommes d'accord, sous réserve de nos commentaires, à la recommandation 8 et ceux relatifs à la recommandation 11 tout particulièrement.

No 28. Que les membres soient choisis d'abord en fonction de leur compétence dans le domaine des transports et de leur compréhension de la dimension socio-économique de la commission. Nous faisons entièrement nôtre cette recommandation.

No 29. La multidisciplinarité des membres doit être assurée. Le président ou un vice-président doit avoir une formation juridique. Nous sommes d'accord pour que la multidisciplinarité des membres soit assurée. A notre avis, cependant, il serait souhaitable que les postes de président et de vice-président soient occupés par des personnes de formation juridique.

No 30. Les dispositions de la loi sur la durée du mandat des membres ne doivent pas être modifiées. Nous sommes d'accord.

No 31. La loi doit prévoir des dispositions prescrivant aux membres de la commission de s'occuper exclusivement du travail de ladite commission pendant la période de leur mandat, qu'ils soient permanents ou temporaires. Nous sommes d'accord également.

No 32. Que la loi prévienne des causes de destitution d'un membre de la commission. Nous sommes d'accord également.

No 33. Que l'on structure la commission pour la rendre plus apte à réaliser efficacement les fonctions qu'elle assume actuellement et/ou celles qui découlent des recommandations de cette étude. Nous disons ceci. Les structures actuelles de la commission ont été utiles dans les débuts. Il va de soi qu'après six ans d'opération et vu la mécanisation, des ajustements s'imposent pour l'exécution de la mission actuelle. Ces modifications seraient plus profondes si l'ensemble des recommandations, en particulier les recommandations 34, 36 et 37, était retenu et nous pourrions en temps utile, une fois que le gouvernement aura pris position, faire valoir notre point de vue si nous en sommes requis.

No 34. Que le choix et le développement des modes de régulation relèvent de la haute direction et de ses conseillers (incluant le contentieux) regroupés sous le nom de bureau du président. Que ce travail soit effectué en consultation avec les membres régulateurs et le personnel de direction. Selon nous, il est essentiel et impératif que le bureau de l'administrateur et le bureau du secrétaire demeurent, qu'ils fassent partie ou non du bureau du président. Par ailleurs, nous sommes d'accord avec cette recommandation.

No 35. Qu'une direction générale de la recherche et des analyses socio-économiques soit mise sur pied, nous ne pouvons qu'être d'accord en principe avec cette recommandation, étant donné que dans les faits nous avons déjà fait un pas dans cette direction.

No 36. Que l'on regroupe sous une direction générale des opérations, toutes les opérations reliées aux demandes ou requêtes présentées, à savoir, la réception, la vérification et l'analyse, la publication, la présentation pour décisions, le traitement des décisions, la tenue d'un fichier central, nous sommes d'accord pour les mêmes raisons.

Qu'une direction du contrôle et de la surveillance soit créée, nous souscrivons à cette recommandation no 37. M. le commissaire Jacques Roy ajoute: "Nos décisions auraient d'autant plus de dents et la commission s'en trouverait revalorisée auprès du public transporteur et expéditeur".

No 38. Que la direction générale de l'administration soit maintenue dans ses fonctions actuelles, nous sommes d'accord.

No 39. Que les membres régulateurs soient regroupés au sein de trois comités spécialisés, le comité pour le transport terrestre des personnes, le comité pour le transport terrestre des marchandises et le comité pour le transport aérien et maritime.

Nous disons ce qui suit: Actuellement et comme première remarque, la commission n'a aucune juridiction en matière de transport aérien. Nous avons des hésitations à regrouper les membres aux soins de comités spécialisés. En effet, dans le contexte du transport intermodal que nous vivons et que nous devons vivre de plus en plus, la polyvalence des membres m'apparaît un facteur d'efficacité. Au demeurant, les justiciables semblent préférer dans l'ensemble ne pas avoir toujours les mêmes figures devant eux. Au surplus, en l'absence des membres d'un comité, il faudrait, ou bien suspendre des affaires, ou bien les faire décider par des membres dont la renommée ne serait pas celle de spécialistes en la matière. En revanche et selon nous, lorsqu'arrivent de nouvelles affaires et comme je l'ai fait par le passé, je préfère, pour une période déterminée, assigner un même quorum de manière à assurer une uniformité de pensée décisionnelle au point de départ. M. le commissaire Dumas est d'accord, mais désire ajouter qu'il est absolument contre les comités spécialisés.

M. le commissaire Roy dit: La division des membres en comités responsables chacun d'un secteur différent de l'industrie du transport pourrait être, selon lui, une formule efficace. L'envers de la médaille, selon M. Roy, offre le désavantage de travail en vase clos et de la superspécialisation. Pour parer à ces inconvénients, la rotation des membres d'un comité à un autre, selon M. le commissaire Roy, à des intervalles raisonnables, six mois, douze mois, dix-huit mois, serait une solution.

No 40. Que le projet de décentralisation régionale BVA, CTQ soit maintenu et poursuivi; nous sommes d'accord.

No 41. Que les textes concernés soient aménagés de façon à donner à la commission le pouvoir d'élaborer ces règles de pratique et de procédure sujettes toutefois à l'approbation du lieutenant gouverneur en conseil. Nous faisons nôtre cette

recommandation, mais souhaiterions que le gouvernement n'ait pas un pouvoir d'approbation, mais un pouvoir de désaveu comme nous le disions à la recommandation 4.

No 42. Que la commission publie un bulletin hebdomadaire concernant les requêtes qui lui sont présentées et les décisions qu'elle a rendues en remplacement de la Gazette officielle du Québec, que ce bulletin soit distribué par courrier certifié à toutes les parties impliquées; nous préconisons fortement la publication d'un tel bulletin et sa distribution sélective par secteurs d'activité. J'ai d'ailleurs préconisé cette solution depuis plusieurs années. M. le commissaire Roy ajoute que: L'impression d'un bulletin hebdomadaire par la commission pour donner avis des requêtes et des décisions est une excellente suggestion pour diminuer les délais. Il ajoute que le délai écourté en raison de la publication de ce bulletin inciterait des requérants de permis spéciaux dont les services requis ne sont pas trop urgents à se prévaloir de cette nouvelle procédure régulière et à s'éviter également des frais de publication dans les journaux.

No 43. Que l'on modifie la loi pour réduire les délais d'opposition à un maximum de quatorze jours et pour éliminer les délais d'entrée en vigueur d'une décision. Selon nous, la lenteur de la poste et les jours fériés font craindre de ramener le délai d'opposition et/ou d'intervention de 21 à 14 jours. Je crois, cependant, qu'avec un bulletin hebdomadaire publié par la commission, l'accélération souhaitée pourrait être réalisée. M. le commissaire Roy ajoute que dans le cas de tarification, de modification d'horaire et de parcours d'un transport en commun, l'affichage dans tous les véhicules concernés pour la période du délai accordé aux opposants pour se manifester, soit quatorze jours, soit non seulement une alternative, mais obligatoire en plus de l'avis dans le bulletin. Selon M. Roy, les propriétaires d'autobus n'auraient pas, alors, à déboursier des frais de publication dans les journaux et, par contre, le public usager serait mieux informé.

No 44. Que la commission utilise des procédures officielles auprès d'un transporteur responsable lorsqu'elle juge qu'une opposition déposée est non pertinente. Si nous tenons compte de la recommandation 46, l'opposition et l'intervention seront de moins en moins des mesures dilatoires étant donné que la commission pourra siéger simultanément en plus de divisions.

No 45. Que les différentes étapes du traitement des requêtes soient exécutées concurremment lorsque cela s'avère réalisable et que la publication s'effectue dès la réception d'une requête, même si elle est incomplète, en autant que les informations essentielles soient présentées et que le requérant apporte les informations manquantes avant ou lors de sa comparution. Les mots "lorsque cela s'avère réalisable et en autant que les informations essentielles sont présentées" devraient être précisés pour qu'un commentaire valable puisse être fait sur cette recommandation. Il faut éviter de laisser place à l'arbitraire et il ne

faut pas, non plus, qu'une partie soit prise par surprise.

No 46. Qu'un commissaire unique puisse siéger à une audience publique, sauf si la commission estime que plus d'un commissaire est utile ou nécessaire dans cette perspective, il faut abroger le recours en révision prévu à l'article 19. Nous sommes d'accord en principe, sauf qu'à mon avis, il serait préférable que le président détermine qu'il est utile ou nécessaire que plusieurs membres siègent sur une affaire. En ce qui concerne le pouvoir de révision, nous vous en référons à notre commentaire sur la recommandation 21. M. le commissaire Dumas est d'avis que dans les causes contestées il serait préférable qu'au moins deux membres de la commission siègent. M. le commissaire Roy s'exprime ainsi: Je concours à l'idée de faire entendre par un seul membre des requêtes faisant l'objet d'opposition, d'autant plus que les éléments de droit seront moins nombreux si les recommandations en faveur de revêtir la commission d'un caractère moins judiciaire sont retenues. M. le commissaire Roy ajoute: Je ne suis pas d'accord lorsque CEGIR dit que le recours en révision prévu à l'article 19 devrait être abrogé dans la perspective où plus d'un membre siégerait dans certaines causes. M. Roy ajoute ne pas être convaincu que le maintien de cette disposition deviendrait alors inutile.

No 47. Que la commission puisse nommer des commissaires-enquêteurs ayant le même pouvoir de recueillir les témoignages qu'un commissaire et que ces commissaires-enquêteurs soumettent un rapport à la commission. Nous sommes d'accord avec cette recommandation. Cette pratique a cours à l'Interstate Commerce Commission des États-Unis et s'est avérée un moyen efficace d'accélérer et de décentraliser le processus de l'organisme.

No 48. Que la commission puisse obliger les parties à fournir des dépositions écrites de leurs témoins lorsqu'elle est d'avis qu'une telle procédure contribuerait à améliorer l'audition sans imposer de fardeau injuste aux parties. Nous sommes d'accord en principe, et si le gouvernement retient cette recommandation, il faudra examiner l'affaire à fond.

(16 h 30)

No 49. Que le recours à des procédures officielles telles que les réunions, la correspondance et la conciliation, soit facilité. Nous sommes tenants de procédures moins formalistes en matière administrative. Cependant, nous désirons vous référer à notre commentaire sur la recommandation no 45, à savoir qu'il faut éviter que des parties soient prises par surprise.

M. le commissaire Roy ajoute: "Dans la même veine, des procédures officielles, visant à des économies de temps dont fait état le rapport, après les paragraphes concernant cette deuxième formule, devraient également faire l'objet de notre considération, si le pouvoir nous en est confié."

No 50. Que le renouvellement annuel des permis soit conservé, mais qu'il cesse d'être automatique. Nous souscrivons.

No 51. Qu'une formule de connaissance uniforme, obligatoire et contenant toute l'information essentielle soit imposée à tous les transporteurs. Nous vous référons, sous ce chef, à notre commentaire relatif à la recommandation no 17.

No 52. Que des conditions d'application minimales des tarifs soient établies. Cette recommandation, selon nous, permettrait de dissiper les doutes qui persistent sur la validité des règlements tarifaires, qui ont pourtant une incidence directe sur la tarification.

No 53. Les textes doivent être rédigés de façon à conférer à la commission un pouvoir général de régulation et non pas une juridiction d'exception; un mandat général et non pas un mandat restreint. Nous sommes d'accord.

No 54. Les textes doivent être rédigés de façon à conférer à la commission une discrétion et non pas à prévoir tous les cas possibles. Nous sommes d'accord également.

Enfin, no 55. Les textes doivent être rédigés de façon à réduire au minimum les difficultés d'interprétation et les questions de droit." Nous sommes d'accord aussi.

M. le juge Choquette ne m'a pas fait tenir ses commentaires et m'a fait savoir que, s'il estimait que ses commentaires pouvaient être de quelque utilité, il prendrait les dispositions pour qu'ils soient reçus en temps utile, par qui de droit.

M. le juge Bouchard, vice-président, m'avait avisé qu'il prendrait ses vacances au mois d'août, avant l'annonce de cette commission parlementaire. Le 4 juillet dernier, il m'a transmis une copie de son mémoire et il m'a demandé d'informer le ministre qu'aux dates où se tiendrait la commission parlementaire, il serait en Europe depuis le 27 juillet et qu'avant son retour ou à son retour, il lui ferait plaisir de répondre à toute demande supplémentaire. J'ai, le même jour, informé le ministre en conséquence. J'ai trouvé cependant étrange que M. le juge Bouchard, après avoir pris la responsabilité, à titre personnel, de déposer un mémoire, ne juge pas à propos d'interrompre ses vacances pour être à la disposition de la commission parlementaire. Cela le regarde, étant donné que, selon moi, c'est à titre personnel qu'il a déposé ce mémoire.

Vu qu'il est absent, je n'ai pas l'intention de le commenter longuement, d'autant plus qu'il s'agit de l'opinion d'une personne sur 17.

Hier, devant cette commission parlementaire, un procureur de 42 ans d'expérience dans le domaine a d'ailleurs dit: "Dans tout organisme, il y a toujours des gens qui prétendent avoir le pas contre le régiment."

A mon avis, le climat, parmi les membres qui ont concouru, en tout ou en substance, à mes commentaires, est bon et, selon l'administrateur, qui est à mes côtés et que vous pourrez interroger, si vous le jugez à propos, il en va de même pour l'administration.

Je désire dire que, selon moi et dans l'ensemble, l'administration de la commission est bonne et qu'elle sert bien le public. Il peut bien y avoir, ici et là, quelques erreurs à l'occasion, mais où est-ce

qu'il n'y en a pas? Je suis fier en général de notre personnel et les mutations à la commission sont comparables à celles des ministères et autres organismes du gouvernement.

Il est vrai que la commission joue un rôle quasi judiciaire et que sa mission est d'appliquer les règlements. En autant que je suis concerné, les règlements du gouvernement sont toujours bons, jusqu'à ce qu'ils aient été déclarés illégaux par un tribunal de juridiction compétente.

A ma connaissance, depuis six ans et demi, aucun des règlements appliqués par la commission n'a été déclaré *ultra vires*.

Dans son mémoire, M. le juge Bouchard dit que la commission peut accepter des tarifs pour dépôt. Cela me surprend un peu parce que, à ma connaissance, il n'a jamais rendu une décision en ce sens et a toujours procédé à fixer des taux et tarifs. Au surplus, il met en doute le pouvoir de la commission de fixer proprio motu, d'une manière générale, des taux et tarifs, alors qu'il a participé, lui-même, à plusieurs reprises, à de telles fixations.

La Conférence des camionneurs québécois a déclaré, dans son mémoire, qu'elle approuve la fixation générale, par proprio motu, des taux et tarifs de transport en vrac, de maisons mobiles, de ferroutage et de remorquage.

L'Association nationale des camionneurs artisans approuve la fixation, d'une manière générale, par la commission, des taux et tarifs du vrac.

L'Association du camionnage du Québec, par ailleurs, est d'avis que la pratique de fixation générale, pour les taux et tarifs du Montréal métropolitain, du Québec métropolitain et du transport entre Mirabel, Dorval et le Montréal métropolitain pourrait être maintenue.

L'Association des propriétaires d'autobus a toujours collaboré très étroitement à la fixation, d'une manière générale, des taux et tarifs de voyages spéciaux et de chartes-parties par autobus.

Il est impensable que, en matière de taxis, la commission puisse fixer, autrement que par une fixation générale des taux et tarifs, parce que, sur les 10 000 détenteurs de permis, il serait aberrant qu'un ait un tarif et que le voisin en ait un autre.

Quant à la procédure, dont a fait état M. le juge Bouchard, il est, à ma connaissance, celui qui a le plus souvent rejeté des demandes, en tout ou en partie, au motif que, selon lui, elles étaient irrecevables en droit.

Je ne puis que favoriser des méthodes plus modernes et plus efficaces, en ce qui concerne les procédés, tant judiciaires que quasi judiciaires. En un rien de temps, maintenant, toutes les parties à un dossier, de même que le public, peuvent se procurer la reproduction des délibérations, alors que, autrefois, il fallait des semaines, voire des mois pour obtenir la transcription des notes sténographiques.

Au sujet de la mégalomanie et du gigantisme timoré, allégué dans le mémoire de M. le juge Bouchard, l'administrateur a fait une étude comparative de la Régie des transports avec la Commission des transports.

En se basant sur les chiffres de la régie, à son dernier rapport annuel se terminant le 30 juin 1971, et le rapport des activités de la commission, pour l'année terminée le 31 mars 1979, il y avait 5386 dossiers, pour 78 employés; ce qui veut dire que chaque employé traitait 69 dossiers. Il y a maintenant 24 620 détenteurs, pour 318 employés, ce qui veut dire que nos employés traitent 77 dossiers, alors que, du temps de la régie, ils en traitaient 69.

Je voudrais qu'il soit bien compris, évidemment, que lorsque nous parlons du dossier du détenteur, il peut s'agir de plusieurs dossiers, au cours d'une même année, car il n'est pas rare, particulièrement en matière de camionnage général et spécialisé, que les détenteurs viennent à la commission plusieurs fois par année.

Du temps de la régie, cette dernière siégeait dans huit localités; la commission siège dans 18 localités. La régie siégeait 136 jours par année; la commission siège 459 jours.

Les décisions de la régie, à la suite d'audiences publiques, totalisaient 939 par année et, celles de la commission, 4664.

Si chaque membre de la régie rendait 134 décisions par année, chaque membre de la commission en rend 259 en audiences publiques. Quant aux décisions rendues par des membres seuls, la régie rendait 2780 ordonnances et la commission en rend 14 573. Chaque membre de la régie rendait en séances 397 décisions et chaque membre de la commission en rend 809.

L'appareil administratif de la commission s'est modernisé en comparaison avec la régie où aucun système établi de dossiers n'existait. Tous les papiers d'un même transporteur étaient versés dans une même chemise. A la commission, nous avons créé l'index universel, le rôle général des affaires à être entendues, des avis juridiques avec cartes de retour, des recueils de rôles réguliers, des recueils de rôles spéciaux, des recueils de tarifs. Nous enregistrons mécaniquement les débats. Nous avons un système de dossiers à numérotation de couleur. Nous avons des plumitifs. Nous avons l'enregistrement du suivi. Nous avons instauré l'informatisation, le contrôle des décisions rendues sur microfilms, des formulaires de demandes et des brochures d'information.

Au niveau du contrôle et même s'il n'est pas parfait, nous avons quand même créé des certificats de permis, des fichiers, des autocollants, une procédure de renouvellement, l'avis de l'administrateur pour ceux qui ne renouvellent pas leur permis à temps, le contrôle de certaines conditions de détention et d'exploitation, ainsi que le contrôle des rapports d'exploitation dans quatre secteurs. Au niveau du contrôle administratif, nous avons mis sur pied un système de gestion des stocks, un système de reproduction de documents, un système de béliographe, un système de traitement de textes, un système informatique. Nous avons instauré une politique d'accueil et de renseignement. Nous contrôlons les jugements de culpabilité, ainsi que les statistiques. Nous faisons également des analyses de taux et tarifs, des

enquêtes socio-économiques, des analyses territoriales et des analyses de demandes.

Le rapport CEGIR a recommandé le remplacement de la Gazette officielle par une publication ou un bulletin de la commission. Selon l'administrateur, une telle publication serait un véhicule plus rapide, plus économique et attirant plus l'attention des utilisateurs et des transporteurs sur les requêtes et les décisions. Nous avons à l'idée qu'une telle publication pourrait être publiée hebdomadairement par secteurs d'activités. A titre d'exemple seulement, je ne crois pas que le propriétaire de taxi de Ville-Marie au Témiscamingue soit intéressé par une requête pour un permis de vrac en Gaspésie. Nous distribuons actuellement environ 25 000 copies du tiré à part de la Gazette officielle du Québec, ce qui est une dépense considérable. D'après les études préliminaires que nous avons faites, nous pensons bien que nous pourrions restreindre cette diffusion à environ 10 000, tout en informant véritablement tous les intéressés de la nature des demandes.

Le Bureau des tarifs du Québec a insisté fortement sur le fait que, par son pouvoir de fixation de taux et tarifs, la commission avait retardé de 60 à 100 jours de fixations que, selon lui, ses membres méritaient et dont ils avaient besoin. A cause du fait que les tarifs en matière de camionnage ne peuvent être introduits autrement que par la Gazette officielle sauf lorsqu'il s'agit de concurrence avec le chemin de fer et lorsqu'il s'agit du transport de produits de pétrole, il est vrai qu'il faut publier dans la Gazette officielle, qu'il faut attendre les 21 jours, qu'il faut rendre la décision et qu'il faut qu'elle entre en vigueur. (16 h 45)

Je me demande, toutefois, ce qui serait arrivé si, depuis six ans et demi, la commission avait accordé dans les 30 jours requis tous les taux et tarifs demandés en tout ou en partie. Il est évident que cela aurait eu pour effet d'introduire dans les goussets des transporteurs des sommes additionnelles plus vite que si cela avait été fait et j'espère que si le délai est raccourci à trente jours, les transporteurs demanderont de moins grosses augmentations à l'avenir, étant donné que le produit des augmentations entrera dans leurs poches plus rapidement.

Les propriétaires d'autobus et d'autobus scolaires se sont déclarés généralement satisfaits de l'activité de la commission. Peut-être est-ce parce que les procédures, au niveau des tarifs, sont plus rapides aux termes du règlement dans leur cas. En matière de camionnage, c'est là une des plus grandes récriminations. J'ai toujours favorisé un assouplissement de la procédure en cette matière de taux et tarifs et j'espère que les recommandations de CEGIR ainsi que les différents mémoires et interventions auront pour effet de permettre, en plus du dépôt des tarifs avec droit de regard par la commission, une procédure plus rapide si le gouvernement retient, en certains cas, un processus de fixation qui, à mon avis, est essentiel, particulièrement dans le domaine du taxi et du camionnage en vrac.

J'ai toujours été disponible pour rencontrer les agents économiques dans le domaine des transports et j'ai beaucoup appris à leur contact. Nous avons, à la commission, depuis quelques années, institué ce que CEGIR appelle des procédures officielles dans le genre de table ronde ou de conférence préliminaire, dans le but de parfaire notre expérience et nos connaissances. Plusieurs intervenants ont donné leur accord de principe à ces procédures officielles, mais s'en sont aussi déclarés inquiets. Je puis garantir à cette commission parlementaire que lorsque la Commission des transports utilise des procédures officielles, elle le fait toujours au grand jour et que tous les documents de cette procédure sont disponibles à tous.

J'aurais souhaité, en matière de camionnage général, que la Ligue canadienne du trafic industriel et l'Association des manufacturiers canadiens présentent un mémoire, car ils interviennent très souvent devant nous lorsqu'ils ne sont pas d'accord avec les tarifs suggérés ou demandés par les bureaux de tarifs.

J'aurais également souhaité, en matière de camionnage en vrac, que les grands utilisateurs de services autres que le ministère des Transports, à savoir certaines corporations gouvernementales, certaines corporations municipales, l'Association québécoise des contracteurs de routes et de grands travaux et plusieurs associations ou coopératives d'entrepreneurs de camionnage en vrac, se soient manifestés.

Les auteurs du rapport CEGIR ont fait un travail honnête, très intéressant, je l'apprécie beaucoup et je tiens à les remercier. Je voudrais remercier également les membres de cette commission, tout particulièrement le ministre des Transports, qui y ont porté un intérêt très marqué.

Après avoir présidé la Commission des transports pendant six ans et demi, je suis très heureux que les délibérations de cette commission parlementaire aient pu apporter une transparence sur ce qui se passe à la CTQ. Comme le rappelait le procureur de l'Association des propriétaires d'autobus, il fut un temps où les régies qui ont précédé la commission avaient des dossiers confidentiels, des dossiers que les partis ne pouvaient pas voir. À la Commission des transports, rien n'est confidentiel et cela le sera tant et aussi longtemps que je le présiderai.

Cela me prendrait une minute ou deux, M. le Président, pour donner au ministre et aux membres de la commission ma réponse à sa question, à savoir ce que c'est de la réglementation simple, de la réglementation souple. J'entreverrais à ce chapitre un règlement unique sur les transports qui comprendrait quatre parties. Une première comprendrait les définitions applicables à toutes les réglementations sur les transports; une seconde comprendrait une procédure renouvelée et simplifiée; une troisième contiendrait les règles générales applicables à tous les secteurs d'activité et à tous les permis, tandis qu'une quatrième partie aurait pour objet certaines règles particulières à des secteurs d'activité spécifiques qui, en raison

de leur spécificité, ne pourraient s'intégrer à l'intérieur des règles générales.

Cette façon de concevoir et de synthétiser la réglementation sur les transports aurait l'avantage de mettre à l'usage des transporteurs et de leurs clients, voire même le public en général, un ensemble de règles claires, cohérentes, de rédaction uniforme, en fait, un code des transports.

Pour donner également mon opinion sur une question qui a été soulevée à plusieurs reprises au cours de ces travaux, il s'agissait de savoir ceci, la commission est confinée à travailler à l'intérieur des règlements, qu'est-ce qu'il pourrait arriver pour que la commission ait un peu plus de latitude dans ses mouvements? Je vous donnerai deux exemples. Il arrive dans les Laurentides, au nord de Montréal, que pendant l'hiver, plusieurs Américains viennent y faire du ski et le nombre de taxis — je pense à des régions comme Saint-Jovite — est manifestement beaucoup trop bas pour satisfaire toute la demande, alors que le ski est en pleine vogue.

J'aurais souhaité que dans des cas comme ça, la commission puisse avoir une certaine latitude de donner des permis saisonniers de taxi, il y aurait certainement des taxis de Montréal qui seraient intéressés à aller passer trois mois là-bas, car ils ne font pas énormément d'argent à Montréal.

J'ai l'autre exemple qui a été soulevé au cours de ces travaux, des 20% en matière de camionnage pour la location et de pas plus de deux camions. Il pourrait arriver des cas où un préjudice considérable peut être causé au détenteur de permis s'il ne peut pas avoir plus de 20% ou de 2% suivant qu'il s'agit du long ou du court terme.

Enfin, j'aimerais donner mon point de vue sur les discussions qui ont eu lieu au niveau d'un futur Conseil consultatif des transports. Les secteurs d'activité sont bien variés. Quant à moi, je préconiserais la solution par laquelle les membres du Conseil consultatif des transports seraient nommés, non pas directement par les associations, mais à cause de leurs connaissances dans le domaine. Toutefois, je pense qu'il faudrait que ce conseil consultatif soit sectorisé. Ce ne sont pas les mêmes personnes qui peuvent étudier les problèmes du taxi et ceux du camionnage en vrac. Il pourrait peut-être y avoir une fois ou deux par année des réunions au niveau de la procédure sur les transports, mais je verrais mal assembler dans un même conseil des gens qui sont d'associations et d'industries les plus diverses.

Cela dit, il me reste à vous remercier, M. le Président, M. le ministre, MM. les membres d'avoir permis au président de la commission et à ses collègues de faire valoir leur point de vue et bien sûr, je tenterai de répondre à toutes les questions qui seront posées.

Le Président (M. Marquis): Merci, M. le Président de la Commission des transports. Je donne la parole au ministre.

M. Lessard: Je dois remercier M. Prévost. Une suggestion que je retiens et qui me préoccupe

aussi, c'est la fameuse codification des règlements au ministère des Transports. Je vous avoue que moi aussi j'ai cette préoccupation depuis trois ans et je présume que le député de Charlevoix l'a eue à son tour. Lorsqu'on est rendu à des règlements comme les 12-1, 12-m, 12-o, le 12-n et tout ce que vous voudrez, ça va jusqu'à Z et des fois on arrive à ZZ et on n'en a pas assez, ça commence à être passablement compliqué pour les transporteurs qui se retrouvent... en tout cas le ministre ne s'y retrouve plus et les avocats ne s'y retrouvent plus des fois, alors, le pauvre transporteur a de la difficulté à se retrouver. J'ai l'impression qu'un peu comme le Code civil, il va falloir nommer une commission pour analyser tout ça et coordonner tout ça, parce que c'est vraiment un problème très sérieux et je pense qu'il va falloir penser aussi en relation avec les auditions que nous avons eues aujourd'hui, au niveau du ministère, à essayer de revoir beaucoup plus globalement l'ensemble des réglementations du ministère des Transports pour coordonner tout ça et revenir à un système plus simple.

Je ne veux pas m'étendre parce qu'il va falloir quand même entendre CEGIR tout à l'heure — ceux qui étaient responsables du rapport — mais j'aimerais, puisque vous êtes d'accord avec les propositions, les recommandations 1 et 2 de CEGIR, qui sont, je pense, des propositions très importantes, avoir le commentaire suivant. Je pense qu'il faut en arriver à des choses concrètes. Vous dites: On est d'accord avec la recommandation CEGIR à savoir que la réglementation soit faite par la Commission des transports et que l'élaboration des politiques générales soit faite par le ministre. Je vous avoue que ce n'est pas encore bien clair dans mon esprit et je poserai la même question à CEGIR tout à l'heure: Où s'arrête l'élaboration des politiques générales et où commencerait, comme telle, la réglementation? Il faudrait peut-être préciser ça par un exemple. Comment voyez-vous ça M. le juge?

M. Prévost: Selon moi, l'élaboration des politiques du transport, cela veut dire par exemple, que l'autorité politique dirait: Le transport des déchets, on décide de réglementer ça ou bien dire, par exemple, le taxi, il y en a qui ne veulent pas être soumis à notre autorité, dire: Le taxi, ça ne va plus à la commission. Alors le ministre pourrait dire à la commission: L'ordonnance générale du camionnage, comme vous l'avez mentionné lors du dernier congrès, il faudrait ajouter ça, il faudrait rénover ça. Alors vous pourriez très bien dire à la commission: Préparez-nous un projet dans tel ou tel sens. Nous donner les idées générales. Ensuite — selon ma conception à moi, mais il est bien évident que comme tout bon citoyen, nous accepterons la loi telle qu'elle nous arrivera — on publierait un avis, comme plusieurs associations l'ont mentionné, et on dirait: Voici un projet de règlement, par exemple, pour le transport des déchets. Venez nous faire valoir votre point de vue. On annexerait toutes les représentations qu'on aurait, tous les mémoires, tout ce que

le monde nous aurait dit et on vous enverrait un projet de règlement résultant des consultations que nous aurions faites avec tous les agents économiques qui auraient bien voulu se manifester. Selon notre proposition, qui n'est peut-être pas la meilleure, mais qui a été bien réfléchie, je puis vous l'assurer, on vous dirait: Si vous voulez désavouer en tout ou en partie ce règlement-là, faites-le. Sinon, dans un délai de 90 jours ou de 120 jours, il entrera en vigueur, mais, même en vigueur, si vous vous apercevez que la commission a pris une mauvaise tangente ou bien qu'elle a posé un geste qui ne sert pas bien les agents économiques, vous pourriez toujours le désavouer.

C'est un moyen terme très différent de ce qui existait à la régie. La régie édictait des ordonnances générales, elle pouvait y déroger à titre particulier à n'importe quel temps et le gouvernement n'avait absolument aucun droit de regard. (17 heures)

M. Lessard: Si ce pouvoir vous était accordé, est-ce que vous avez le personnel nécessaire pour le faire?

M. Prévost: Je vous avoue, M. le ministre, qu'en ayant lu toutes les recommandations, cela ne me fait pas peur avec le personnel que nous avons, parce que nous sommes obligés de faire beaucoup d'études, beaucoup d'analyses pour en arriver à considérer les demandes. Si, par exemple, on s'installait à réécrire l'ordonnance générale sur le camionnage, j'aimerais autant passer trois ou quatre mois sur cela. Les problèmes, on les connaîtrait de A à Z et, à mon avis, par après, on aurait besoin de beaucoup moins d'études pour une couple d'années pour régler les cas. Je pense que notre source d'information serait beaucoup plus grande et je pense qu'il y a un peu duplication. A l'heure actuelle, le ministre fait faire des études, évidemment par ses fonctionnaires, que je respecte et avec lesquels je collabore régulièrement. Toute cette étude se fait là. Il est rare ensuite que la commission ait accès à toutes ces consultations. Alors, si on faisait les consultations en public et qu'on en arrivait à un règlement, je pense que le surcroît de travail que cela nous donnerait, serait compensé par les études amoindries que nous devrions faire si nous connaissions parfaitement les secteurs sur lesquels nous travaillions.

Il n'est pas plus long de siéger en table ronde pendant une semaine ou quinze jours avec des associations que d'entendre des causes à la pièce ensuite.

M. Lessard: Mais il n'y a rien dans la loi actuelle qui empêche le ministre de demander, par exemple, à la Commission des transports, de lui soumettre un règlement sur tel problème.

M. Prévost: Absolument pas.

M. Lessard: Une autre question qui revenait un peu — je ne veux pas interroger sur chacune

des recommandations, — c'était la nécessité d'avoir un procureur pour se présenter devant la commission. Est-ce une question de régie interne ou si c'est dans les règlements?

M. Prévost: D'avoir?

M. Lessard: Un procureur. Si, par exemple, des citoyens de l'Association des consommateurs décident d'aller témoigner devant la commission et que tout à coup on leur dit: C'est regrettable, mais un citoyen ne peut pas témoigner devant la commission, ça lui prend un procureur... Est-ce que...

M. Prévost: Ce n'est pas écrit, M. le ministre, ni dans la Loi des transports, ni dans les règlements sur les transports, c'est écrit dans la Loi du Barreau, à l'enquête. Contrairement à certaines représentations qui ont été faites, nous acceptons volontiers qu'un officier d'une corporation détentrice d'un permis ou qu'un officier d'un opposant introduise lui-même la requête ou l'opposition. Lorsqu'il s'agit de venir à l'audience ou en séance, la Loi du Barreau est à l'effet que si l'individu est une personne physique, qu'elle peut elle-même interroger et contre-interroger les témoins. Si c'est une corporation, la Loi du Barreau réserve ce privilège aux avocats.

M. Lessard: Comme individu, si je veux m'opposer, par exemple, à l'augmentation des tarifs de la Communauté urbaine de Montréal, de la Commission des transports, je peux, comme individu...

M. Prévost: Vous pouvez le faire, il y en a qui le font à chaque année. Il y en a eu une...

M. Lessard: Alors, en vertu de la Loi du Barreau, ça s'applique strictement pour les corporations...

M. Prévost: Corporations...

M. Lessard: ... morales...

M. Prévost: Les personnes morales.

M. Lessard: Les personnes morales.

M. Prévost: Que ce soit des coopératives, des compagnies à but lucratif ou à but non lucratif.

M. Lessard: Vous avez dû comparer un peu les Commissions des transports de l'Ontario et du Québec. On dit souvent que la Commission des transports de l'Ontario a beaucoup moins de personnel. Le budget est beaucoup moins élevé, comparativement à celui du Québec. J'aimerais avoir des explications sur ça. Est-ce que c'est la réglementation en Ontario qui est moins forte que celle du Québec?

M. Prévost: D'abord, en Ontario la Commission des transports ne s'occupe pas des taxis, sauf

un certain nombre de taxis entre l'aéroport de Moulton et le Toronto métropolitain, un très petit nombre. On a 10 000 détenteurs de permis de taxis, on en a qui s'expriment plus ou moins bien en français et vous savez le taxi et le vrac, ce sont en principe, dans la grande majorité des cas, des artisans.

Les grosses corporations ont des secrétaires, des bureaux, elles vous envoient une demande bien dactylographiée. Bien souvent, vous savez, on a de la difficulté même à lire la lettre. Les gens du taxi, les 10 000 taxis viennent très régulièrement. Cela occupe nos fonctionnaires.

En Ontario, également, il n'y a aucune juridiction sur le transport des écoliers alors qu'ici, on a 8000 autobus de transport des écoliers. Le vrac en Ontario, c'est tout récemment que cela a été réglementé. Avant, cela ne l'était pas du tout et je sais qu'en Ontario, on est en train de prendre les mesures pour y arriver. Quand vous additionnez le vrac, le taxi et les écoliers, sauf le vrac, on vient tout juste de l'avoir. Il y a aussi la question des tarifs. En Ontario, les tarifs sont toujours acceptés pour dépôt, sauf s'il y a une plainte. Il est bien évident, c'est pour cela que je disais que, sur les employés, on verra ce que vous choisirez, si on n'a plus à faire cela, cela nous enlève un travail considérable. Voyez-vous, dans nos fixations générales des tarifs de taxi, de vrac, de feroutage, de remorquage, de tirage de maisons mobiles, de transport des vins de la Société des alcools et des cidres de Montréal à tous les entrepôts, c'est la Société des alcools qui nous avait demandé de procéder à une fixation générale.

Evidemment, ce n'est pas pareil de mettre une étampe sur un tarif et dire "accepté pour dépôt" et de l'analyser par nos fonctionnaires, faire le rapport aux membres qui doivent dire: J'accepte ou je n'accepte pas ou je réduis, comme le Bureau des tarifs l'a dit hier, de 13% à 6%. Je pense bien qu'on ne s'aimerait pas, vous savez, si on prenait un tarif et si on disait: Cela ne vaut pas 13%, cela vaut 6%. Il faut tout de même avoir examiné le problème et fait des études pour arriver à cela. Il y a une autre question aussi, c'est que, dans la plupart des autres organismes, on siège à un, à deux ou à trois, selon que le président le décide. Evidemment, même si les commissaires siègent à trois, chacun fait son projet de décision, etc., tout cela. Je pense que la différence peut aussi s'expliquer du fait que je pense que, depuis quinze ans, en Ontario, la réglementation n'a jamais été changée, sauf qu'on a ajouté la réglementation sur le vrac dans un règlement avec des régions qui s'apparentent beaucoup à notre réglementation.

M. Lessard: Maintenant, une dernière question, c'est que la firme CEGIR dit: On devrait accepter le dépôt des tarifs. S'il n'y a pas d'opposition ou si la commission ne juge pas ces prix abusifs, 30 jours après, il y a adoption. Est-ce que cela réduirait votre travail comme tel, puisque, de toute façon, vous auriez l'obligation de vérifier si les prix sont abusifs ou pas?

M. Prévoist: Là, voyez-vous, j'attendrais l'énoncé de votre politique. En Ontario, on n'y regarde pas ou à peu près pas. On attend une plainte. Ce serait à vous, comme ministre, de dire: Ma politique, c'est que vous allez regarder les cas ou bien vous allez les regarder seulement s'il y a une plainte.

M. Lessard: Il y a des problèmes, d'ailleurs, l'Association des consommateurs le soulevait cet après-midi, c'est qu'étant donné que l'Association des consommateurs a de la difficulté à se faire entendre à cause des coûts quand même assez élevés, etc., c'est que l'un des objectifs qu'on a donnés à la commission, c'est d'être un instrument de protection du public aussi. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Mailloux: M. le Président, je vous avouerai, au départ, que je me sens peut-être un peu mal à l'aise, comme ancien titulaire du ministère et ayant eu pendant quelques années à collaborer étroitement avec le président de la Commission des transports, de même qu'avec tous ses collaborateurs pour apporter des considérations vers la fin de cette commission parlementaire. On a entendu de nombreux mémoires durant ces trois jours et on a fait référence souventefois à ce qui existait auparavant, soit la Régie des transports et la Commission des transports qu'on connaît maintenant.

Tous les reproches que je pourrais adresser à la Commission des transports, je pense en même temps qu'en les lui adressant, probablement que je m'adresserais moi-même, par le fait que vous connaissez, les mêmes reproches, étant en partie responsable d'une situation qui aurait pu prévaloir dans le temps. Il est indiscutable qu'étant partie d'un tribunal surtout administratif où pouvait se glisser l'arbitraire et que, avec la Loi des transports et la Commission des transports, formée en 1972, on a été possiblement d'un extrême à l'autre, j'avoue que, voulant chasser de l'esprit du public ce qu'on reprochait à l'ancienne Régie des transports, il est possible qu'actuellement, ce qui, en partie, est reproché à la Commission des transports vienne de ce que le législateur a voulu, en formant la Commission des transports, et cela suppose que, avec l'ensemble des règlements, plus nombreux les uns que les autres, dont a accouché le législateur, immédiatement, on trouvait une raison de délai supplémentaire que l'ensemble des transporteurs n'avait pas à subir auparavant avec l'ancienne Régie des transports.

Je pense que, sans vouloir blâmer personne dans les années quarante ou cinquante, avant la Loi des transports, on est quand même parti de très loin. Pour le transport dans le Québec, à ce moment, la réglementation n'existait à peu près pas et les politiques de transport déterminées par le gouvernement étaient peu nombreuses également. Je dis au départ que, forcément, une partie

des critiques dont on a pu prendre connaissance à travers les mémoires durant ces trois jours peuvent venir forcément du fait qu'une commission aussi importante, mise en place avec la perspective dans laquelle on la dirigeait du côté juridique, de tout cela, forcément, est née peut-être une lourdeur administrative qui a été perçue par l'ensemble des transporteurs. A travers les mémoires dont on a pris connaissance ici, on a beaucoup parlé de la lourdeur administrative de la Commission des transports, on a parlé de l'excès de juridisme que l'on retrouvait, on a également parlé du budget de fonctionnement de la Commission des transports, de l'utilisation de son personnel. J'avoue devant tout le monde que des comparaisons avec l'Ontario, avec d'autres provinces canadiennes, avec des Etats américains ou le gouvernement américain sont toujours des comparaisons boiteuses, puisqu'on sait pertinemment que la variété des lois ou l'organisation des transports d'une province à l'autre ou d'un pays à l'autre, c'est tellement différent qu'il n'est pas facile d'arriver à un juste milieu pour déterminer où sont les vices qu'on voudrait corriger.

Ayant entendu ces plaintes, je m'attendais, en écoutant le président de la Commission des transports, et après avoir pris connaissance du rapport CEGIR, à des opinions plus nuancées que celles qu'ont énoncées le président et les commissaires qui l'ont assisté, dans les quelques notes qu'il lisait tantôt à cette commission. Je m'attendais à avoir des opinions un peu plus divergentes, sans que la Commission des transports accepte des blâmes pour les reproches qu'on a pu lui faire dans le passé. A travers cette commission, j'ai dit qu'au nom de l'Opposition officielle, je n'accepterais jamais la démission de l'exécutif quant au pouvoir réglementaire.

(17 h 15)

J'ai entendu tantôt les suggestions qu'a faites le président de la commission. Je connais la procédure, il faut quand même que ça passe par le lieutenant-gouverneur en conseil, mais je ne sais pas que ça puisse améliorer d'un iota le transport et, si j'affirme ceci, — on pourra me corriger si on le désire — c'est que, dans les années où j'ai été en contact avec le ministère des Transports et la commission; une seule intervention a été faite, par mon entremise, auprès de la commission, c'est quand on a soustrait à sa juridiction, parce que la loi ne le prévoyait pas, la vente d'intérêts québécois à d'autres Canadiens. Je pense que c'était le seul moyen dont je pouvais me servir; on a dit que c'était une intrusion du législatif dans le judiciaire. C'était peut-être vrai, mais c'était le seul moyen qu'on avait.

Mais je n'ai pas un exemple, dans ma pensée, où la réglementation, que tout le monde accepte, CEGIR, la commission, les intervenants, acceptent qu'il appartient au gouvernement de définir ses politiques. Qu'est-ce qu'on améliorerait en laissant, aux spécialistes qui sont à l'intérieur de la Commission des transports, le soin de préparer l'ensemble de la réglementation, non pas de régie interne ou autre, mais l'ensemble de la réglementation?

Je vois, aujourd'hui, par ceux qui sont à la commission, des fonctionnaires qui, dans le temps ont travaillé à mes côtés, au ministère — je pense qu'il y a plusieurs témoins là — et jamais un seul règlement découlant d'une politique du ministère, dans le temps, à ma connaissance, n'a été préparé sans que les deux parties, avec toute leur expertise, puissent se prononcer valablement. J'ai déjà dit que, si par hasard, le gouvernement actuel démissionnait devant ses responsabilités, c'est lui qui en prendra la responsabilité, mais quand on constate que le lieutenant-gouverneur en conseil, par la suite, aura toujours à approuver les règlements, en dernier ressort c'est toujours quand même le gouvernement qui doit prendre les règlements, par le lieutenant-gouverneur en conseil. Qu'il ait le pouvoir de désaveu, si c'est la Commission ou autrement, on va toujours dans la même optique quand même.

Je reste perplexe quand même, M. le Président, devant le fait que, tantôt, en nous disant l'interprétation qu'ont les membres de la commission, sur l'ensemble des 55 recommandations du rapport CEGIR, — je peux faire une erreur d'un ou deux — j'ai cru comprendre, à vous écouter, qu'environ 45 des 55 recommandations avaient votre accord et que, sur les dix autres, vous aviez certaines réserves qui pouvaient tenir compte des décisions du ministre, quant à une addition de personnel ou autres problèmes; mais ça m'a laissé perplexe que la Commission des transports soit aussi en accord avec un bureau d'étude qui est supposé avoir inventorié tous les malaises de la Commission des transports et de l'ensemble des systèmes de transports.

Je ne veux faire référence, en aucune façon, au témoignage qu'a rendu un des juges de la commission, dont on a parlé tantôt; étant donné qu'il est absent comme vous, je suis un peu mal placé pour faire référence à la preuve qu'il a donnée; j'ai déjà, en Chambre ou ailleurs, été en divergence d'opinion avec certains des jugements qu'il a rendus mais il demeure quand même que, sur certains points de son argumentation, je suis de ceux qui croient que, dans un langage qui est peut-être trop direct, il a un peu touché du doigt certains malaises qu'on rencontre actuellement, après les sept années qu'a vécues la Commission des transports.

M. le Président, je ne veux pas poser de question, étant donné l'accord parfait qui existe entre la commission et CEGIR, parce que j'ai, comme profane en la matière, absolument besoin d'être renseigné sur toutes les implications de l'acceptation de 45 des recommandations.

Dans mon esprit, en écoutant les "oui", les uns après les autres, je me suis demandé vers quelle commission... Tantôt, M. le juge, vous avez dit que, à travers les fonctionnaires actuels dont vous disposiez — un peu plus de 300 — vous seriez en mesure de répondre — vous n'avez pas dit formellement — à l'ensemble des décisions que prendrait le gouvernement. Je doute énormément que si, sur les 45 "oui" qui ont été donnés par votre bouche, le gouvernement devait donner

suite complètement à ces vœux, par CEGIR et par la commission, on s'en irait vers une administration moins lourde. Je pense qu'on s'en irait vers une commission qui serait beaucoup plus importante que celle qu'on rencontre actuellement.

Si j'ai besoin d'avoir des avis juridiques sur certains points, sur lesquels vous êtes en accord avec CEGIR et sur lesquels je suis en accord également, tendant à améliorer certains délais et de faire en sorte que les doléances dont je parlais au départ puissent être, en partie, éliminées, tant mieux, mais j'ai absolument besoin d'être informé valablement par des personnes-ressources susceptibles de regarder toutes les conséquences.

C'étaient les quelques observations, M. le Président, que je voulais faire.

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

M. Chevette: M. le Président, j'aurai quelques petites questions et un commentaire. Tout d'abord, je ne me souviens plus du numéro de la recommandation, mais lorsque CEGIR recommande de continuer l'émission des plaques par le ministère des Transports, vous avez dit: Nous sommes d'accord en principe. Cela a été votre argumentation; c'est la seule phrase que vous avez dite. Mais, avec le ton sur lequel vous l'avez dit, je me demandais si vous n'aviez pas des réserves sur le plan pratique.

M. Prévost: Vous savez, c'est un dossier que nous avons étudié depuis plusieurs années. Évidemment, le BVA ne joue pas le même rôle que nous, au point de vue des plaques. La plaque du BVA est un droit de circuler et c'est vendu suivant des modalités très simples.

Je dois vous dire que nous avons envisagé plusieurs solutions. La première, que nous trouvions idéale pour nous, aurait été de mettre une autre plaque sur les véhicules à permis, en somme, comme avant, quand le taxi était municipal, la municipalité donnait une petite plaque pour le taxi.

Les problèmes que cela cause, c'est que les gens disent: Il va falloir aller au BVA chercher nos plaques et il va falloir aller à la commission en chercher d'autres.

On a ensuite analysé une gamme de solutions et, pour éviter des tracasseries administratives aux détenteurs de permis, nous nous sommes reliés, par des écrans cathodiques, à l'ordinateur du BVA, que nous pouvons "pitonner" et savoir si les gens qui détiennent des permis vont payer le droit d'immatriculation et le droit de commission pour les renouveler. Nous avons fait une expérience, que nous avons appelée "Apollon", dans le taxi et nous avons fait des arrangements avec le BVA, pour qu'il nous envoie la formule, je crois que c'est SV-1 -A, de manière qu'on vérifie si le détenteur est en règle avant de lui envoyer le papier. Nous avons une formule que nous appelons CTQ-500, qui se veut une passe d'immatriculation par

laquelle nous disons au BVA: Immatriculez M. X avec telle plaque. Nous avons commencé cette opération dans le vrac, mais à cause de certains problèmes administratifs, l'automne dernier, nous n'avons pu la réaliser parfaitement.

Nous avons tenté une expérience pilote à Sept-Iles, où nous avons mis un ou deux de nos fonctionnaires dans un bureau du BVA et j'ai transmis, au ministre, le rapport de cette expérience pilote. Personnellement, j'ai fait ma recommandation au ministre; je ne veux pas entrer dans les détails, c'est un document qu'il a et qu'il lui appartient d'examiner.

Nous prétendons que si nous pouvions nous décentraliser, nous pourrions régler le problème sans beaucoup de frais additionnels, de manière que nous soyons présents dans un certain nombre de bureaux du BVA où les gens pourraient s'immatriculer correctement.

M. Chevrette: En lisant le rapport CEGIR et en vous écoutant, j'ai eu une surprise moi aussi. Vous semblez pratiquement unanime, comme le disait le député de Charlevoix, avec les recommandations. Ma première question sur le sujet, c'est: Etes-vous d'accord avec l'analyse des faits de CEGIR?

M. Prévost: J'ai lu les deux volumes du rapport CEGIR à plusieurs reprises. L'analyse des faits rapportés par CEGIR montre évidemment des problèmes et des lacunes. Il ne faut pas se le cacher, mais il ne faut pas perdre de vue non plus qu'un organisme qui a un pouvoir de décision fait toujours des heureux et des malheureux: celui qui gagne sa cause et celui qui la perd. Il y a également un autre phénomène dans le transport et ce n'est pas seulement ici. J'en ai parlé à mes collègues des autres provinces et des États-Unis. Celui qui veut avoir un permis trouve toujours que c'est trop long pour l'avoir. Aussitôt qu'il l'a, il trouve qu'il faut que cela prenne bien du temps pour que les autres en obtiennent un pour venir les concurrencer. Il est évident que lorsque CEGIR a rencontré ses témoins externes — je ne connais, pour ma part, que ce qui apparaît dans le rapport, je n'ai pas eu accès à d'autres documents — ce sont ceux qui ne sont pas satisfaits évidemment qui se sont manifestés le plus, et c'est toujours normal.

Les faits rapportés par CEGIR, je n'ai pas de raison de douter que CEGIR a rapporté ce qui lui a été dit. CEGIR avait demandé à rencontrer quelques membres de la commission. Je lui avais suggéré de les rencontrer tous et il les a tous rencontrés. J'avais dit à CEGIR: Rencontrez les fonctionnaires que vous voudrez, en autant qu'on s'arrangera pour ne pas paralyser la boîte une journée, deux jours, trois jours et les relations se sont faites. Je n'ai pas compté, je n'ai pas fait l'addition des recommandations sur lesquelles nous disions oui, oui partiellement ou non, mais je puis assurer le député de Charlevoix et le député de Joliette-Montcalm que si nous tombons d'accord sur un certain nombre de recommandations de CEGIR, c'est que bien avant même que CEGIR

arrive à faire cette étude, nous avons déjà certaines idées de ce genre.

Prenez la Gazette officielle. Je l'ai déjà recommandé à plusieurs reprises. J'ai déjà présenté au Conseil du trésor un état comparatif des dépenses de la Gazette officielle et d'un bulletin de la commission. Ce n'est pas... Cela me fait plaisir que CEGIR le confirme. Cela a été notre théorie depuis toujours et, à même les documents officiels du gouvernement, vous verrez qu'on l'a déjà recommandé.

Lorsque CEGIR parle de décentralisation, je me suis adressé au ministre il y a environ une année et demie pour lui proposer une expérience pilote à Sept-Iles. Que CEGIR confirme que ce serait une bonne affaire, cela me fait plaisir, mais je ne suis tout de même pas pour aller dire que je suis contre. Je serais illogique. Je l'ai déjà recommandé. J'ai déjà recommandé que les tarifs en matière de camionnage puissent être "processés" à l'option des parties, comme ceux des autobus par des publications dans les journaux.

(17 h 30)

Evidemment, que CEGIR parle de raccourcir les délais, je serais illogique d'être contre. Lorsque j'ai fait la consultation avec mes collègues, je peux vous dire que c'était spontané. L'administrateur m'a également dit, lorsque j'ai préparé mes commentaires, qu'il était d'accord. Il y en a d'autres. Si j'avais le temps, je les repasserais. Parmi ces recommandations, je pourrais trouver de la documentation pour en soutenir plusieurs. La commission a déjà, par un comité de ses membres, préparé un nouveau règlement 2 sur les règles de pratique pour les simplifier et je crois, je ne veux pas parler au nom du ministre, que je l'ai certainement envoyé au ministre et, pour autant que je me le rappelle, le ministre l'a remis à CEGIR.

Evidemment, il y a bien des affaires qu'on a proposées dans cet amendement ou cette refonte du règlement no 2 que CEGIR confirme. Je ne suis pas pour toujours dire que je suis en désaccord avec ce que CEGIR a proposé, il y en a bien d'autres. Si j'avais le temps et si c'est votre désir, je peux les repasser une par une et je pourrai vous dire...

M. Chevrette: C'est parce que, ce matin, il y a un groupe qui a témoigné. Vous avez assisté au témoignage, je crois, du Conseil provincial du taxi, en particulier, qui a fait une analyse... Remarquez bien que je vais poser aussi la question à CEGIR tout à l'heure, parce qu'il me semblait, avant même de lire le mémoire du Conseil provincial du taxi, qu'il y avait une certaine contradiction qui sautait aux yeux, à partir de l'analyse des faits, par rapport aux recommandations. C'est un peu ce que je voulais savoir de votre part. Cela ne paraît pas contradictoire, l'analyse des faits par CEGIR par rapport aux recommandations finales?

M. Prévost: Même si, vous savez, l'analyse des faits révélait, ce n'est pas une admission de ma part, qu'il y a des problèmes, je pense, et CEGIR le dit lui-même dans son rapport, au début, sa

phase I était une étude sur la Commission des transports, sur l'administration de la commission. Par la suite, à la phase II, CEGIR a dit: Il va falloir élargir l'étude parce que, s'il y a des problèmes dans le transport, ce n'est pas seulement dû à la Commission des transports, cela peut être dû à divers autres agents impliqués dans le transports. CEGIR a donc élargi son étude en suivant l'autorisation du ministre et CEGIR en est arrivé à dire qu'il y aurait des correctifs à apporter.

Il y en a d'autres là-dedans, les enquêtes socio-économiques, on a commencé il y a environ trois ans à en faire. On en a fait sur le démenagement des marchandises, le démenagement des meubles et ameublements usagés. On en a fait une sur le transport des personnes, nous avons envoyé des lettres à tous les maires et présidents des commissions scolaires, nous avons fait faire une étude au port de Montréal, lors de la grève de certains ports américains, nous avons fait faire une étude sur les mouvements entre Mirabel, Dorval et le Montréal métropolitain. Evidemment, on ne pouvait pas faire ça la première année. Notre gros problème, c'est qu'on avait le personnel d'une régie qui fonctionnait avec 75 employés et qui avait environ 5000 détenteurs de permis. Durant la même année, se sont ajoutés plus de 20 000 détenteurs de permis, avec l'obligation de fixer des taux et tarifs et avec l'obligation de s'occuper du transport saisonnier qu'on n'avait pas avant, ainsi que du service touristique.

M. Chevette: Sur la question du légalisme, terme qui est revenu, je pense, dans la majorité des mémoires, tout en disant que ce n'était pas si mal pour certains, on disait que c'était technocratique. Ne craignez-vous pas que le gigantisme qui est proposé dans CEGIR, en tout cas à mes yeux, pourrait entraîner plus de dédoublement et que cela pourrait entraîner davantage de légalisme?

M. Prévost: Evidemment, le légalisme à la commission, sa source provient du règlement no 2 sur les règles de pratique et de régie interne, dans lequel il est indiqué, dans des articles très courts, mais qui en disent beaucoup, qu'un très grand nombre d'articles du Code de procédure civile s'appliquent. Dans un autre article qui est très court, mais qui en dit beaucoup, cela dit qu'un grand nombre d'articles du Code civil s'appliquent.

Là, évidemment, il y a deux thèses qui s'affrontent: ceux qui voudraient que ce soient les procédures les plus officielles possible et ceux qui disent: Je veux faire valoir mes droits. A la minute où les règles du Code de procédure s'appliquent, c'est l'introduction de la demande, sa publication, les oppositions. Il y a des causes où il y a 52 oppositions. L'audition s'engage. Alors, il y a les règles de la preuve, les règles de l'interrogatoire, les règles du contre-interrogatoire qui s'appliquent. Des avocats ont même demandé à quelques reprises l'exclusion des témoins. Cet article du Code de procédure s'applique à la commission et nous avons décrété l'exclusion des témoins.

Evidemment, je pense que, dans certaines activités — et vous le voyez un peu par les intervenants — il est bien évident qu'en matière de taxi, c'est bien compliqué parce qu'on est obligé de suivre les règles du Code de procédure civile pour un transfert de permis de taxi. Mais il y a d'autres affaires alors que quelqu'un demande un permis très important ou très considérable et qu'il y a 50 opposants. Il est évident qu'il est difficile de traiter cela justement, sur une base de procédure officielle. Quand il y a 50 parties dans une cause et qu'il y a peut-être dix ou douze avocats, il faut respecter les règles de procédure si on ne veut pas que cela devienne une foire. Il faut quand même garder, à ces moments-là, une attitude legaliste. Prenez, par exemple, lorsque les intervenants demandent l'abolition du cautionnement. Nous l'avons suggéré dans notre règlement que le ministre a transmis à CEGIR. Parce que nous trouvons que cela coûte cher au gouvernement de recevoir \$50 et de le remettre dans 80% des cas, parce qu'on ne le remet que lorsque c'est une procédure futile.

Nous avons proposé, à un moment donné, une échelle de frais d'inscription. Pour faire une demande, cela coûterait \$5 ou \$10, comme le gouvernement voudra. Ce sera fini. Ce ne sera pas remboursable. Ce sont des choses, évidemment, avec lesquelles je ne puis pas être en désaccord. Ce sont des choses que nous préconisons depuis très longtemps. D'ailleurs, je n'ai rien à faire valoir à mon avantage, ici devant cette commission, mais vous remarquez que parmi tous les organismes qui ont fait entendre leurs représentations, il y en a beaucoup qui ne sont pas très satisfaits de la manière que cela fonctionne. Mais, lorsque M. le ministre posait des questions à la fin: Voulez-vous encore qu'il y ait des permis? Voulez-vous qu'on dérègle? La plupart veulent tous des permis. Ils veulent tous garder la commission pour arbitrer leurs difficultés.

M. Chevette: C'est sur cela que je finirai. C'est avec un commentaire. Moi aussi, je dois affirmer qu'il y a eu des commentaires passablement contradictoires, sur la commission et ses membres, par des gens dans nos propres bureaux, commentaires qui ont été divergents par rapport à ceux qui ont été donnés ici officiellement en commission. J'en ignore les motifs, mais les gens qui se sont présentés devant la commission parlementaire, après nous avoir pris deux ou trois heures pour nous exprimer toutes sortes de points de vue très divergents, ont été plutôt muets sur le même sujet. C'est ce que je voulais dire.

M. Mailloux: M. le Président...

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

M. Mailloux: ...étant donné l'observation que vient de faire M. le député de Joliette-Montcalm, je voudrais affirmer de mon siège que je n'ai discuté avec aucun des membres de la commission, sauf que j'ai parlé ici avec M. le juge pour sa présentation, mais je n'ai discuté d'aucune façon avec...

M. Chevrette: Je ne parle pas des membres de la commission, je m'excuse, M. le député.

M. Mailloux: ... les commissaires.

M. Chevrette: Ce n'est pas ce que j'ai dit non plus.

M. Mailloux: J'ai compris commissaires.

M. Chevrette: J'ai dit que les groupes qui sont venus devant nous et qui envahissent littéralement nos bureaux pour s'en prendre, bien souvent, à des procédures de la commission, à des façons de fonctionner de la commission et même, dans certains cas, en dénonçant des membres de la commission, se sont montrés plutôt flatteurs ici. C'est pour ça que j'ai été surpris moi aussi. Je voulais faire ce commentaire. Ceux qui ont à mettre le chapeau, qu'ils le mettent, je n'ai pas de porte de sortie.

M. Prévost: On l'a remarqué nous aussi, vous savez.

M. Chevrette: Sans doute.

M. Prévost: Tous ceux qui vivent dans une association se réunissent à un moment donné à la table du conseil et préconisent des solutions valables et à l'avantage du groupement des transporteurs. Par exemple, des associations sont déjà venues me dire que la commission donnait trop de permis spéciaux, mais, dans les semaines qui ont suivi, on a regardé qui demandait des permis spéciaux et il est arrivé parfois que c'étaient les mêmes administrateurs d'associations qui trouvaient qu'on en donnait trop, qui venaient en demander pour eux-mêmes.

C'est évident que chacun agit dans la vie dans la chaise où il se trouve. Lorsqu'il est président ou vice-président d'une association, il parle de grands principes pour le bien-être du groupement, mais lorsqu'il revient dans le fauteuil de sa compagnie, il pense plus à ses intérêts personnels. C'est là la nature humaine et je ne le dis aucunement pour déprécier qui que ce soit. Je pense bien que, tant qu'il y aura de l'homme, il y aura de l'hommerie.

M. Chevrette: C'est évident, mais c'est bon de souligner l'hommerie de temps en temps.

Le Président (M. Bordeleau): Je vous remercie. Je remercie le président de la Commission des transports et ses adjoints qui sont venus se présenter devant la commission.

M. le ministre.

M. Lessard: M. le Président, je vous remercie beaucoup, l'heure avance. Je pense que maintenant, si la commission est d'accord, comme c'était entendu au début, même si l'heure est tardive, si les membres de la commission sont un peu fatigués, on devrait, je pense, passer à CEGIR, qui nous exposera sa méthodologie et répondra aux questions qu'on pourra poser. M. Laferrière.

Le Président (M. Bordeleau): D'accord, s'il y a toujours consentement, comme prévu tout à l'heure, des membres de la commission, nous pourrions entendre M. Laferrière et peut-être d'autres personnes du groupe CEGIR.

Firme CEGIR

M. Laferrière (Pierre): Mon nom est Pierre Laferrière, je suis associé de la firme CEGIR. J'ai été responsable du déroulement de cette étude, tout au long. Je suis accompagné de Me Claude Bonneau, qui a joué un rôle important dans le déroulement de cette étude. Me Bonneau est membre de l'équipe CEGIR.

Je lisais récemment un article de M. Marver Bernstein, professeur à l'Université Princeton sur la réforme des organismes autonomes de régulation aux États-Unis. Il constatait au sujet de ces organismes: "Louangées par plusieurs, durement critiquées par d'autres et tolérées par la plupart de ceux qu'affectent directement ou indirectement leurs politiques et leurs décisions, les commissions autonomes deviennent directement la cible des projets de réforme des experts en réorganisation — c'est nous — des avocats — j'en ai un avec moi — de ceux qui proposent un accroissement du rôle de l'État dans l'économie — je pense qu'il y a eu plusieurs intervenants dans ce sens — et, depuis quelques années, de ceux qui s'intéressent à la protection du consommateur." C'était le dernier groupe à venir témoigner.
(17 h 45)

Je pense que nous avons des problèmes normaux, je pense que la seule chose qui serait anormale serait de ne pas s'y attaquer avec toute la franchise nécessaire.

Nous avons suivi avec beaucoup d'intérêt les travaux de la commission et nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de venir nous exprimer devant vous. Nous ne voudrions pas utiliser ce temps comme un droit de réplique à l'endroit de tous ceux qui ont pris la peine de venir contribuer à ces travaux. Je pense que ce ne serait pas honnête de notre part de profiter de ces dernières minutes pour appuyer certaines idées qui nous ont plu ou pour contredire des idées qui ne nous ont pas plu. Sauf dans un cas où notre intégrité professionnelle a été attaquée, je ne voudrais pas revenir spécifiquement sur les interventions qui ont été faites. Cependant, en suivant les travaux de la commission, nous nous sommes familiarisés, je pense, avec les préoccupations de cette commission, aux points qui lui sont les plus sensibles et nous voudrions revenir brièvement sur ces points, après quoi nous serons disponibles pour répondre le mieux possible à toutes vos questions.

L'exposé que nous voudrions faire couvrir trois points principaux: d'abord, notre méthodologie, deuxièmement, nous voudrions vous exposer notre conception de la régulation économique des transports et, troisièmement, nous voudrions revenir sur certaines recommandations spécifiques que nous avons faites, en particulier l'élaboration de la réglementation, la présence de juges à la commission, la composition des bancs, etc.

D'abord, notre méthodologie. Le tout a commencé par un énoncé de problèmes qui nous a été fait, problèmes que vous avez entendus au cours des trois derniers jours, allégations de transport illégal, lourdeur de procédure, préoccupations d'ordre plutôt judiciaire qu'économique, en fait, on nous disait qu'il y avait des insatisfactions sérieuses chez les transporteurs.

Notre première réaction, et cela a été la première étape de notre étude, a été de dire: Nous allons aller voir les transporteurs pour vérifier l'existence de ces problèmes et pour voir dans quelle direction nous devons chercher des solutions. Il aurait été facile de se précipiter tout de suite dans les locaux de la commission et de faire un travail de réorganisation interne sans préoccupation pour les agents de l'industrie du transport, mais nous avons voulu d'abord aller vérifier de nos propres yeux, avec notre propre conviction, ce qui se passait.

Dans cette première étape de nos travaux, on a fait un certain nombre de choix méthodologiques et je voudrais vous les résumer ici, succinctement. D'abord, on a décidé de concentrer nos recherches sur les requérants de la commission, les transporteurs, puisqu'on nous avait dit que l'insatisfaction se situait davantage à ce niveau. C'est un choix méthodologique que nous avons fait. Nous n'avons consulté qu'accessoirement des utilisateurs de services de transport. C'est l'explication du fait que des gens comme l'Association des consommateurs du Québec n'aient pas été consultés.

Ensuite, nous avons fait un choix de secteurs à aller étudier. Nous avons fait un classement des différents secteurs de transport de juridiction provinciale, notre classement comprenait huit secteurs et on en a gardé cinq.

On avait dit au ministre qu'on n'éprouvait pas le besoin d'aller voir tous les secteurs pour les fins de notre étude. Effectivement, après en avoir vu cinq, on constatait que l'utilité marginale de l'opération devenait sérieusement décroissante. Il reste que nous avons vu des secteurs d'activité dans le domaine du transport qui représentent autour de 70% des recettes totales de l'industrie.

Notre objectif n'était pas d'aller régler les problèmes dans chacun des secteurs, mais d'étudier le fonctionnement de la régulation des transports au Québec. Un autre choix méthodologique que nous avons fait, c'est que nous avons mené des entrevues qui étaient choisies par nous, au lieu de procéder comme une commission d'enquête avec des avis publics pour audiences. Il y avait des raisons à ça, il y a des avantages, il y a des inconvénients. Parmi les avantages, il y a le fait que nous avons fait 135 entrevues auprès de personnes ou groupes. Je pense que c'est une réponse appréciable.

Evidemment, parmi les inconvénients, il y a certaines de nos décisions qui peuvent être discutables et je pense en particulier, encore une fois, à l'Association des consommateurs du Québec. Nous avons épluché, en plus, environ 150 documents, rapports semblables, toutes sortes de tex-

tes qui pouvaient avoir une certaine pertinence avec le sujet. Finalement, le dernier choix méthodologique que nous avons fait, c'est celui de protéger nos sources d'information. Nous savions, dès lors, qu'il y aurait une commission parlementaire et nous avons préféré cette approche; dans plusieurs cas, nous sommes convaincus que nous avons eu beaucoup plus rapidement et beaucoup plus économiquement un portrait de la réalité qui nous aidait dans nos travaux.

Les résultats de cette première étape ont été, en résumé, les suivants: premièrement, on a constaté que les problèmes énoncés étaient bien réels, qu'ils étaient quelquefois différents d'un secteur du transport à l'autre. Cela, les travaux de la commission parlementaire l'ont bien confirmé. Surtout, on a constaté qu'en analysant seulement la Commission des transports du Québec, on passait à côté d'une partie importante des problèmes qui avaient été énoncés. Le processus de régulation des transports au Québec est morcelé et, en n'examinant qu'un seul des intervenants, la Commission des transports du Québec, on se privait d'une partie importante de la réalité.

Cela a donc orienté considérablement les travaux de notre seconde étape. A la seconde étape de nos travaux, nous avons donc consulté, en plus des membres de la commission et certains de leurs fonctionnaires, le Tribunal des transports, certains corps policiers et, au niveau du ministère, des gens responsables des systèmes de transport, Bureau des véhicules automobiles, etc.

Enfin, nous avons voulu consulter tous les agents qui sont actuellement ou potentiellement impliqués dans le processus de régulation. Une autre chose que nous avons faite à cette seconde étape, c'est que nous avons comparé le système de régulation des transports du Québec, en particulier sa Commission des transports, avec un certain nombre d'autres organismes. Nous avons fait une comparaison avec l'ancienne régie des transports, parce qu'on avait la préoccupation, dès le départ, de ne pas réinventer la roue. Nous avons aussi fait des comparaisons avec des régulateurs québécois dans d'autres secteurs que celui du transport, soit la Régie des services publics et la Régie de l'électricité et du gaz, et nous avons comparé également avec des commissions de transport, sur d'autres territoires: l'Ontario, la Colombie-Britannique, la Commission canadienne des transports et, aux Etats-Unis, l'Interstate Commerce Commission. Dans certains de ces cas, on s'est même rendu sur place et on a rencontré des membres de ces commissions.

Notre intention n'était pas de copier ce qui se faisait ailleurs, mais, quand même, de nous inspirer le plus possible d'idées intéressantes qu'on pouvait y recueillir. Ces études comparatives, dont on publie les résultats dans notre première annexe, nous ont permis de nous apercevoir, entre autres, qu'au Québec, en matière de régulation des transports, pour reprendre une expression qui est revenue souvent ces derniers jours, nous étions les seuls contre le régiment à avoir le pas.

Seulement à titre d'exemple, tous les autres régulateurs que nous avons rencontrés ont des pouvoirs discrétionnaires et agissent à l'intérieur d'une réglementation qui est beaucoup plus simple que celle que nous avons ici au Québec. On pourra revenir sur ces comparaisons, si vous le souhaitez, au moment de la période de questions. Puis, nous avons finalement remis nos recommandations. Le ministre nous avait informés il y a déjà longtemps de son intention de demander une commission parlementaire pour étudier notre rapport. Dès le début, nous avons souscrit à cette initiative, sachant qu'elle complétait merveilleusement bien l'approche que nous avons retenue, et, comme le disait à juste titre le député de Richmond au début des travaux de la commission, nous considérons que notre document est une base de discussion et nous pensons effectivement, à la fin des travaux de cette commission, que certaines de nos recommandations ont été enrichies de façon extrêmement intéressante pour les travaux de la commission.

Avant de vous exposer notre conception de la régulation, il y a une mise au point qu'il m'apparaît important de faire. Il y a un intervenant qui, dans un mémoire qu'il a remis, je sais qu'il n'en a pas parlé au moment de son témoignage, mais comme les mémoires sont déposés au dossier, je dois absolument relever ce fait, un mémoire, celui de la ligue nouvelle des propriétaires de taxis, qui dit: "Nous devons simplement souligner à cette commission qu'en ce qui concerne le taxi, la méthodologie décrite dans le rapport final n'a pas été suivie." C'est indirectement nous accuser de mentir au ministre et je pense que cette allégation doit être relevée. On lit dans le mémoire 6-M, celui de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal en page 7, le texte suivant: "Malheureusement, nous avons le regret d'informer la commission parlementaire que, 1) jamais aucun officier du CEGIR n'a rencontré officiellement ou officieusement un ou des membres du conseil d'administration actuel ou antérieur de la ligue A-11; 2) nos archives ne nous indiquent pas qu'une demande pour une telle rencontre ait jamais été reçue du CEGIR". Je dois vous informer que M. Jacques Roy, de notre firme, a personnellement rencontré les représentants de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal Inc. le 23 février 1978 à leur bureau du 1691 est, rue Mont-Royal, Montréal, que cette réunion a eu lieu de 13 h 30 à 18 h 30 et qu'elle comprenait les personnes suivantes: M. Normand N. Sylver, alors président de la ligue, M. Jean-Guy Renaud, alors vice-président, M. Jean Chayer, secrétaire trésorier, et M. Gérard DesAutels, qui était alors administrateur de la ligue. M. Alain Noël de notre firme, de même que M. Jacques Roy, ont souvent communiqué par téléphone par la suite à plusieurs reprises, soit avec M. DesAutels, soit avec M. Chayer, pour obtenir de l'information sur la ligue. Ce mémoire dit en plus, à la page 8, "3) la ligue n'a jamais fourni de documentation à CEGIR en regard de cette étude sur la Commission des transports; 4) nos archives ne nous indiquent pas que CEGIR dit

demander telle documentation à la ligue." Je vous dirai qu'à l'occasion de la rencontre du 23 février, M. Chayer a remis à M. Jacques Roy de notre firme les documents suivants: Taxi, le problème, qu'en pensez-vous? Document produit par M. Chayer et décrivant les problèmes de l'industrie du taxi. A également été remis à M. Roy, de notre firme, un état des revenus et dépenses de l'exploitation d'un véhicule-taxi et finalement un abonnement à la revue Ta-Info, qui a été remis sur le champ à M. Jacques Roy et qui est parvenu à CEGIR par la suite pendant au moins six à huit mois.

Je voudrais maintenant aborder le deuxième point de notre exposé.

Le Président (M. Bordeleau): M. Laferrière, je m'excuse, quelques secondes, pour être dans les règles, j'aurais dû demander le consentement des membres de la commission pour pouvoir continuer parce que, normalement, on devrait suspendre nos travaux à 18 heures. Alors, si j'obtiens ce consentement...

M. Chevette: Consentement.

Le Président (M. Bordeleau): Nous pouvons continuer. M. le ministre, vous avez une observation?

M. Lessard: Oui, je demanderais à M. Laferrière si on pouvait accélérer un peu, parce qu'il y a des membres de la commission — c'est regrettable — qui ont des engagements assez serrés, je pense.
(18 heures)

M. Laferrière: D'accord. Deuxièmement, je voudrais vous exposer succinctement notre conception de la régulation, et de cet esprit qui a présidé à la formulation de nos recommandations. Traditionnellement, dans nos économies nord-américaines, il y a trois secteurs d'activité qui font l'objet d'une régulation: les transports, l'énergie et les communications. Evidemment, avec les tendances actuelles, la régulation cherche à s'étendre à d'autres secteurs. Ces secteurs sont des services publics qui sont souvent détenus, où les entreprises sont souvent détenues en propriété privée. Evidemment, le gouvernement veut s'assurer que ces services soient accessibles et qu'ils concourent bien au développement économique du territoire. C'est généralement des cas où le gouvernement estime que les forces du marché doivent être compensées, mais le gouvernement n'est pas prêt, pour assurer ceci, à prendre lui-même la propriété de ces organisations. Alors, il régit ou, comme on dit chez nous, il "régule", c'est-à-dire qu'il décide d'avoir une action sur les services offerts par le biais des permis et, sur les prix, par le biais des taux et tarifs. Par ailleurs, si le pouvoir politique doit orienter, on ne veut pas dans notre culture politique qu'il puisse décider de cas particuliers.

Alors, on crée un organisme qu'on veut le plus indépendant possible du pouvoir politique, lorsqu'il rend des décisions unanimes une à une, mais on le veut soumis aux orientations du gouver-

nement, en matière générale. La question fondamentale alors, c'est: Comment faire? Au Québec, depuis 1972, l'outil privilégié qui a été retenu pour faire ce passage du général au particulier a été la réglementation. La réglementation, ce sont des normes générales et impersonnelles qui cherchent à déterminer à l'avance l'intérêt public dans chaque cas particulier. Or, nous, on dit que, dans le cas de l'industrie des transports, cela ne peut pas marcher. Comme l'a dit le député de Charlevoix à plusieurs reprises au cours des travaux de la commission, le transport est une industrie mouvante. Plusieurs intervenants ont confirmé ce point de vue auquel on souscrit beaucoup. Nous pensons que l'intérêt public peut être différent d'un endroit à l'autre, d'une période à l'autre, et qu'il est à peu près impossible de prévoir des règles qui vont être prêtes à résoudre tous les cas.

La réglementation, selon nous, est un outil inadéquat dans la plupart des secteurs du transport. Les résultats de son utilisation massive au Québec, c'est qu'à toutes fins utiles, la Commission des transports fonctionne comme une cour de justice. En caricaturant et en prenant l'exemple du vrac, il y a eu des permis émis, surtout parce qu'il existait un règlement et non pas parce qu'il existait un camion. Pour reprendre une citation du même article, M. Bernstein, quand il fait la description de l'évolution des organismes autonomes de régulation aux États-Unis, quand il examine les raisons qui ont amené à la création des commissions autonomes à la fin du 19^e siècle, dit ceci: On accusait les tribunaux de délais indus dans le traitement des causes de régulation, d'un manque d'engagement au soutien des objectifs établis par la loi, et de n'avoir pas réussi à s'occuper de l'intérêt public en raison de leur incapacité à commencer eux-mêmes des causes et à conduire des enquêtes indépendantes pour découvrir les faits pertinents. J'ai lu ceci après qu'on eut fait notre rapport, mais je vous jure qu'à peu de choses près, cela sonne beaucoup comme ce qu'un nombre considérable de personnes que nous avons rencontrées nous ont dit.

Quelle est l'alternative à la réglementation? C'est le recours à la discrétion, de donner au régulateur les pouvoirs de déterminer lui-même l'intérêt public dans chaque cas, évidemment dans un cadre. Dernière citation, vous me la permettrez, sans allonger le temps des travaux de cette commission, la commission Hoover, aux États-Unis, en 1949, le Committee on Independent Regulatory Commissions, disait: La commission de régulation est un type d'organisme utile et souhaitable dans tous les cas où une adaptation constante à des conditions changeantes et la délégation d'une large discrétion administrative sont essentielles à l'efficacité du contrôle étatique. 1949.

Evidemment, vous allez dire: Oui, mais le régulateur finit par décider ce qu'il veut et il échappe aux orientations du pouvoir politique. Le danger est réel et on ne le nie pas. On a connu cette situation avec l'ancienne Régie des transports. En Ontario, la même situation s'est produite

dans certains cas et le rapport Gregory a proposé des correctifs là où le ministre n'avait pas énoncé de politiques, il est arrivé que des décisions de la commission deviennent des politiques gouvernementales de facto, d'où notre première recommandation et je pense que c'est la plus importante de notre rapport à savoir que le ministre ou le gouvernement doit orienter, au moyen d'énoncés de politiques, les décisions du régulateur. Ces énoncés de politiques peuvent prendre des formes diverses, mais on pense nous, pour le ministre, pour le régulateur et finalement, pour l'industrie du transport en général que le recours à un outil comme la réglementation, pour tenter d'orienter ce secteur important de notre activité économique, c'est un outil qui finit par déjouer tout le monde, le ministre, le régulateur et tous les agents économiques impliqués.

On va écouter ici et nous serons maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

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

M. Lessard: Vous venez de dire justement, je comprends, on parle d'objectifs à savoir qu'à cause de la souplesse, vous dites: La réglementation s'en va vers la commission puis l'élaboration des politiques générales s'en va vers le ministre. Mais quand vous dites: Donner au régulateur le droit de déterminer lui-même l'intérêt public, je me sens mal à l'aise devant une proposition comme celle-là, c'est-à-dire, qu'il me semble qu'à un moment donné, le gouvernement ou le lieutenant-gouverneur en conseil a des responsabilités, il est responsable devant la population et il y a un danger qui m'apparaît en fait assez important dans chacun des cas déterminés que l'intérêt public, c'est la commission et en même temps, les politiques générales, — en fait, la question fondamentale — c'est le ministre et les politiques particulières ou la réglementation particulière comme telle de différents secteurs, c'est la commission. Où commence et où s'arrête cette affaire? Parce que dans le fond, la réglementation, c'est des déterminations de politiques générales.

M. Laferrière: La phrase que vous avez citée, de notre déclaration, mérite effectivement d'être nuancée. Cela ne faisait pas longtemps que vous m'aviez demandé d'accélérer le rythme. Je vais demander à mon collègue, Me Bonneau de répondre à cette question qu'on estime très importante.

M. Bonneau (Claude): M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, quand on dit que la discrétion permettrait à l'organisme de régulation de déterminer dans chaque cas l'intérêt public, laissez-moi vous donner un exemple ou des exemples un peu plus particuliers. La commission ou l'organisme de régulation doit rendre des décisions particulières, c'est-à-dire, qu'elle a à rendre, elle a à décider dans un cas particulier si, par exemple, un transporteur sera admis dans l'industrie, si on lui

accorde un permis. Dans un cas comme celui-là, il faut que l'organisme de régulation puisse être en mesure de déterminer, dans ce cas, et à l'époque où c'est demandé quel est l'intérêt public, c'est-à-dire, quelles sont toutes les dimensions socio-économiques qui font qu'on devrait ou on ne devrait pas accorder ce permis. Cela ne veut pas dire que dans ce cas l'organisme de régulation émettrait des politiques ou que dans sa décision il y aurait quelque chose qui pourrait être interprété comme une politique. Cela veut dire qu'elle exerce son jugement pour dire que dans tel cas, la réalité socio-économique nous dit que dans l'intérêt public, on accorde ou on n'accorde pas le permis.

M. Lessard: Justement, dans la réglementation qui a été faite sur le vrac, par exemple, en 1972, le ministre et le gouvernement n'ont pas dit à la commission: Vous devrez émettre. M. Laferrière disait tout à l'heure que des permis de vrac ont été émis parce qu'il y avait un règlement. Le ministre n'a pas dit comme tel à la commission: Vous allez émettre tant de permis de vrac. Il a dit: On fait un règlement selon lequel le vrac doit être réglementé et un permis est nécessaire pour faire du vrac. Mais, justement, c'est là où la commission doit utiliser sa discrétion à partir du règlement général. Avant d'émettre un permis de vrac, la commission avait la possibilité — et c'est le droit des intervenants — de convoquer les associations de vrac et les organismes de vrac, les gens dans les régions, de convoquer ces différents organismes et dire: Est-ce nécessaire de façon socio-économique d'émettre un permis supplémentaire ou deux ou trois permis supplémentaires? Après cela, la commission prenait une décision, mais sa discrétion, il me semble qu'elle est large en "mosus", à partir du règlement général qui a été élaboré à un moment donné en 1972. Ce qu'on demandait à la commission, c'est justement de tenir compte de facteurs socio-économiques avant d'émettre, par exemple, un permis de vrac. Moi, la discrétion, je la vois un peu là-dedans. On détermine des avenues et on dit après: Vous tenez compte de facteurs socio-économiques.

M. Bonneau: Vous venez de résumer exactement notre position, mais permettez-moi de ne pas être d'accord quand vous dites que le règlement sur le camionnage en vrac donne une discrétion à la commission. De façon générale, vous venez d'exprimer notre position.

M. Lessard: Préciser de donner un permis de vrac à M. X ou à M. Y. Il y a une réglementation sur le vrac, maintenant, utilisez votre discrétion pour voir si cette personne a le droit à son permis de vrac ou pas. Et si le facteur socio-économique ou l'intérêt économique du milieu, en vertu de la relation d'utilité publique, oblige justement à l'émission d'un tel permis...

M. Bonneau: Quand on donne une discrétion à un organisme, ce qu'on veut dire, c'est qu'on lui

permet de juger de chaque cas selon l'intérêt public ou, par exemple, l'expression qui revient souvent dans les organismes qu'on a consultés: "Public necessity inconvénients". Il n'y a rien dans le règlement du camionnage en vrac qui donne une telle possibilité ou une telle discrétion à la commission. A peu près le seul règlement, ou je devrais plutôt dire l'ordonnance qui donne une discrétion à la commission, c'est l'ordonnance sur le camionnage. Mais les règlements qui ont été émis depuis 1972, ce sont des règlements qui ont à peu près les mêmes caractéristiques, c'est-à-dire qu'on essaie de prévoir chaque cas. On essaie de dire: Il faut que telle personne rencontre telle ou telle condition. Si elle les rencontre, elle a le permis. Si elle ne les rencontre pas, elle ne l'a pas. On ne donne pas à la commission le pouvoir de dire, la possibilité de dire: Dans ce contexte-là, dans cette région-là, le temps où nous sommes, la réalité socio-économique fait qu'on devrait refuser le permis ou on devrait l'accorder.

M. Lessard: Je ne suis pas d'accord avec votre interprétation. Je ne suis pas d'accord avec l'interprétation que vous donnez sur le permis. On donne des conditions pour l'obtention d'un permis. On prend cet exemple pour vous montrer la différence entre la réglementation et du côté du ministère ou du côté de la commission, mais, par exemple, un des critères qu'on donnait dans le règlement à la commission, c'est l'utilité publique et la commission devait juger en relation avec ces critères d'utilité publique. A l'article 15, les conditions pour obtenir un permis et en être titulaire-Bon! Etre majeur, être domicilié et avoir un camion probablement, en tout cas, mais je voudrais revenir devant la commission, pour la commission: 1) Prouver à la commission la nécessité du service pour lequel elle requiert un permis; 2) Que ledit service ne peut être adéquatement assuré par un autre titulaire de permis. Ce sont les deux seules conditions qui sont déterminées dans le règlement et, ensuite, c'est à la discrétion et au jugement de la commission. Jamais le législateur comme tel ou le gouvernement du temps en 1972 n'a voulu préciser que M. X ou M. Y ou M. Un tel devait obtenir un permis. C'est justement ce qu'on a voulu éviter, mais il appartenait à la commission de prouver deux choses qui étaient fondamentales, une nécessité publique.

(18 h 15)

M. Bonneau: Pouvez-vous me dire l'article que vous citez?

M. Lessard: L'article 15. C'est le règlement no 12, cela? L'article 15 de la Loi des transports, camionnage en vrac. Ce doit être le règlement no 12. C'est cela. Attendez! Le règlement no 12. Dans le camionnage général, c'est la même chose. A un moment donné, on revient toujours à cette question d'utilité publique et, dans le camionnage général, c'est exactement la même chose. Si on demande, par exemple, un permis à la Commission des transports entre Québec et Baie-Comeau, ce n'est pas le ministre qui va dire: Vous devez — la

Commission des transports — accorder ce permis, mais le ministre a dit dans ses règlements, par exemple: Vous devez l'accorder en relation avec deux critères qui sont précisés, la nécessité du service, et aucun autre transporteur ne peut le faire adéquatement.

Le Président (M. Bordeleau): Oui, M. Laferrière.

M. Laferrière: Ce que je voulais dire en prenant cet exemple-là et j'avais bien dit que...

M. Lessard: Vous avez les droits acquis, par exemple. Au début en 1972, tous ceux qui étaient dans... Ils avaient jusqu'en avril 1973, je pense bien, pour se prévaloir des droits acquis à ce moment-là.

M. Laferrière: C'est précisément à cet aspect du problème que je faisais allusion quand j'ai lancé, non pas cette boutade, mais cette phrase qui — je l'ai dit à ce moment-là — simplifiait un peu la réalité. Ce que j'ai voulu dire par cela, c'est que la commission est dans un système où, comme dans une cour de justice, la préoccupation pour les règlements, le respect des règlements intégralement et des lois est pour elle — et là, je ne cherche pas les responsabilités de qui que ce soit — un facteur extrêmement important, et elle peut avoir tendance à privilégier ces éléments plutôt que de privilégier des considérations comme des réalités pratico-pratiques de clientèle, de véhicules, etc. On peut prendre chaque cas, l'éplucher et démontrer le contraire, mais je pense que cet esprit qui vient de toutes sortes de raisons existe dans la structure actuelle de régulation au Québec.

M. Lessard: Vous parliez — et ce sera ma dernière question — du fait que le Québec semblait être — et je voudrais voir... — la seule province à avoir le pas dans l'ensemble du Canada. En Ontario, par rapport à un règlement que je vous cite, un règlement qui m'apparaît très général à mon sens, il me semble que c'est cela, un énoncé de politique générale, c'est-à-dire qu'il y a eu l'énoncé dans le règlement no 12 de la politique générale vis-à-vis du vrac, quelle différence y a-t-il, par exemple, par rapport à la réglementation que nous avons ici au Québec?

M. Bonneau: En Ontario, c'est un organisme qui a beaucoup de discrétion. C'est le principe. À un moment donné, on a même jugé qu'il en avait trop dans la mesure où le ministère ou le ministre n'avait pas émis de politique. D'ailleurs, il y a un rapport très sérieux qui a été fait sur la situation du camionnage en Ontario. Une des conclusions, c'est que la discrétion doit être conservée pour l'organisme dans ses règlements, mais ils doivent être encadrés par les politiques du ministre. Qu'est-ce qui se passe au jour le jour? En Ontario, la commission a une juridiction sur tout le transport, sauf les secteurs qui sont spécifiquement exclus.

Elle a une juridiction, c'est-à-dire un pouvoir général de régulation ou un pouvoir général de contrôle et de surveillance sur tous les secteurs, sauf ceux qui sont exclus.

Cela veut dire que tous les secteurs doivent obtenir un permis de cette commission. Il n'y a pas de règlement, par exemple, dans le secteur du taxi, de règlement sur le camionnage en vrac, un autre sur le camionnage général et spécialisé; on a un pouvoir général qu'on donne à l'organisme, sauf dans les secteurs qu'on exclut spécifiquement.

M. Lessard: Je suis d'accord. Dans le fond, ce que vous me dites, c'est qu'il s'agirait peut-être de simplifier notre réglementation, qui a été faite un peu morceau par morceau; de la reprendre et de faire — parce que j'ai l'impression que cette preuve, dont je parlais tout à l'heure, à la commission, elle est aussi dans l'ordonnance générale du camionnage général, elle est dans le camionnage en vrac — un règlement, de coordonner tout ça pour faire un règlement général, de telle façon qu'on se retrouverait un peu mieux.

Il y a une autre question qu'on pourrait ajouter, mais je veux accélérer un peu. La Commission canadienne des transports. On commence à se plaindre des décisions de la Commission canadienne des transports. Justement, la Commission canadienne des transports, c'est elle qui se réglemente; le ministre énonce des politiques générales, je suis bien d'accord, mais parfois il arrive que les politiques générales... Prenons le cas de Nordair, où on demande au bureau du ministre de soustraire la décision à la commission, mais la réglementation, à la Commission canadienne des transports, se fait par elle-même et les députés et la population réagissent assez durement.

En relation avec ça, qu'est-ce que votre proposition a de différent avec l'ancienne régie?

M. Bonneau: La Commission canadienne des transports — vous avez oublié un élément — a aussi le pouvoir de déterminer les politiques de transport. C'est surtout là-dessus que les objections se portent. La réglementation, telle que nous la concevons, c'est le détail, c'est le commun de la loi ou des politiques, mais, au niveau de la Commission canadienne des transports, on va très loin, on donne même le pouvoir d'énoncer les politiques, concurremment avec le ministre. C'est très différent de la régie. C'est-à-dire que la régie avait aussi le pouvoir de préparer des règlements en faisant des ordonnances générales et ces ordonnances n'étaient pas soumises à des politiques qui auraient été énoncées par le ministre. Sur ce plan, il y a beaucoup de similitude entre la régie et la Commission canadienne des transports et il y a une grosse différence avec l'organisme que nous proposons.

M. Lessard: D'accord, je vous remercie beaucoup; je vais laisser le temps au député de Charlevoix de poser des questions.

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

M. Mailloux: M. le Président, je comprends que l'heure est passablement avancée, mais je tâcherai de passer à travers en quelques minutes.

Je ne voudrais pas revenir sur quantité de considérations, bonnes ou mauvaises, que j'ai faites à l'endroit du rapport CEGIR. Je ne retire pas forcément ce que j'ai dit; j'ai apporté des appréciations où j'ai été en désaccord. Je comprends, par contre, que je ne mets pas en doute le travail professionnel de votre organisme, connaissant assez bien les difficultés qu'on a à inventorier l'ensemble des transports du Québec.

Justement, tantôt, ce sont des questions qui sont revenues un peu à travers les discussions; on était un peu surpris de la trop grande réglementation qu'il y a à travers l'ensemble des transporteurs.

Quelles que soient les études qui pourraient se poursuivre en vérifiant avec les autres provinces canadiennes et les États américains, il y a une constatation qui est faite et que d'autres ont faite comme moi, depuis plusieurs années. C'est que, dans le Québec, le gouvernement, la Commission des transports ou l'organisme qui doit régir des transports est pris avec un problème qu'on ne vit nulle part ailleurs, dans aucune autre partie de l'Amérique du Nord, je pense. On pourra me contredire dans les jours suivants, mais le gouvernement est pris avec un problème, que j'appellerai social, dans le transport, dans plusieurs secteurs d'activité. Il n'y a pas de référence possible à faire avec l'Ontario, avec les États-Unis ou d'autres provinces canadiennes dans les chiffres que vous nous donnez dans vos annexes. Il n'est peut-être pas nécessaire de faire une réglementation aussi hermétique et de laisser, à l'organisme qui est là, autant de latitude, parce que, que ce soit en fonction du transport de personnes ou du transport de marchandises, dans de trop nombreux cas, le volume à transporter, de l'un ou de l'autre, ne correspond pas au trop grand nombre de transporteurs qu'il y a en place.

Il ne faut pas se le cacher, le transport en vrac a été un phénomène social qu'il a fallu régler. Quand on parle du règlement 12, au moment où on a adopté le règlement 12, si ma mémoire est fidèle, on ne pouvait au moins pas nier les droits acquis de ceux qui en avaient auparavant. Je pense que, en discussion avec la commission, il avait été fortement conseillé de tâcher de ne pas ajouter, à moins qu'un besoin soit prouvé dans une région donnée.

Alors, il y a un problème particulier et, comme je le disais auparavant, en faisant référence, et à l'ancien organisme, qui était la Régie des transports, et à la Commission des transports, de l'administratif, il a peut-être fallu aller trop loin dans la réglementation et tout le monde est resté passablement mêlé, le ministre, comme ses fonctionnaires, la commission et tout le monde.

Je voudrais simplement revenir sur deux ou trois points et, pour une dernière fois, me faire

expliquer par vous autres, qui avez fait une recommandation formelle, à votre recommandation no 2. Quand vous insistez et que le président de la commission, avec ses commissaires, insiste pour que soit accordé, essentiellement, à la Commission des transports le pouvoir de réglementation, étant donné ce que j'ai dit comme témoin, ainsi que d'autres, qu'est-ce que vous pensez que ça peut changer de ce qui s'est produit dans le Québec depuis quelques années? Si un organisme autonome, qu'est la Commission des transports, a le droit de faire tous ses règlements, alors que, dans le passé jusqu'à maintenant, elle a eu une collaboration étroite du ministère et que rien n'a été je pense... Qu'est-ce que ça va changer?

M. Bonneau: Dans l'optique des recommandations qui sont proposées dans notre rapport, ça demanderait un développement assez long, mais la conséquence c'est que l'importance des règlements diminue. Il va quand même rester des règlements à promulguer ou des règlements à amender.

Nous, ce qu'on s'est tout simplement demandé c'est: Puisqu'il faut élaborer des règlements, qui est le mieux placé pour le faire? La raison, elle a été énoncée à plusieurs reprises, par différentes parties qui ont témoigné ici. C'est que nous pensons que la commission, qui est un organisme de régulation est celui qui est le plus près, quotidiennement, des problèmes, qui a à vivre directement ces problèmes, qui est le mieux placé pour faire le détail d'application des politiques et des lois, où on trouve l'orientation.

Mais je voudrais, ici, enlever une équivoque qui transparait peut-être dans notre rapport; c'est que l'importance de la recommandation 2 n'est pas si grande pour nous.

M. Mailloux: Pas si grande que?

M. Bonneau: Pas si grande qu'elle le laisse peut-être paraître ou que certains ont perçu.

M. Mailloux: Vous m'excuserez, mais au moment où le gouvernement accepterait qu'une commission autonome ait le pouvoir de faire ses propres règlements, avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil — je l'avoue — est-ce que vous n'admettez pas immédiatement que c'est une démission complète de l'exécutif? Parce que vous me disiez, tantôt, que l'ensemble des fonctionnaires de la commission est dans le milieu du problème tous les jours. Cela, personne ne le conteste, tout le monde admet ça. Mais, comme il y a une collaboration étroite, de tous les jours, entre la commission et les fonctionnaires, je n'ai jamais vu de désaccord profond; s'il y a un désaccord, c'est que le désaccord va venir des fonctionnaires proches du ministre, parce que, lui, a à répondre devant une population, à différents moments, alors qu'une commission des transports n'a pas à répondre. On en a peut-être trop parlé, mais je pense qu'on joue sur les mots, parce que, en dernier ressort, ce sera toujours le pouvoir politique qui

aura à décider, dans le domaine des transports, vers quelle option on doit se diriger.

M. Bonneau: Dans notre esprit, étant donné que c'est soumis, pour approbation, au lieutenant-gouverneur en conseil, ça ne correspond pas à une démission de l'exécutif. Cela nous a semblé suffisamment fort, comme mécanisme, pour conserver au gouvernement sa responsabilité.
(18 h 30)

L'esprit qui est derrière cette recommandation, si vous voulez, c'est qu'on estime que l'adoption d'un modèle comme celui qu'on propose va devoir amener des changements de comportement au ministère et à la commission. On trouve que cela inciterait peut-être davantage le ministère à travailler au niveau des politiques s'il n'a pas la préoccupation de coucher cela dans des règlements très détaillés et, en même temps, en plaçant ce pouvoir d'élaborer la réglementation au niveau de la commission, on enlèverait une autre tentation qui est celle de réglementer beaucoup. Ce sont les motifs de notre recommandation. Nous ne pensons pas que ce soit une démission de l'exécutif. Cela se fait dans d'autres territoires et je ne pense pas que les exécutifs soient moins responsables.

M. Mailloux: Deux dernières questions peut-être. A quelques-unes de vos recommandations, en somme 13,17, 18,19, 25 et autres, on constate, si on fait une analyse sommaire de ce que cela va apporter comme conséquences qu'il y aura une utilisation de tous les instants de tout le personnel de la Commission des transports actuelle et cela nous amènera vers un personnel assez nombreux pour enquêtes socio-économiques, enquêtes supplémentaires sur les transports illégaux ou autrement. Vous m'excuserez si je ne l'ai pas parcouru en son entier, j'ai pu passer un chapitre. Est-ce que vous avez fait l'inventaire des coûts que cela pourrait entraîner à un tel organisme ou si, en accord avec le président, vous êtes en mesure d'affirmer que toutes ces disciplines pourraient être exécutées sans coûts extraordinaires supplémentaires.

M. Laferrière: Il y a un endroit dans notre rapport — je ne me souviens plus exactement où, je ne pourrais pas retrouver la page tout de suite — où on examine sommairement, je l'avoue, cette question et c'est également notre opinion que ce changement de rôle de la commission pourrait se faire avec sensiblement la même quantité de ressources.

M. Mailloux: Avec l'utilisation du personnel en place. Vous conseillerez, parce que dans l'organisme en Ontario, ils sont peu nombreux. Je conviens qu'il y a moins de permis à surveiller, mais je pense qu'ils se servent assez souvent de maisons spécialisées pour des enquêtes, plutôt qu'avoir un personnel permanent.

M. Laferrière: Nous sommes toujours d'accord sur cela.

M. Mailloux: Oui, j'imagine. C'est un peu la même observation que j'ai eue de certains avocats quant à la nomination des juges.

M. Laferrière: Il y a une différence importante aussi avec l'Ontario, c'est qu'en Ontario la commission recommande au ministre l'émission d'un permis etc. C'est le ministère qui fait le travail d'émission. La commission elle-même a très peu de "processing" administratif, c'est tout au ministère.

M. Mailloux: Une dernière question, si vous le permettez, étant donné l'heure avancée. Quant à la nomination des juges, vous avez dit: Pas d'obligation, dans la loi, de nomination. Est-ce que cela laisse supposer que vous pensez que quelle que soit la cause à être entendue, il n'est pas nécessaire d'avoir de juge ou si vous laissez cela à la discrétion du ministre, devant certains litiges qui arrivent, devant des causes entendues devant la commission, qu'il y ait besoin de personnes ayant une formation juridique?

M. Bonneau: On n'est pas contre le fait qu'il y ait des personnes à la commission qui aient une formation juridique. Ce qu'on a voulu faire ressortir surtout...

M. Mailloux:... ne vous semble pas favorable.

M. Bonneau: Cela peut être interprété comme cela. J'ai relu aujourd'hui les différentes recommandations. Ce n'est pas tout à fait la façon que je les ai interprétées. La chose sur laquelle on a voulu insister, c'est que le critère de base qui devrait servir pour nommer des commissaires ou des membres de la commission, c'est la compétence au niveau du domaine des transports, la compréhension, la dimension socio-économique.

Nous convenons que la commission resterait quand même un organisme quasi judiciaire; quasi, cela veut dire qu'elle rendrait des décisions dans l'intérêt public et judiciaire, dans la mesure où elle aurait quand même des procédures de nature judiciaire pour protéger les parties. Mais il reste que, ce sur quoi nous avons voulu insister, c'est la dimension socio-économique au niveau des membres de la commission. Mais l'obligation de nommer des juges... Nous convenons qu'il doit y avoir des gens qui ont une formation juridique au niveau de la commission. D'ailleurs, quand nous employons le terme "multidisciplinarité", c'est évident que la discipline du droit est comprise là-dedans et nous disons aussi que le président ou un des vice-présidents doit avoir une formation juridique.

M. Lessard: Je vous avoue que cela me surprend un peu, n'étant pas avocat, qu'il y ait autant de juges comme commissaires, comme juges, qu'il y ait des avocats. Est-ce que ce serait la Loi du Barreau qui l'oblige ou si c'est la Loi de la Commission des transports qui oblige qu'il y ait six ou sept juges, qu'il y ait six juges de la Cour provinciale? Il faut qu'ils soient juges de la Cour

provinciale pour être nommés à la Commission des transports. Il faut que ce soit absolument six juges. Il ne pourrait pas y avoir deux juges, un juge président, un juge vice-président et des avocats pour faire le reste.

M. Laferrière: La Loi des transports est très claire à cet effet. Cela prend six juges de la Cour provinciale.

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

M. Chevette: Vous m'annoncez, il faut bien que je parle. Il y a eu une analyse faite ce matin par le Conseil québécois du taxi. Ces gens vous ont sorti beaucoup de citations de votre rapport, ce qui permet, en tout cas, de s'interroger sur les conclusions par rapport à l'analyse des faits. Vous avez assisté à toutes les séances. J'aimerais entendre votre opinion là-dessus. Je vais vous dire pourquoi. A un moment donné, en analysant les faits, moi le premier, je pensais que la conclusion serait de créer une direction générale au ministère des Transports, avec des pouvoirs dévolus aux autres recommandations et vous arrivez à la conclusion du maintien de la commission et vous la renforcez.

M. Laferrière: A l'égard du taxi seulement?

M. Chevette: Non, eux autres ont fait l'analyse du rapport en fonction des recommandations auxquelles vous arrivez. Moi, j'ai eu le même réflexe quand j'ai lu votre rapport, à analyser les faits. Parce que vous affirmez à plusieurs occasions: Le ministère fait telle chose. Le ministère est capable de faire telle chose. La commission ne fait pas telle chose correctement. Si bien qu'à un moment donné, tu es porté à croire que la firme CEGIR était sur le point de recommander une direction générale au ministère des Transports, avec les pouvoirs que vous y apportez. Mais, contrairement à l'analyse des faits, vous arrivez à la conclusion qu'il faut maintenir la Commission des transports, mais avec des pouvoirs accrus. C'est cela... Moi aussi, en écoutant les gars du taxi, ce matin, cela reflétait l'impression que j'avais eue et j'aimerais vous entendre sur ce sujet.

M. Laferrière: C'est une question importante que vous soulevez là. En fait, il y a deux questions dans ce que vous nous demandez. La première est générale et concerne l'orientation de notre rapport. La deuxième concerne le taxi en particulier. C'est sûr que, plus on régleme, plus la nécessité d'un organisme autonome de régulation s'estompe. On peut penser que, théoriquement, on va arriver à un point où on a tellement bien déterminé quoi faire dans chaque cas qu'on n'aura plus besoin d'un organisme autonome pour rendre des décisions. Il pourrait même y avoir des affiches à la porte du ministère; si votre cas, c'est "A" et puis "B", à ce moment, vous faites "C". Appuyez sur le bouton et le permis va sortir. Plus on régleme,

plus on pousse la réglementation dans le détail, moins il devient nécessaire que quelqu'un intervienne dans le processus pour considérer les choses qui ne seraient pas dans le règlement.

Si on continue dans la voie actuelle, c'est bien sûr qu'on laisse de moins en moins de choses à faire à la commission. Mais nous, nous pensons que ce n'est pas possible de faire ça dans l'industrie du transport. C'est pour ça que ce point est fondamental, mais, théoriquement, c'est un choix, il pourrait ne pas y avoir de commission des transports. Mais, là, le ministre prend toute une responsabilité, parce qu'il s'oblige à prévoir, par voie réglementaire, tous les cas qu'il est possible de rencontrer.

Pour le taxi, j'ai beaucoup sympathisé avec l'intervention du Conseil québécois du taxi et ma réponse, là-dessus, va être bête; c'est dommage, mais on n'avait pas mandat de vous faire des recommandations sur le sujet qu'ils ont amené devant vous. Ce ne sont pas cinq rapports Bossé, nos annexes; nous n'avions pas comme mandat de vous recommander des décisions de politiques dans ces secteurs. Pour nous, une décision de politiques, c'est de placer l'industrie du taxi sous la juridiction de la Commission des transports.

Nous, on vous a décrit ce qui serait un bon mécanisme de régulation; les décisions que le ministre peut prendre, à l'intérieur de ça, mais il ne nous a pas demandé de dire ce qu'on en pense. S'il veut nous le demander, ça nous fera plaisir, mais, dans le cas de cette étude-ci, je suis obligé de vous répondre bêtement et je suis obligé de vous signaler que beaucoup des suggestions qui ont été faites par cet intervenant, il vous est possible de le faire, avec l'approche qu'on préconise, sans commander d'autres études.

Le Président (M. Bordeleau): Cela va? Je remercie M. Laferrière et M. Bonneau d'être venus s'exprimer devant la commission. S'il n'y a pas d'autre commentaire, de part et d'autre, la commission va maintenant...

M. Lessard: Très brièvement, M. le Président.

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

M. Lessard: Je voudrais remercier la firme CEGIR, ainsi que tous les groupes qui sont venus témoigner à cette commission parlementaire ainsi que ceux et celles qui y ont assisté. Je voudrais aussi remercier les membres de cette commission parlementaire, puisque les discussions ont, je pense, été extrêmement positives. Merci.

Le Président (M. Bordeleau): Le seul mot que je voudrais ajouter, M. le Président, c'est que, comme vient de le dire mon collègue, espérons que l'ensemble des discussions aura pour effet d'améliorer les systèmes de transport; qu'on soit en accord ou en désaccord avec certaines des recommandations, il appartiendra à l'autorité en place de proposer des législations, si elles devaient être nécessaires et, à ce moment, les recom-

mandations, que nous pensons pertinentes pour améliorer et le sort des transporteurs et le sort de tous les contribuables qui ont à supporter les conséquences, ce sera dans ce sens que ce sera fait.

M. le député de Richmond.

M. Brochu: Personnellement, M. le Président, si vous me permettez, j'ai grandement apprécié les travaux de cette commission. Pour moi, qui suis profane dans le domaine des transports, j'ai égoïstement tiré profit de la situation, puisque cela a été l'occasion de m'initier à un domaine qui ne m'était pas directement familier, puisque j'ai eu à remplacer M. Russell, député de Brome-Missisquoi, sur cette question. J'avoue que j'ai appris un nombre fort intéressant de choses et réalisé qu'il s'agit d'un domaine fort complexe et que cette recherche d'un équilibre, entre ce qu'était l'ancienne régie et ce qui est, pour le moment, la Commission des transports du Québec, m'apparaît comme une démarche tout à fait louable. Je maintiens ma première assertion, lorsque je disais que le rapport CEGIR était un contexte de discussion tout à fait valable dans ce sens.

Je tiens, en terminant, à féliciter ceux qui ont participé à cette commission parlementaire, en particulier les représentants de la firme CEGIR, pour le sérieux de leur document et aussi la rigueur avec laquelle ils ont abordé la démarche qu'ils ont empruntée pour arriver à la présentation qu'ils nous ont faite. Là-dessus, je les en félicite et les en remercie, je pense que le reste du travail reste à faire, mais je pense que l'amorce est tout à fait intéressante.

Le Président (M. Bordeleau): Merci, M. le député de Richmond. Je m'associe à ceux qui m'ont précédé pour remercier tous les intervenant à cette commission, et les membres de la commission, pour avoir apporté leur collaboration à nos travaux.

Je demanderai au député de Champlain de faire rapport à l'Assemblée nationale, à la prochaine occasion.

La commission ajourne ses travaux sine die.

Fin de la séance à 18 h 45

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

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

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

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