



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente
des transports

Étude du projet de loi no 31 - Loi
modifiant la Loi sur les transports
et d'autres dispositions législatives

Le vendredi 18 décembre 1981 - No 35

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-1913
M. André Bourbeau	B-1914
M. Michel Pagé	B-1915
M. Robert Middlemiss	B-1918
Réponse du ministre	B-1918
Étude article par article	B-1922
Modifications à la Loi sur les transports	B-1922
Modifications à la Loi sur l'instruction publique	B-1924
Modifications à la Loi sur l'enseignement privé	B-1954
Modifications à la Loi sur les collèges d'enseignement général et professionnel	B-1956
Modifications à la Loi sur les subventions aux commissions scolaires	B-1956
Nouveaux pouvoirs accordés aux commissions de transport	B-1956
Modifications au Code de la sécurité routière	B-1963
Modifications à la Loi sur les cités et villes	B-1966
Modifications au Code municipal	B-1967

Autres intervenants

M. Marcel Gagnon, président

M. René Blouin
M. Claude Charron
M. Adrien Ouellette
M. Fabien Bélanger

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics
Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à:
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9

Tél. (418) 643-5150

Les index de chaque session sont disponibles au coût de 5 \$
l'exemplaire à l'adresse suivante:
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le vendredi 18 décembre 1981

Étude du projet de loi no 31

(Vingt heures dix-neuf minutes)

Le Président (M. Gagnon): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission des transports se réunit aux fins d'étudier le projet de loi no 31, Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives. Les membres de cette commission sont: M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Gauthier (Roberval), M. Baril (Arthabaska) remplace M. Lachance (Bellechasse), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Middlemiss (Pontiac), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Beaumier (Nicolet), M. Caron (Verdun), M. Grégoire (Frontenac), M. Maciocia (Viger), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Perron (Duplessis), M. Rodrigue (Vimont).

Au début, je voudrais demander une suggestion pour un rapporteur de la commission.

M. Clair: M. le Président, je voudrais proposer...

M. Bourbeau: Je voudrais demander que M. Pagé remplace M. Caron, comme membre. M. Caron est membre...

Le Président (M. Gagnon): Il est intervenant.

M. Bourbeau: M. Middlemiss est membre. Il y a Mme Dougherty qui va remplacer...

M. Pagé: M. le Président, qui avez-vous parmi les intervenants?

Le Président (M. Gagnon): M. Assad...

M. Bourbeau: Il y a M. Assad...

M. Pagé: M. Assad n'est pas remplacé.

Le Président (M. Gagnon): Mais c'est parmi les intervenants, ça.

M. Pagé: Oui, ce n'est pas grave.

M. Bourbeau: Mme Dougherty...

M. Pagé: M. Assad est remplacé par Mme Dougherty.

Le Président (M. Gagnon): M. Pagé remplace M. Caron.

M. Pagé: C'est ça.

M. Bourbeau: M. Mailloux est...

Le Président (M. Gagnon): Oui, M. le ministre, vous alliez me faire une proposition pour un rapporteur*?

M. Clair: Oui, je voudrais vous suggérer le nom d'un collègue qui s'est beaucoup intéressé à ce projet de loi et qui est intervenu d'ailleurs au moment de la deuxième lecture, le député de Rousseau.

M. Pagé: Motion débattable.

Une voix: J'espère qu'on n'en discutera pas durant 27 heures.

M. Bourbeau: Combien de temps est-ce qu'on peut parler sur la proposition, vingt minutes, je pense?

Le Président (M. Gagnon): Vous avez vingt minutes.

M. Pagé: On n'embarquera pas sur le pilote automatique.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que cette proposition est adoptée?

M. Bourbeau: Oui, oui, je pense que oui.

Le Président (M. Gagnon): M. le ministre, avez-vous des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, je serai très bref dans mes remarques préliminaires, afin qu'on puisse s'adonner pleinement à l'étude du projet de loi, article par article. Je me contenterai simplement de dire que ce projet de loi vise à donner suite au livre blanc déposé en octobre dernier. Cette loi vise essentiellement à faire en sorte que les commissions scolaires, qui sont au premier chef responsables, à mon avis, du transport scolaire, puissent jouer pleinement leur rôle.

On décentralise vers celles-ci plus de responsabilités dans l'organisation du transport scolaire et on double cette mesure d'une plus grande utilisation des véhicules de transport scolaire que jusqu'à maintenant.

On sait que, jusqu'à maintenant, à toutes fins utiles, les autobus scolaires desservaient une clientèle exclusive, soit celle des écoliers. Il y a bien des gens dans des régions au Québec qui, depuis longtemps, réclamaient qu'on aille dans le sens du bon sens, à savoir de permettre une utilisation plus poussée de ces véhicules scolaires.

On introduit trois mesures de polyvalence. La première, c'est de permettre à des personnes autres que des écoliers, lorsque la commission scolaire le voudra, de monter à bord de l'autobus sur les circuits réguliers, quand il y a de la place, quand les circonstances s'y prêtent.

Une deuxième mesure de polyvalence, c'est de permettre aux transporteurs scolaires de faire de la charte-partie - on parle plutôt d'autobus nolisés - dans des rayons acceptables de 200 kilomètres. Telle que la proposition se retrouvait dans le livre blanc, on pense que cette mesure de polyvalence pourra permettre aux autobus scolaires de servir davantage dans les régions, là où souvent toutes sortes de groupes sociaux, de clubs de balle, de groupes de l'âge d'or, là où des gens voudraient pouvoir se servir de ces autobus qu'ils pourraient nolisier à des prix raisonnables. L'objectif de la loi, c'est de le permettre.

La troisième mesure de polyvalence, c'est de permettre aux municipalités qui le désirent d'utiliser, en dehors des heures d'utilisation pour les fins scolaires bien entendu, ces autobus scolaires à des fins de transport en commun d'appoint. Là aussi, cela permettra en toute souplesse de répondre à des besoins qui sont réels, qui sont là. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien qu'avant même que j'aie déposé le livre blanc j'avais déjà reçu, je me souviens, entre autres, du Conseil régional de développement du Lac-Saint-Jean, des gens de la région de Chibougamau, des Basses-Laurentides, si ma mémoire est fidèle, de l'Outaouais et de l'Abitibi, une demande d'aller dans ce sens. Je pense qu'aujourd'hui on répond à un double voeu de la population, à savoir prendre tous les moyens disponibles pour limiter la croissance des dépenses publiques, et on le fait d'une façon qui ne brime les intérêts de personne, je pense, en décentralisant la responsabilité et, d'autre part, en faisant en sorte que des équipements qui sont disponibles puissent servir davantage.

Ce sont les seules remarques préliminaires que je voulais faire, sauf, peut-être, tout simplement vous poser une question, M. le Président. Cela fait un petit

bout de temps que je n'ai pas défendu un projet de loi en commission parlementaire. Je remarque qu'au début du projet de loi, après les notes explicatives, on mentionne l'ensemble des lois qui sont modifiées par ce projet de loi. Est-ce que cela se trouve à faire partie de... C'est régulier que ça apparaisse, ça apparaît maintenant régulièrement?

M. Charron: C'est pour permettre la référence, seulement.

M. Clair: Tout simplement. Cela va. J'ai terminé mes remarques préliminaires, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: Ce sera réellement court, M. le Président. J'aimerais en premier lieu dire que j'aurais bien aimé avoir avec nous, ce soir, M. Raymond Mailloux, le député de Charlevoix, qui, en tant qu'ancien ministre des Transports, est très précieux dans notre groupe parlementaire. Malheureusement, il a dû subir aujourd'hui une légère intervention chirurgicale et il ne peut être présent avec nous. Par contre... oui, c'est superfiel, mais quand même, il ne pouvait pas venir. Il est remplacé d'une façon très compétente par le whip en chef du parti qui nous fait l'honneur de sa présence. Je salue également le député de Pontiac. J'aimerais également saluer les aides du ministre qui se sont déplacés et qui certainement vont le conseiller d'une façon judicieuse au cours de la séance.

Nous nous sommes déclarés, en principe, d'accord sur le projet en deuxième lecture. Je souligne que déjà, lors de l'étude des crédits au printemps dernier, nous avions pressé le ministre d'apporter une réforme en ce qui concerne le transport écolier, ayant fait état du fait que tous ces équipements scolaires étaient sous-utilisés. Je suis heureux de constater que le gouvernement n'a pas tardé à donner suite, je ne dirais pas seulement à nos demandes, mais sûrement à la demande et aux constatations de bien d'autres observateurs.

Les réticences dont nous avons fait état en deuxième lecture se concentraient surtout sur deux points. Premièrement, la réglementation dont on parle dans le projet de loi et qui sera connue éventuellement. Nous avons de fortes réticences en ce qui concerne les contrats. Le livre blanc annonçait que le règlement no 11 serait aboli. Nous pensons que le gouvernement devrait quand même maintenir des stipulations minimales dans les contrats, de façon à faire en sorte d'éviter que le transport scolaire ne soit accessible à toutes

sortes d'aventuriers qui auraient la possibilité de soumissionner sur des contrats, alors qu'ils n'auraient ni l'expérience ni la compétence ni les moyens financiers nécessaires. On pourrait prévoir, par exemple, qu'un individu ou des individus qui n'ont ni la compétence ni les moyens pourraient quand même, s'il n'y avait pas une certaine forme de réglementation minimale, soumissionner sur des contrats et subséquemment, ayant obtenu des contrats, peut-être essayer de faire du chantage sur des transporteurs bien équipés pour tenter, enfin, de repasser leur contrat ou des choses comme ça. On en a fait état lors de la deuxième lecture. Nous pensons qu'on devrait maintenir des normes minimales de façon à s'assurer qu'on ne retournera pas, dans le transport scolaire, à la situation de jungle qui existait avant 1974. Nous avons l'intention d'en discuter un peu plus tard.

Il y a également la question des compressions budgétaires. Il est évident, je pense, le livre blanc en faisait d'ailleurs état et le discours du ministre aussi, que le gouvernement entend réaliser des économies dans cette opération. Nous sommes d'accord sur la politique qui consiste à tenter de diminuer les coûts, mais nous ne voulons pas que cela se fasse au détriment de la qualité du service ou de la sécurité. Nous aimerions avoir l'occasion de rediscuter des formules qui vont être utilisées pour déterminer les allocations de base et les indexations, de façon à s'assurer qu'on n'ira pas trop couper dans la masse monétaire disponible. S'il devait en être ainsi, à ce moment-là ou bien les commissions scolaires seraient obligées de diminuer la quantité des services ou bien elles devraient subventionner elles-mêmes l'excédent, ou peut-être même les municipalités. Dans un cas comme dans l'autre, nous pensons qu'on devra faire preuve de beaucoup de prudence.

(20 h 30)

Je pense que, lors des discussions que nous avons eues, le ministre a laissé voir la possibilité que la commission pourrait se réunir au début de l'année prochaine, à la fin de janvier peut-être ou au début de février, à une date qui pourrait être déterminée, de façon à entendre quelques intervenants et aussi de façon que la commission puisse examiner la réglementation. Je ne sais pas si le ministre est disposé à nous donner certaines, enfin, un état de ça ou à en discuter. J'aimerais savoir si le ministre, un peu plus tard, serait en mesure de donner certaines garanties à la commission dans ce sens-là.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Portneuf.

M. Michel Pagé

M. Pagé: Merci, M. le Président. Je

tiens tout d'abord à vous faire part que j'aurais aimé intervenir dans le cadre du débat en deuxième lecture, mercredi soir dernier, si ma mémoire est fidèle, mais j'avais des occupations à l'extérieur dans un autre dossier.

J'aimerais formuler quelques commentaires et quelques inquiétudes relativement au projet de loi no 31 qui porte sur le transport scolaire.

M. le Président, la première inquiétude que je peux formuler à ce moment-ci, c'est l'appréhension que le projet de loi no 31 vienne modifier sensiblement l'industrie du transport scolaire telle qu'on la connaît au Québec actuellement et qu'on retourne, somme toute, avec le projet de loi 31 et les dispositions qui y sont prévues, à une époque d'il y a peut-être quinze ans en arrière, et je m'explique, M. le Président.

Le transport scolaire au Québec a éclos évidemment avec notre régime d'éducation, avec l'éclosion du système d'éducation qu'on a connu au début des années soixante. On se rappellera, pour l'avoir vécu, qu'au début des années soixante, le transport scolaire était véritablement artisanal à l'époque, plus particulièrement en milieu urbain que je connais plus, évidemment. On se rappellera que nous avons pratiquement autant d'entrepreneurs en milieu rural qu'on avait de véhicules, avec les avantages et aussi les problèmes que cela pouvait impliquer.

À la fin des années soixante, d'une industrie artisanale que c'était, c'est devenu, je pense, une véritable industrie avec beaucoup plus de professionnalisme, de telle sorte que, dans nos comtés respectifs, on se retrouve aujourd'hui - et je peux parler plus particulièrement au nom du comté de Portneuf - avec de véritables entreprises de transport qui sont mieux organisées, mieux structurées - peut-être que d'autres députés de comtés analogues au mien pourront ajouter quelque chose - on se retrouve avec des comtés où on a cinq, six entreprises de transport scolaire qui ont de dix à vingt véhicules chacun et qui assument une qualité de service qui est appréciable depuis plusieurs années, qui ont bénéficié du règlement no 11, qui ont bénéficié de tout le processus législatif et réglementaire qui a été mis en branle plus particulièrement - si ma mémoire est fidèle - en 1972 et complété en 1974-1975 par la disparition des soumissions publiques.

À l'époque, lorsque les soumissions publiques ont été enlevées du paysage contractuel du transport scolaire, cela devait être fait pour une période de cinq ans et finalement cela s'est continué, de sorte qu'aujourd'hui les entreprises qui assument ce transport sont généralement des compagnies familiales, bien souvent, avec quinze employés syndiqués, chez qui les conditions de travail se sont nettement améliorées

depuis qu'une sécurité, même si elle est relative, a été octroyée à ces entreprises. Les compagnies ont été mieux organisées aussi. Je me rappelle, à la fin des années soixante, sur les centaines d'entrepreneurs en transport scolaire qu'on avait au Québec, que le roulement des véhicules et le remplacement des véhicules était beaucoup moins régulier qu'il ne l'est aujourd'hui. Aujourd'hui, nos entreprises sont équipées en mécaniciens, en garages, en contrôles de sécurité beaucoup plus poussés que cela l'était dans le passé.

Vous me direz, M. le Président, ou encore le ministre pourra nous dire qu'aujourd'hui il fait face à un problème dans le sens qu'on a probablement plus de 8000 véhicules au Québec qui, dans certains cas, sont peut-être coûteux parce qu'ils sont sous-utilisés. Il y a des raisons pour tout cela, ce n'est pas arrivé dans le paysage comme cela, il y a des motifs. Un des motifs importants, plus particulièrement dans les comtés ruraux, c'est tout le monde qui est dispersé sur le territoire, des autobus qui roulent sans toujours avoir le nombre de passagers que le véhicule peut recevoir. La baisse de la natalité y est aussi pour quelque chose. Je conviens que, dans certaines régions du Québec, il y aurait peut-être, non pas il y aurait peut-être mais il y a une obligation d'assurer une meilleure gestion de l'aménagement des circuits et des routes de transport.

Les réserves que j'ai sont les suivantes. D'abord, le ministre prévoit, dans le projet de loi no 31, le retour aux soumissions publiques. Comme mon collègue, le député de Laporte et porte-parole de l'Opposition en matière de transport vous en faisait part tant dans le débat en deuxième lecture que ce soir, je crains qu'on ne revienne à la période où n'importe qui pouvait faire du transport scolaire, et je ne pense pas que ce soit souhaitable. À une certaine époque, le fait d'avoir un autobus dans la cour permettait à certains, comme on entendait, d'avoir un "sideline". Le gars finissait de traire ses vaches à sept heures moins le quart le matin ou encore il arrivait de l'usine, lorsqu'il travaillait de nuit, et il sautait dans son autobus et allait transporter les enfants du rang. Je ne crois pas, j'espère tout au moins que ce n'est pas ce qui est recherché parce que même si cela pouvait, dans certains cas, amener une diminution des coûts, le danger des soumissions publiques, c'est qu'on vienne briser littéralement toute une industrie qui existe. C'est un service qui, j'en conviens, est peut-être coûteux, mais il y a certainement d'autres moyens de diminuer les coûts sans briser l'ensemble de l'industrie.

Lorsque le ministre nous dit: Il y aura des soumissions publiques, j'aimerais bien voir les critères, les normes et sur quoi il se

basera pour de tels appels d'offres, dans un premier temps. Je ne veux pas être trop long parce que je sais que la commission a plusieurs articles à étudier, et je sais que demain la Chambre doit ajourner ses travaux de toute façon à minuit.

Le ministre a-t-il songé, sans enlever les soumissions publiques intégralement, que les soumissions pourraient se faire sur invitation? Je vais prendre un exemple: dans son ministère, qui n'est peut-être pas comparable évidemment, mais je me raccroche à cela, prenons les contrats pour l'entretien des chemins d'hiver. À ma connaissance, ce n'est pas n'importe qui, demain matin, qui peut faire l'entretien des chemins d'hiver et je pense que c'est justifié, les gens ont des équipements importants. Je me dis qu'il y aurait peut-être une formule comme celle-là qu'on pourrait définir, je présume qu'on pourra tout au moins prendre connaissance de la réglementation à la commission parlementaire qui siégera en février.

Une chose est certaine, je prends un comté comme le mien, Portneuf, où il y a quelques entreprises, 5 ou 6 entreprises de transport scolaire. Pourquoi les soumissions publiques ne seraient-elles pas admises au sein d'entreprises déjà structurées, déjà organisées? Le ministre pourra toujours nous dire: M. Pagé, il peut y avoir des arrangements, des "deals", comme on dit en bon canadien et en bon québécois, avec les entreprises en disant: Ne viens pas soumissionner chez nous, je n'irai pas soumissionner chez vous; ou: Je ne te ferai pas de tort chez vous, ne m'en fais pas chez nous. Je crois qu'il y a certainement moyen de contrer l'écueil possible de briser toute une industrie.

Un article qui m'inquiète, c'est le pouvoir pour les commissions scolaires d'organiser du transport. On sait qu'avec le projet de loi les commissions scolaires ont maintenant une marge de manoeuvre assez appréciable; en fait, essentiellement, ce n'est rien de nouveau sous le soleil, on revient à ce qui existait jusqu'en 1970; jusqu'en 1970, à ma connaissance, les commissions scolaires avaient le dernier mot à ce chapitre-là.

Si j'ai bien compris, les commissions scolaires auront des enveloppes fermées pour assumer les coûts en transport. J'aimerais bien entendre le ministre sur les coûts additionnels, entre autres, sur le transport du midi, ce qu'on appelait non pas le "hors normes" mais, dans le langage des commissions scolaires, l'inadmissible. J'aimerais, entre parenthèses, savoir ce qu'il adviendra du transport du midi.

Cela m'inquiète que les commissions scolaires aient le pouvoir de s'organiser. À ma connaissance, les commissions scolaires ont assez de problèmes dans le moment, ça prend déjà tout leur petit change pour

remplir les responsabilités qui leur incombent en vertu des lois qui sont adoptées par le législateur. Qu'elles s'occupent d'éducation et que le ministère des Transports, avec ses normes, avec ses lois, s'occupe du transport. Cela peut paraître simpliste de vous dire ça, mais je ne vois pas, sauf exception, et ce, pour bonne et valable cause, que des commissions scolaires puissent s'équiper elles-mêmes en transport. On sait que le régisseur du transport dans la commission scolaire, d'après la loi, aura beaucoup de pouvoirs et je ne voudrais pas qu'il devienne généralisé et fréquent que les commissions scolaires s'organisent elles-mêmes en transport.

Le ministre inclut dans le projet de loi un aspect que je considère intéressant, la possibilité d'intégrer le transport scolaire au transport public, ou vice versa, mais je pense que, dans des comtés comme Beauce-Nord et Portneuf, il faut davantage parler d'intégration du transport public au transport scolaire. C'est pas mal plus l'inverse. Pourquoi? Parce qu'il est peut-être facile en milieu urbain d'intégrer ton transport scolaire au transport qui est assumé par ta commission de transport, par tes communautés urbaines, tandis que, chez nous, il y a beaucoup de municipalités où il n'y a aucun transport public. Le seul transport qui s'y fait, c'est le transport scolaire. À ce moment-là, en milieu rural, c'est l'intégration du transport public au transport scolaire. Dans les petites municipalités comme Saint-Elzéar ou Rivière-à-Pierre, dans mon comté, il n'y a pas de transport urbain, ce n'est pas compliqué. Le seul véhicule de transport qu'il y a, c'est l'autobus scolaire.

Le fait que les contribuables d'une municipalité pourront prendre un véhicule, même si ce n'est qu'un autobus scolaire, pour se rendre à la petite ville régionale, tant mieux, je souscris à cela, mais, M. le ministre, à ma connaissance, et j'ai été dans le transport déjà, le transport public et le transport scolaire, c'est pas mal difficile à intégrer. Ce sont deux concepts tout à fait différents, parce qu'en termes de rentabilité, pour qu'un autobus, dans le transport public, soit rentable, il doit avoir une activité maximale. Plus il fonctionne, plus il est payant. Le transport scolaire, c'est l'inverse. Moins l'autobus fait de millage, compte tenu des contrats, plus c'est payant.

Comment va se faire l'intégration de tout cela? Cela confère donc aux commissions scolaires, dans chacun de nos comtés, une responsabilité au chapitre du transport public de personnes, si on intègre les deux. Je vois mal comment tout cela pourra se faire, se contrôler, et j'aimerais bien vous entendre là-dessus tantôt.

Vous parlez du projet de réglementation. Avant d'aborder le projet de réglementation, il y a toute la question de la sécurité des personnes. Vous savez, ce n'est

pas la première fois que je le déclare, les autobus scolaires ne sont pas les véhicules les plus sécuritaires, selon moi. Tant mieux, je pense que les accidents impliquant des véhicules scolaires ont diminué. D'ailleurs la Régie de l'assurance automobile a annoncé il y a quelques mois une diminution substantielle des coûts d'immatriculation, et, partant, d'assurance pour les autobus scolaires.

Les informations que je possède sur le nombre d'accidents sont que le nombre d'accidents a diminué sensiblement. Je crois que cela s'inscrit définitivement dans le genre de qualité de services qui sont dispensés par les entreprises actuellement, mais il ne faudra pas oublier la sécurité dans tout cela. La sécurité c'est important, c'est même primordial, et je ne comprends pas pourquoi, en 1981, à l'aube de 1982, votre gouvernement, notre gouvernement n'a pas apporté de réglementation beaucoup plus substantielle en matière de sécurité.

Quand je constate qu'il n'y a même pas encore la ceinture de sécurité dans nos autobus scolaires, vous me direz qu'il y a des problèmes techniques, que les compagnies américaines ont des problèmes. J'en conviens, elles ont peut-être des problèmes avec ça, mais il y a de l'amélioration à apporter. J'ai vu construire des autobus scolaires et je vous dirai, entre vous et moi, que ce n'est pas du tout comparable aux autobus de transport public. Cela s'explique, un autobus de transport public coûte des dizaines, des dizaines et des dizaines de milliers de dollars alors que l'autre véhicule coûte bien moins cher, 75 000 \$ ou 80 000\$ au minimum.

Une voix: 100 000 \$.

M. Pagé: 100 000 \$, cela a augmenté. Donc, j'aimerais bien vous entendre à propos de l'aspect sécurité, malgré que ça semble bien aller depuis quelques années. Enfin, sur l'aspect des pouvoirs réglementaires, évidemment, vous n'innovez pas beaucoup avec le projet de loi no 31. Je dois vous le dire, vous commettez le même péché que tous les gouvernements ont commis dans le passé. Vous présentez un projet de loi avec une ossature qui est toujours très belle, mais la chair vient par le pouvoir réglementaire. Or, le pouvoir réglementaire, c'est la face cachée et, bien souvent aussi, le vice caché. (20 h 45)

C'est un grand débat qui intéresse tous les députés, tous ceux qui n'ont jamais eu le privilège de siéger au Conseil des ministres. Tant et aussi longtemps que tu es député, tu parles et tu t'inquiètes du pouvoir réglementaire. Dès le moment où tu deviens membre du Conseil des ministres, tu justifies le pouvoir réglementaire.

Blague à part, le projet de loi prévoit toute une réglementation qui sera en vigueur

éventuellement, qui viendra régir tout cela et déterminer si les écueils passibles qu'on appréhende pourront ou non se réaliser.

J'aimerais bien, quant à moi - comme mon collègue vous en faisait part, au nom de l'Opposition - que le projet de réglementation puisse nous parvenir dans les plus brefs délais; de plus, que la loi soit adoptée mais qu'elle ne soit pas en application ni sanctionnée avant le débat ou l'échange que nous aurons - parce que cela ne sera pas nécessairement un débat - en janvier ou février prochain.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: M. le Président, le ministre a certainement eu connaissance de la grève qu'on a eue dans l'Outaouais. Je veux savoir si, dans le contexte du projet de loi 31, concernant les problèmes qu'on vit dans le moment et les questions qu'on se pose dans l'Outaouais vis-à-vis du jugement de M. Regout et autres, des choses seront éliminées et s'il y aura des conséquences une fois que la loi no 31 sera adoptée. Le manque à gagner que la région a eu, y a-t-il une possibilité de le récupérer au cours de la prochaine année?

En d'autres mots, il y a eu une grève dans l'Outaouais de janvier 1981 à juin 1981. À cause de cela, la région a eu un manque à gagner d'environ 1 000 000 \$, elle n'a pas eu d'octroi de transport. Un parent est allé à la Cour des petites créances et a reçu un jugement favorable; on lui a donné une somme de 50 \$, seulement pour le principe. Maintenant, il y a la possibilité que d'autres parents utilisent le même moyen. On se pose la question concernant les commissions scolaires concernées. Si, par hasard elles obtenaient un jugement favorable, est-ce que le ministère des Transports donnerait les sommes qui n'ont pas été accordées parce qu'aucun transport n'a été fait?

Il y a une autre question que le ministre peut nous confirmer ou infirmer. Est-ce vrai que le contentieux du ministère des Transports du Québec suggère à la commission scolaire régionale de l'Outaouais de contester le jugement? Il semblerait qu'il y a une opinion juridique. C'est là la question que je me pose. Il y a deux articles de la Loi sur l'instruction publique qui spécifient, notamment, que les contribuables qui ont payé leur quote-part d'une cotisation n'ont pas le droit de la faire rembourser lorsque celle-ci est annulée. On ajoute cependant que dans toute cotisation subséquente imposée pour le même objet, il leur est donné crédit des montants payés sur la cotisation annulée.

J'ai conclu de cela - je n'ai peut-être

pas raison - que si on a eu un manque à gagner l'an passé, cette année, il serait peut-être remis. Si c'est cela, est-ce que le projet de loi no 31 va refuser que ces montants soient donnés à la commission scolaire? Parce qu'il y a certainement un manque à gagner.

La grande question, une fois que le projet de loi no 31 sera accepté, c'est est-ce que les problèmes qu'on a vécus seront les mêmes - j'ai l'impression que non - c'est-à-dire qu'on donne une masse globale à la commission scolaire qui est libre de dépenser les sommes d'une façon justifiable. La réglementation va-t-elle être différente de ce qu'elle est présentement?

M. le Président (M. Gagnon): Merci. M. le ministre.

Réponse du ministre

M. Clair: M. le Président, à la première question qui a été soulevée, à savoir la possibilité d'examiner la réglementation en commission parlementaire, comme je l'ai déjà indiqué, je n'ai aucune objection à ce qu'on prenne une journée pour l'examiner. Pour la commission parlementaire, je pense qu'il faut avoir une date pour s'entendre - on pourrait choisir le vendredi 5 février. L'engagement que je prendrais, ça serait d'essayer de faire parvenir, au moins quatre à cinq jours à l'avance, la réglementation qui actuellement n'est pas complètement prête. C'est uniquement pour être certain de se donner un délai suffisant pour la transmettre à l'Opposition. Là-dessus, il faudrait cependant s'entendre quant à savoir si, lors de cette commission parlementaire, nous entendrons des groupes ou si nous examinerons la réglementation. Moi, personnellement, compte tenu du fait que la réglementation va donner suite à une loi qui va être adoptée en troisième lecture, l'objectif m'apparaît beaucoup plus de permettre aux députés d'en prendre connaissance, d'en discuter que de la soumettre à la consultation de groupes qui, de toute façon, ne l'auraient pas reçue, n'auraient pas eu le temps de se prononcer sur le fond de la réglementation. Je pense qu'il y aurait avantage à ce que cette commission parlementaire se limite à l'étude de la réglementation.

Maintenant, quant à la demande du député de Portneuf que la loi ne soit pas sanctionnée avant qu'on étudie la réglementation, à première vue, je pense que le dernier article de la loi prévoit que la loi entre en vigueur sur proclamation du gouvernement et non pas le jour de sa sanction. À ce moment-là...

M. Pagé: Ça sera proclamé quand...

M. Clair: À ce moment-là, je pourrais prendre...

M. Pagé: ... si elle est adoptée demain?

M. Clair: ... je pense bien, le risque de ne pas faire proclamer la loi avant qu'on ait regardé la réglementation ici, puisque de toute façon la loi pour être opérante, en quelque sorte, va être suivie d'une réglementation qui va devoir entrer en vigueur rapidement. Alors, si cela pouvait se tenir pas plus tard que le 5 février, je pense qu'il n'y aurait pas de problème.

M. Pagé: M. le Président...

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Portneuf.

M. Pagé: ... si le ministre le permet, je comprends, il manifeste son intention de produire sa réglementation pour les membres de la commission dès le début de février et que la commission se réunisse le 5 février. Le ministre considère qu'il serait préférable d'échanger strictement sur la réglementation ici en commission entre parlementaires. Ça m'amène à une autre question. Si le ministre ne croit pas opportun, à juste titre ou non, d'entendre les groupes ou commissions scolaires, associations de transport scolaire, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec ou autres, c'est probablement qu'il les a contactés avant la présentation du projet de loi?

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

M. Clair: M. le Président, suite à la publication du livre blanc, les fonctionnaires du ministère des Transports ont rencontré, pour en discuter, à peu près une dizaine de groupes, en résumé à peu près les groupes suivants: l'ATEQ, l'Association du transport écolier du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, les directeurs généraux de commissions scolaires, les comités consultatifs de transport régionaux, les commissions de transport, la Fédération des commissions scolaires du Québec, l'Union des municipalités, l'Union des conseils de comté. Dans les mémoires, dont vous avez probablement reçu copie, ils nous faisaient déjà des représentations sur ce qui devrait être contenu dans la réglementation et dans les règles budgétaires. La Fédération des commissions scolaires, pour ne prendre que cet exemple-là, est habituée à fonctionner avec des subventions basées sur des règles budgétaires et un processus de "consultation" qui est normal entre les fonctionnaires et cette fédération-là. Je pense qu'ils savent où le gouvernement s'en va, ils savent où le ministère des

Transports se propose d'aller.

Dans l'ensemble, les commissions scolaires sont d'accord sur le principe. La discussion avec les commissions scolaires, finalement, c'est beaucoup plus au niveau de l'enveloppe budgétaire qui leur sera versée. Inutile de vous dire qu'elles n'ont aucune réticence à avoir une responsabilité plus grande dans l'organisation du transport scolaire, mais que, par contre, elles aimeraient bien voir leurs coffres les mieux garnis possible. Est-ce qu'on s'entend sur ça? Il n'y aurait pas de proclamation d'entrée en vigueur de la loi.

M. Pagé: J'insiste, parce que la loi peut être adoptée en troisième lecture, pour qu'elle soit proclamée seulement après que la commission parlementaire aura été tenue. Elle sera en vigueur à ce moment-là.

M. Clair: La seule chose que je veux dire, cependant, M. le Président, pour les fins du journal des Débats, c'est que je n'ai pas consulté mon leader sur cette question. Je ne voudrais pas qu'on crée là un précédent. Mais vu qu'il n'y a pas...

M. Pagé: Si ce n'est pas un précédent, ce sera une exception.

M. Clair: ... d'inconvénient à retarder la proclamation de cette loi, la seule petite porte de réserve que je me garde, c'est que si je devais découvrir un inconvénient majeur - que je ne suis pas en mesure de voir aujourd'hui - à retarder l'entrée en vigueur de cette loi... Est-ce qu'elle peut entrer en vigueur partiellement?

M. Pagé: Oui.

M. Clair: Oui?

Une voix: Effectivement, oui.

M. Clair: Il y a des dispositions, par exemple, au niveau des définitions des pouvoirs du ministre. S'il arrivait que, d'urgence, le ministre ait besoin d'exercer un pouvoir, je ne voudrais pas être limité par cet engagement. Mais, sur le fond, il n'y a pas de problème.

M. Pagé: Je veux bien qu'on se comprenne. Est-ce que la réglementation, vous allez la rendre publique? Cela ne se limitera pas à la faire parvenir aux membres de l'Opposition.

M. Clair: La rendre publique de quelle façon?

M. Pagé: J'apprécierais que...

M. Clair: C'est certain que la

réglementation va être rendue publique.

M. Pagé: D'accord, mais j'apprécierais que la réglementation soit rendue publique non pas le jour où on l'étudiera ici, mais que dès le moment où elle sera complétée au ministère, elle soit envoyée aux intervenants dans le transport scolaire, comme elle sera envoyée aux membres de l'Opposition, à ce moment-là, avant le débat qui pourra se tenir le 5 février.

M. Clair: De toute façon, il faudra consulter ces groupes auparavant, ils vont déjà être pas mal au courant. Je ne vois pas d'empêchement à ce qu'on la leur remette.

M. Pagé: Oui, d'accord.

M. Clair: Je voudrais que le député comprenne que nos délais sont assez serrés, par contre, pour déterminer, en consultation avec eux, la rédaction finale de la réglementation.

M. Pagé: L'écueil que je veux éviter, c'est de se faire jouer le petit tour qu'on s'est déjà fait jouer, qu'on prenne connaissance de la réglementation la veille de la commission parlementaire et qu'en une journée on règle ça à la table, ici. Par la suite, on s'aperçoit que tout le monde dans le milieu est mécontent et a des inquiétudes, parfois même justifiées, à l'endroit de la réglementation. La commission parlementaire est passée et, comme on dit, c'est "just too bad". Je ne vous demande pas d'engagement formel qu'à telle date la réglementation va être publiée, mais je vous demande si c'est possible.

M. Clair: D'accord. Si c'est possible...

M. Pagé: Faites votre possible.

M. Clair: ... on la fera connaître le plus largement possible.

M. le Président, je voudrais essayer le plus rapidement possible, quoique la plupart des questions soulevées par les trois députés se retrouvent, finalement, à travers les articles...

M. Pagé: On pourrait...

M. Clair: Rapidement, quant à la question des aventuriers, la possibilité que des aventuriers se retrouvent là, je veux dire ceci aux députés. Si on ne change rien dans la loi, sauf erreur, en vertu de la loi actuelle, on reviendrait à des soumissions publiques généralisées parce que le terme de la loi le définit. On veut essayer de tenir compte du fait qu'effectivement se sont développées des entreprises de transport maintenant. Même s'il y en a encore un

grand nombre - je fournirai des statistiques tantôt - qui ont moins de cinq véhicules - j'avais les statistiques il y a deux minutes...

M. Pagé: Est-ce que c'est Statistique Canada?
(21 heures)

M. Clair: Les statistiques sous-ministérielles. En 1978, moins de cinq autobus, environ 650 propriétaires; plus de 50 autobus, 31. On peut quand même dire qu'il s'est développé des entreprises de transport. Il y a un problème dans le secteur du transport scolaire, c'est qu'à toutes fins utiles, il n'y a plus de concurrence. Il faut essayer de faire en sorte qu'on tienne compte du fait qu'il y a des entreprises bien structurées qui sont déjà en place, mais il faut aussi essayer de tenir compte aussi du fait que le système actuel fait en sorte que, de deux choses l'une, ou on va plonger dans la soumission publique pure et simple à 100% ou on retient la voie qu'on a choisie; on va le voir tantôt quand on va arriver à l'article 431.4, c'est là que le règlement va être important.

Il faut essayer de réintroduire dans ce secteur-là une certaine concurrence qui soit honnête, qui fasse en sorte que, si des gens veulent abuser de la situation, ils se fassent sortir par d'autres, mais, par contre, il faut qu'on tienne compte du fait qu'il y a déjà des entreprises qui offrent un bon service et on va essayer de réintroduire une certaine concurrence.

Le député de Portneuf disait tantôt qu'on devrait peut-être procéder par soumissions sur invitation. À toutes fins utiles, quand on parle de négociation de gré à gré, à l'article 431.4, qu'il va y avoir un règlement qui va prévoir ce que sont les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire avec la possibilité de soumission publique, avec la possibilité de négociation de gré à gré avec le transporteur qui est déjà en place ou un autre éventuellement, c'est là qu'on va voir... C'est une opération très délicate, effectivement, mais, si on n'intervient pas à ce moment-ci, il va se passer l'une ou l'autre des deux choses suivantes: soit qu'on prolonge les contrats, et il n'y a aucune concurrence, à toutes fins utiles, soit qu'on les arrête tous par l'effet de la loi et, à ce moment-là, ça devient un appel d'offres pur et simple. Cela pourrait entraîner un débalancement.

Sur la question...

M. Pagé: Par contre, le ministre me permettra, M. le Président... Je ne veux pas faire un débat, mais très brièvement, le ministre dit qu'il n'y a plus de concurrence, c'est vrai. Il dit que ça coûte cher, c'est peut-être vrai, mais on a maintenant beaucoup plus de sécurité comme telle, on a

une industrie qui est organisée. Vous savez, un chauffeur d'autobus scolaire gagnait encore 55 \$ ou 60 \$ par semaine, il y a quelques années, et aujourd'hui il gagne 275 \$.

Une voix: Et même plus.

M. Pagé: Et même plus; dans nos milieux, c'est 275 \$ à 300 \$ par semaine. Il est syndiqué, son emploi est assuré et ça fait vivre sa famille et d'autres gens.

M. Clair: Sur la question de la sécurité, je ne veux pas surprendre le député, j'y reviendrai tantôt, mais j'ai un document, qui est un élément du programme de son parti, que je cite: "Un gouvernement du Parti libéral du Québec s'engage à faire en sorte que le niveau local et régional assume des responsabilités plus grandes et mieux définies en matière de transport scolaire au Québec." Ils sont donc en accord avec ce qu'on a fait, mais regardez bien...

M. Pagé: Je n'avais pas de réserve à cet endroit-là non plus.

M. Clair: ... particulièrement...

M. Pagé: Je disais qu'on revenait aux sources.

M. Clair: Oui, mais regardez bien...

M. Pagé: Continuez.

M. Clair: ... particulièrement en matière de sécurité...

M. Pagé: Oui. On n'en aura jamais trop.

M. Clair: Je pense qu'à ce point de vue, il faut reconnaître qu'on a franchi un bon bout de chemin au niveau de la sécurité. Je ne sais pas si le député est au courant que, l'année dernière, pour des raisons de comté, si on veut, j'ai été mêlé de près à ce règlement-là, le gouvernement a adopté un règlement beaucoup plus strict, qui est basé sur des normes canadiennes au point de vue de la sécurité de la construction des autobus, de l'équipement en place. Je n'entrerai pas dans les détails, mais ce règlement demeure.

M. Pagé: D'accord.

M. Clair: Au niveau de la sécurité routière, si on veut, on a, dans le Code de la sécurité routière, des mesures qui sont beaucoup plus strictes qu'auparavant...

M. Pagé: Très bien.

M. Clair: ... et le fait de retourner la responsabilité vers les commissions scolaires, de permettre aux commissions scolaires de pouvoir laisser monter à bord des adultes... Les enfants qui sont trop tannants dans le rang croche, et si le chauffeur est un peu négligent, le fait de laisser monter une clientèle adulte à bord, cela va pouvoir changer beaucoup dans certains cas. Les parents, le comité de parents d'une commission scolaire va avoir plus de pouvoirs d'influencer l'organisation, le contrôle et, donc, la sécurité du transport scolaire.

M. Pagé: Il n'y a pas de problème avec ça, c'est dans ce sens-là qu'allait notre programme. On l'apprécie, continuez.

M. Clair: J'ajoute enfin que la Régie de l'assurance automobile du Québec a confié un mandat à l'École polytechnique de Montréal pour étudier, faire le tour de l'ensemble des dispositifs de sécurité qui pourraient être ou non rendus obligatoires sur les autobus scolaires, les petites barrières en arrière, les lumières rouges, bleues, blanches ou jaunes... Tout ce qui a été évoqué comme idée possible pour améliorer la sécurité des autobus scolaires, c'est à l'étude présentement à l'École polytechnique et on verra les suites de cela.

Pour ce qui concerne les mesures de polyvalence, le député de Portneuf dit: Ce qui m'inquiète un peu là-dedans, c'est qu'on est en train de donner une responsabilité de transport en commun aux commissions scolaires.

Je voudrais juste lui expliquer qu'il n'y a, dans le fond, qu'une seule mesure de polyvalence qui concerne directement les commissions scolaires. C'est celle qui autorise les commissions scolaires à permettre, sur approbation du ministre, de véhiculer une clientèle autre que scolaire à bord des autobus scolaires sur leurs circuits réguliers. C'est la seule.

Les deux autres mesures, celles qui concernent le transport en commun d'appoint, c'est la responsabilité des municipalités qui, elles aussi, pourront l'organiser, et pour ce qui concerne la charte-partie, ce sera n'importe quel groupe qui va contracter avec un transporteur.

Alors, on n'a pas voulu commencer à donner une responsabilité d'organisation du transport en commun rural aux commissions scolaires parce que, moi le premier, je m'y serais opposé. Autrement dit, les autobus scolaires, pendant un bout de temps, seront en quelque sorte sous la juridiction de la commission scolaire et, si une municipalité décide d'organiser du transport en commun d'appoint, à ce moment, c'est sous son autorité, la charte-partie étant laissée à la négociation de gré à gré.

Si ma mémoire est fidèle, pour le

transport du midi, on a une disposition qui va simplement permettre de clarifier la situation et permettre aux commissions scolaires d'en organiser effectivement. On va voir, à l'article 8 du projet de loi, qu'on ajoute un petit article à cet effet et qui va dire: "Lorsque la commission scolaire régionale organise du transport le midi, pour permettre à sa clientèle scolaire d'aller dîner à domicile et de revenir pour les cours de l'après-midi, elle peut réclamer le coût de ce transport à ceux qui en bénéficient." C'est à la demande des commissions scolaires qu'on a apporté cet amendement, afin de clarifier la situation.

Une voix: Quel article?

M. Clair: C'est dans les amendements.

Quant à la possibilité pour les commissions scolaires d'organiser elles-mêmes leur transport scolaire et d'être propriétaires des autobus, c'est d'abord et avant tout pour tenir compte d'une certaine réalité. Jusqu'à maintenant, la loi ne l'interdisait pas de sorte que, surtout pour ce qui concerne certaines commissions scolaires anglaises si ma mémoire est fidèle, la commission scolaire des Eastern Townships est déjà propriétaire de ses autobus, elle effectue son propre transport scolaire - il fallait qu'on se donne le pouvoir, en vertu de la nouvelle loi, de reconnaître ce fait.

Maintenant, pour rassurer les députés, la Fédération des commissions scolaires elle-même, dans le mémoire qu'elle nous adressait, disait: "De plus, nous favorisons le maintien du mode de l'utilisation de l'entreprise privée pour assurer la grande majorité des services requis par les commissions scolaires."

Donc, l'objectif de cette disposition, est de permettre de reconnaître la situation actuelle, avec un élément de souplesse parce qu'il pourrait arriver qu'effectivement, pour des raisons X, Y ou Z, dans une région éloignée, dans des circonstances particulières, il y ait avantage à ce qu'une commission scolaire organise elle-même son transport. C'est simplement l'objectif.

M. Pagé: Dans les cas exceptionnels seulement.

M. Clair: Oui, et je peux dire que l'intention du ministre n'est pas d'inciter les commissions scolaires à s'organiser.

M. Bourbeau: Avez-vous plutôt l'intention de les décourager?

M. Clair: On n'a pas l'intention d'aller dans ce sens; la seule limite à ça, c'est qu'il se pourrait que ce soit la seule solution et il faut conserver ce pouvoir.

M. Pagé: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): Les remarques préliminaires étant terminées, est-ce qu'on aborde l'article 1, M. le ministre?

M. Clair: Pour répondre au député de Pontiac...

M. Pagé: M. le Président, je ne voudrais pas...

M. Clair: On pourra y revenir.

M. Pagé: Non, mais je dois me sauver.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Portneuf.

M. Pagé: Je dois vous signaler que, malheureusement, j'ai un autre engagement ailleurs, ici, au parlement.

Je remercie le ministre des commentaires et des réponses qu'il a données à mes questions.

M. Clair: Est-ce que cela a rassuré le député?

M. Pagé: Je serai complètement rassuré lorsque j'aurai vu la réglementation surtout. Je souhaite bonne chance au ministre.

M. Clair: C'est un Thomas!

M. Blouin: Vous allez déjà bien dormir, comme ça!

M. Pagé: On dort toujours bien, de toute façon.

M. Blouin: Je ne voulais pas troubler votre sommeil!

M. Pagé: S'il est facile de dormir avec le gouvernement qu'on a!

M. Clair: S'il pense que c'est facile de dormir avec l'Opposition qu'on a!

M. Pagé: On n'hésite pas, ça veut dire qu'on fait notre job!

Étude article par article

Modifications à la Loi sur les transports

Le Président (M. Gagnon): Nous revenons à la commission. M. le ministre, vous avez la parole sur l'article 1.

M. Clair: À l'article 1, actuellement, le pouvoir du ministre d'accorder des subventions pour fins de transport en matière scolaire est prévu, si je ne me trompe dans

la Loi sur l'instruction publique. Cet article maintient le pouvoir général du ministre des Transports d'accorder des subventions pour fins de transport et fait disparaître toute confusion au niveau de l'autorité détenant le pouvoir de subventionner le transport des écoliers.

Le Président (M. Gagnon): L'article 1 est adopté. L'article 2? M. le ministre, vous avez un amendement, je crois, à l'article 2. Est-ce que vous avez les amendements?

M. Clair: M. le Président, est-ce que je dois lire la motion d'amendement? C'est une motion d'amendement qui est essentiellement technique et qui vise à remplacer, à la troisième ligne du paragraphe d) de l'article 5, le mot "des" par le mot "de", et en ajoutant, à la deuxième ligne du paragraphe i) de l'article 5, immédiatement avant le mot "tarifs", le mot "les".

M. Bourbeau: Cette motion est-elle débattable?

Des voix: Ah!

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est recevable.

M. Clair: En remplaçant, à la deuxième ligne du paragraphe 1) de l'article 5, le mot "toute" par le mot "une"; et en remplaçant, à la première ligne du paragraphe n) de l'article 5, le mot "doivent" par le mot "doit". Est-ce que cette motion est adoptée?

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que les amendements sont adoptés?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 2 est-il adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: L'article 2.

M. Clair: L'article 1.

Le Président (M. Gagnon): L'article 1 est déjà adopté.

M. Clair: Ah oui! L'article 2.

M. Bourbeau: On est rendu à l'article 2.

M. Clair: À l'article 2, M. le Président, juste une courte explication.

Le Président (M. Gagnon): Les amendements que vous avez apportés, c'était à l'article 2.

M. Clair: Oui. Juste une courte explication. En fait, c'est là qu'on voit la structure et la nature des pouvoirs de réglementation du gouvernement. Essentiellement, pour la plupart des paragraphes de cet article, l'article 2 reprend les pouvoirs qui existent déjà dans la Loi sur les transports. Il en reformule certains. Il en élimine d'autres. Il en clarifie. Il fait du ménage, en quelque sorte. C'est essentiellement le but de l'article 2.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Bourbeau: Oui, cela va. L'article 2 est adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 2 est adopté. L'article 3?

M. Clair: C'est cet article qui enlève à la Commission des transports du Québec le pouvoir de reconnaître des commissions scolaires, ce pouvoir étant devenu désuet avec la mise en vigueur du nouveau régime de transport des écoliers.

Le Président (M. Gagnon): L'article 3 est-il adopté?

Une voix: Qu'est-ce que vous disiez?

M. Clair: Je disais que cet article enlève à la Commission des transports du Québec le pouvoir de reconnaître des commissions scolaires, ce pouvoir étant devenu désuet avec la mise en opération du nouveau régime de transport des écoliers.

M. Bourbeau: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 4?

M. Clair: Cet article, M. le Président, fait disparaître des divisions administratives de la Commission des transports du Québec le secteur du transport scolaire, cette référence étant devenue, en effet, incompatible avec la disparition des pouvoirs de la CTQ quant au transport des écoliers.

Le Président (M. Gagnon): L'article 4 est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 5?

M. Clair: M. le Président, cet article confirme l'absence de juridiction de la Commission des transports du Québec quant à l'exécution d'une décision relative au transport d'écoliers.

M. Bourbeau: Aucune objection.

Le Président (M. Gagnon): L'article 5 est adopté. L'article 6? M. le ministre.

M. Clair: Cet article enlève à la Commission des transports du Québec sa juridiction en matière d'adjudication de prix et de révision de prix des contrats de transport d'écoliers. De plus, la Commission des transports du Québec n'a plus à reconnaître une commission scolaire comme représentative d'une ou plusieurs commissions scolaires.

Le Président (M. Gagnon): L'article 6 est adopté? L'article 7? M. le ministre.

Modifications à la Loi sur l'instruction publique

M. Clair: Cet article permet au ministre des Transports d'accorder à certaines commissions scolaires locales la possibilité d'exercer les pouvoirs accordés à une commission scolaire régionale en matière de transport d'écoliers. Cette nouvelle formulation des articles 195 et 196 de la Loi sur l'instruction publique n'oblige plus la désignation par règlement des commissions scolaires autres que régionales à qui on confie le soin d'organiser le transport scolaire.
(21 h 15)

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Cela veut dire qu'effectivement, à partir de maintenant, toute commission scolaire pourra organiser du transport d'écoliers après avoir demandé la permission au ministre, n'est-ce pas? Quelle est la différence entre l'ancien et le nouveau système, pourriez-vous préciser un peu?

M. Clair: Si je ne fais pas erreur, l'ancien système n'interdisait pas... On m'indique que la principale différence dans le nouveau système est que c'est le ministre qui reconnaît plutôt que le gouvernement. Les articles 431 et suivants prévoient la possibilité non pas pour une commission scolaire de faire son transport scolaire elle-même, ce n'est pas là que se situe ce pouvoir, on va le retrouver plus loin...

M. Bourbeau: Effectivement, la loi actuelle dit: "Le gouvernement peut, sur la recommandation du ministre des Transports..."

M. Clair: C'est cela. Maintenant, le ministre "pourra", afin d'éviter la procédure inutile d'aller au Conseil des ministres et de faire des règlements.

M. Bourbeau: Dans les notes

explicatives que vous avez données tout à l'heure au sujet de cet article 7, vous avez fait état du fait que les commissions scolaires locales, dorénavant, pourront avoir le pouvoir des commissions scolaires régionales. Je n'ai pas bien saisi l'explication que vous avez donnée.

M. Clair: En principe, le transport scolaire est organisé par la commission scolaire régionale.

M. Bourbeau: En vertu de la nouvelle loi?

M. Clair: C'était déjà le cas. Maintenant, il peut arriver que, dans certains cas, une commission scolaire locale soit autorisée à organiser, autrement dit, à exercer les pouvoirs de la commission scolaire.

M. Bourbeau: Oui, mais c'était aussi sous l'ancien régime aussi.

M. Clair: En 1974, ce qui s'est passé en principe, c'a été la régionalisation du transport scolaire; dans certains cas, là où il n'y a pas de commission scolaire intégrée, il peut arriver que le gouvernement reconnaisse qu'une commission scolaire locale puisse exercer les pouvoirs normalement exercés par la commission scolaire régionale.

M. Bourbeau: Je comprends bien cela, mais je concilie mal que dans l'exposé que vous avez fait tout à l'heure, vous avez dit que la commission scolaire locale pourrait faire du transport plutôt qu'une commission régionale et subséquemment, vous avez dit que le but de l'article était de donner au ministre les pouvoirs qui appartenaient au gouvernement.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Ce sont les deux explications à la fois, mais sous l'ancien régime aussi, les commissions scolaires locales pouvaient le faire.

M. Clair: Elles pouvaient le faire, oui, on maintient ce qui existait déjà...

M. Bourbeau: Donc, on ne fait pas de changement à ce titre-là.

M. Clair: ... sauf qu'on peut faire la reconnaissance de ces commissions scolaires par une décision ministérielle plutôt que par règlement.

M. Bourbeau: Oui, je comprends.

M. Clair: La liste des commissions scolaires désignées en comprend 43.

M. Bourbeau: Ce sont les commissions scolaires locales qui peuvent faire du transport. Donc, le seul changement dans la nouvelle loi est que dorénavant le ministre peut autoriser et non plus le gouvernement.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Pour le reste, il n'y a aucun changement de la situation qui existait. C'est cela?

M. Clair: C'est cela.

Le Président (M. Gagnon): L'article 7 est adopté. Article 8.

M. Clair: À l'article 8, je propose une modification par l'addition, à l'article 431.1, de l'alinéa suivant: Lorsque la commission scolaire régionale organise du transport le midi, pour permettre à sa clientèle scolaire d'aller dîner à domicile et de revenir pour les cours d'après-midi, elle peut réclamer le coût de ce transport à ceux qui en bénéficient.

Je proposerais également de modifier l'article 8 par l'addition, à la fin de l'article 431.9, des mots "et approuvés par le Conseil du trésor".

L'article 8 permet la mise en oeuvre de la majorité des mesures prévues au nouveau régime de transport scolaire. Peut-être qu'il y aurait avantage à l'étudier. Je ne sais pas si on veut l'étudier globalement ou sous-paragraphe par sous-paragraphe. L'article 431, dans ce cas, c'est exactement le même texte qu'actuellement.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431 sera-t-il adopté?

Une voix: Oui, le premier...

Le Président (M. Gagnon): Article 431.1.

M. Clair: 431.1 avec l'amendement.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Clair: C'est à la demande de la Fédération des commissions scolaires.

M. Bourbeau: Vous dites, dans cet amendement, que la commission scolaire régionale peut réclamer le coût mais n'est pas obligée de le faire. Elle peut l'absorber à même son enveloppe budgétaire, je présume?

M. Clair: Absolument.

M. Bourbeau: Là c'est le paragraphe a) dont vous proposez l'adoption?

Le Président (M. Gagnon): Oui, le paragraphe a). On reprendra le b) à 431.9. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce qu'une commission scolaire non régionale pourra organiser le transport? Cela dit: Lorsque la commission scolaire régionale organise. Est-ce qu'il est possible qu'il y ait une commission scolaire qui n'est pas régionale qui fasse...

M. Bourbeau: Sûrement.

M. Clair: Oui, parce qu'à ce moment-là elle exercerait les pouvoirs prévus.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de l'ajouter à l'amendement?

M. Clair: Non, je pense qu'on embrouillerait le texte parce que l'article précédent dit qu'une commission scolaire peut exercer ces pouvoirs. Si elle peut exercer ces pouvoirs, elle peut donc exercer celui-là aussi. Ce serait redondant.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à 431.1 est-il adopté?

M. Bourbeau: 1 ou a?

Le Président (M. Gagnon): Excusez. À l'article 8, attendez un peu là, c'est 431a.

M. Clair: Je m'excuse, M. le Président. C'est 431.1 parce que la façon dont les amendements sont présentés sur le papier on a fait un petit a) et un petit b).

Le Président (M. Gagnon): C'est 431.1.

M. Clair: C'est ça.

Le Président (M. Gagnon): C'est adopté?

M. Clair: On ajoute un paragraphe.

Le Président (M. Gagnon): 431.1 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Essentiellement, c'est la même rédaction que le paragraphe 2 de l'article 431 actuel reformulé en retranchant la référence à la Loi sur les subventions aux commissions scolaires, qui devient inutile, et en y ajoutant le paragraphe qu'on vient d'adopter par amendement.

M. Bourbeau: Cela va.

Le Président (M. Gagnon): C'est adopté? 431.2. M. le ministre.

M. Clair: C'est ici qu'est le pouvoir de

la commission scolaire régionale d'effectuer le transport au moyen de véhicules qui lui appartiennent ou qu'elle loue. C'est un article qui est nouveau dans la loi. Cependant, cet article confirme une pratique reconnue par le règlement actuel concernant le transport des écoliers et vise à permettre à des commissions scolaires qui s'étaient déjà équipées de continuer à le faire dans la légalité.

M. Bourbeau: Ce que j'aimerais répéter là-dessus, c'est ce que disait tantôt le député de Portneuf; d'ailleurs, moi-même j'en avais parlé en deuxième lecture. Nous croyons qu'il n'est pas souhaitable que les commissions scolaires développent l'habitude de se transformer en commissions de transport. Nous pensons que le transport est une profession, une occupation qui demande de la compétence et qui est très spécialisée. On voit mal qu'une commission scolaire puisse devenir un transporteur comme tel. Ce sont des objectifs qui semblent tellement contradictoires, l'éducation et le transport, qu'on aimerait mieux que les commissions scolaires se concentrent à faire du scolaire et que les transporteurs scolaires fassent du transport. Maintenant, le ministre nous a expliqué les cas d'exception et, pour le bénéfice du journal des Débats, je veux bien encore répéter qu'on aimerait que le ministre nous donne l'assurance qu'il ne se lancera pas dans une campagne de propagande pour inviter les commissions scolaires à devenir des commissions de transport.

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

M. Clair: Il n'en est pas question.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: D'ailleurs, là où cela a été fait, cela a été fait en particulier parce que l'entreprise privée ne répondait pas aux besoins. On n'ouvre pas une porte ici, on ne fait que la garder ouverte pour les cas particuliers.

M. Bourbeau: En fait, je pense que vous ouvrez une porte parce que la porte n'était pas ouverte avant. Le ministre l'a dit tout à l'heure.

M. Clair: C'est-à-dire, étant donné qu'il n'y avait pas de mur, il n'y avait pas de porte, il n'y avait pas de barrière. Cela s'est développé de fait. On le permet. Maintenant, si le député peut être rassuré par l'autre dimension dont il faut tenir compte, c'est qu'il faut bien lire que la commission scolaire qui voudrait le faire devrait au préalable obtenir l'autorisation du ministre

des Transports. Au niveau des règles budgétaires qui sont préparées en consultation avec le ministre de l'Éducation, je pense qu'on se donne, en tout cas, les moyens de ne pas permettre autre chose que les cas où ce serait la meilleure solution pour des raisons d'absence totale de concurrence ou impossibilité d'organiser le transport scolaire. Je pense que là-dessus il n'y a pas de risques à prendre.

M. Bourbeau: Est-ce que ça veut dire, en fait, que toute commission scolaire régionale ou locale qui veut faire du transport doit, au départ, obtenir l'autorisation du ministre et, a fortiori, si elle a ses propres véhicules, encore là elle doit obtenir une autorisation additionnelle? C'est la même autorisation, je présume, mais il n'est pas question qu'aucune commission scolaire puisse organiser du transport, même régional, sans l'autorisation du ministre?

M. Clair: Pour exercer les pouvoirs généraux, la commission scolaire n'a pas besoin de demander la permission du ministre. Ce n'est que la commission scolaire locale qui devrait demander la permission au ministre. Cependant, pour exercer le pouvoir prévu à l'article 431.2, c'est clairement dit: "Toutefois, elle doit obtenir au préalable l'autorisation du ministre des Transports."

M. Bourbeau: C'est quand elle loue. Je me méprenais sur le sens du mot "louer". Si elle-même a des véhicules qui lui appartiennent ou qu'elle va louer à d'autres pour les employer elle-même, elle a besoin de l'autorisation du ministre. Je comprends.

M. Clair: C'est ça.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 431.3.

M. Clair: Voyez-vous, M. le Président, c'est ici que, contrairement à l'ancien régime, une ouverture est faite aux commissions scolaires de procéder par négociations directes et non seulement par soumissions publiques. L'article est clair. On donne le pouvoir habilitant une commission scolaire à accorder un contrat après négociation de gré à gré ou après demande de soumissions publiques et, à l'article 431.4, le gouvernement se donne le pouvoir, par réglementation, de déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.3 est-il adopté?

M. Bourbeau: Là, on arrive vraiment au coeur du problème en ce qui nous concerne. J'aimerais qu'on prenne un peu plus de temps et que le ministre nous explique. En ce qui concerne les négociations de gré à gré, le ministre va-t-il exercer un certain droit de regard sur ces négociations? Par exemple, si je m'en souviens bien, dans le livre blanc, on parlait aussi de négociations de gré à gré et je l'ai lu quelque part, je ne sais pas si c'est dans le livre blanc ou le discours du ministre. J'aimerais qu'on me dise ce qui en est. Est-ce qu'une commission scolaire pourrait négocier de gré à gré avec le transporteur existant un contrat qui serait supérieur au prix actuel? Le ministre va-t-il regarder les coûts ou si le ministre va immédiatement sanctionner tout contrat de gré à gré qui aura été conclu entre une commission scolaire et un transporteur?

M. Clair: L'enveloppe budgétaire qui va être transmise aux commissions scolaires va être basée essentiellement sur les paramètres suivants: d'abord, les coûts historiques de la commission scolaire en cause; deuxièmement, la clientèle inscrite à cette commission scolaire; troisièmement, une indexation qui va donc permettre effectivement de donner quelque part plus d'argent, parce que les coûts augmentent. Si l'enveloppe budgétaire augmente, il est évident qu'il va pouvoir y avoir un jeu à ce niveau, mais ça dépend de l'organisation du service. Cela dépend du nombre d'autobus. Cela dépend de l'organisation des circuits. Quant à la façon de procéder, on va voir au niveau de la réglementation comment on va essayer d'articuler un règlement qui va permettre aux commissions scolaires d'aller vers la négociation de gré à gré ou les soumissions publiques et comment ça va fonctionner. C'est plus au niveau de la réglementation. Je ne veux pas prendre d'engagement ce soir sur la façon dont la réglementation va être bâtie, parce que ce serait prématuré.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: C'est peut-être prématuré, ma question. Dans une commission scolaire X, il y a un seul transporteur qui effectue le transport scolaire depuis dix ans. La commission scolaire peut négocier de gré à gré avec le transporteur, évidemment, mais il se trouve un individu qui, lui, est intéressé à s'organiser et à obtenir éventuellement le contrat. La commission scolaire sera-t-elle habilitée à négocier avec un éventuel intéressé à effectuer le transport?
(21 h 30)

M. Clair: Je pense qu'il va falloir donner ce pouvoir, effectivement, pour que la concurrence joue. Si on pense, par

exemple, que les entreprises dans le transport scolaire sont généralement des entreprises qui sont loin d'être sous-capitalisées, qui sont bien capitalisées, pour une personne qui voudrait venir soumissionner pour lui arracher le contrat, en quelque sorte, à moins qu'il ne s'agisse d'une personne qui a les moyens de payer ses autobus "cash", comme on dit, les règles du jeu vont plutôt avoir tendance à favoriser le transporteur qui est déjà en place, qui a déjà une entreprise capitalisée, qui est habitué à faire le contrôle des coûts d'entretien de sa flotte. Le risque va être présent, mais, si on veut réintroduire la concurrence, il faut qu'il y ait une pression réelle, par contre.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Là où je vois un problème, pour reprendre l'exemple du député de Beauce-Nord... j'allais dire Beauce-Sud...

M. Ouellette: J'aurais soulevé une question de privilège, même si je n'en ai pas le droit.

M. Bourbeau: Prenez le cas dont il parlait, où vous avez un transporteur en place qui donne du service depuis un certain temps et où la commission scolaire voit un autre groupe ou un individu qui s'organise. Ce serait assez surprenant et on pourrait se poser des questions si on voyait la commission scolaire commencer à négocier de gré à gré avec un transporteur qui n'a jamais fait de transport, qui n'a jamais fait ses preuves. On serait dans la situation assez paradoxale où la commission scolaire pourrait donner de gré à gré le contrat à quelqu'un qui n'a aucune expérience, qui n'a pas fait ses preuves, alors que celui qui est en place depuis longtemps n'aurait même pas eu la chance de faire une soumission.

Je ferai un parallèle avec ce qui se passe parfois dans le domaine municipal. J'ai vécu ça, par exemple, pour le problème de l'enlèvement des déchets, des ordures ménagères où on sent parfois qu'il y a un genre de cartel dans le milieu urbain, il y a des rois là-dedans. Parfois, quand on a un bon contrat avec quelqu'un, on le renouvelle d'année en année avec la permission du ministère des Affaires municipales, mais on négocie de gré à gré avec le fournisseur actuel et on fait la preuve que le contrat qu'on négocie est plus bas que ce qui serait donné en soumission publique, ou environ. Donc, on peut s'assurer que le prix est bon.

Signer un nouveau contrat de gré à gré avec un nouveau transporteur qui n'était même pas dans le métier avant et ne pas donner l'occasion au transporteur en place de présenter lui-même une soumission m'apparaîtrait assez énorme comme

possibilité.

M. Clair: Je ne veux pas trop m'engager tout de suite parce que, comme je vous le dis, la réglementation n'est pas terminée, on a encore des choses à trancher là-dessus. Pour l'instant, au moment où on se parle, je n'ai pas l'intention de permettre, dans un premier temps, la négociation de gré à gré avec quelqu'un qui n'est pas déjà dans le circuit. Ce ne serait qu'au moment de la soumission publique qu'un nouveau transporteur, si on veut, pourrait naître. Ce serait peut-être dangereux si on permettait la négociation de gré à gré immédiatement, au départ, avec un futur transporteur, ça pourrait faire place à trop d'aventuriers.

L'objectif que je veux poursuivre, c'est de faire en sorte que les transporteurs déjà en place, qui offrent un bon service, aient une chance de se faire valoir, si on veut, mais que la commission scolaire ait une chance elle aussi d'avoir des prix acceptables pour le genre de transport qu'elle désire obtenir. Il faudra donner beaucoup de latitude à la commission scolaire, mais, par contre, il faudra s'assurer que le processus est encadré par une réglementation assez contraignante, surtout en ce qui concerne la phase de négociation, si on veut, qui pourrait être ultérieure à la soumission publique. Il faut que cela se passe de façon correcte, il ne faut pas que ça puisse se régler autour d'une table avec un verre. Il va falloir s'assurer qu'on réintroduit effectivement de la concurrence, que les commissions scolaires tiennent compte de l'expérience acquise par les transporteurs qui sont déjà en place, et c'est une opération délicate.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je souscris entièrement aux objectifs dont vous faites état et mes propos de tout à l'heure n'étaient certainement pas pour faire en sorte de ne pas permettre à de nouveaux transporteurs de se former ou de se créer. Je pense qu'on vit dans une société de concurrence et, s'il y a eu de nouveaux transporteurs au cours des années, rien ne nous dit qu'il ne pourrait pas y en avoir de nouveaux qui pourraient survenir, quoique cela puisse devenir de plus en plus difficile à cause des contraintes financières.

Je suis d'accord avec le ministre que, dès qu'on parle de négociations de gré à gré, il faut être assez prudent pour éviter qu'il y ait des abus, que ce soient des négociations avant les soumissions publiques ou après. C'est encore pire, je pense, après les soumissions publiques parce que, quand on rejette des soumissions publiques et qu'on commence à négocier après ça, il y a une question d'éthique; est-ce qu'on négocie avec

le plus bas ou le plus haut soumissionnaire? On a vu parfois de plus hauts soumissionnaires se voir octroyer le contrat après coup, de gré à gré. Ce sont des choses qui sont déjà arrivées.

Je pense que, dans le domaine municipal, dans tous ces cas-là, cela demande toujours l'autorisation du ministre et je présume que vous allez vous garder le même pouvoir dans tous les cas de gré à gré. Enfin, je ne sais pas si c'est votre intention ou non.

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

M. Clair: C'est une question à examiner.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.3 est adopté. Article 431.4.

M. Bourbeau: Un instant, on n'a pas dit qu'il était adopté.

Le Président (M. Gagnon): Excusez-moi.

M. Bourbeau: Je vais seulement le relire une dernière fois.

Le Président (M. Gagnon): C'est le député de Beauce-Nord qui m'a dit que c'était adopté.

M. Bourbeau: Vous avez la clause: "elle ne peut être obligée de retenir quelque soumission que ce soit, même la plus basse."

M. Clair: Cela se retrouve dans tous les appels d'offres.

M. Bourbeau: Évidemment, on va revoir tout ça dans la réglementation éventuelle. Je présume que ce qui va se passer dans ces cas-là, vous avez l'intention d'en parler dans la réglementation, n'est-ce pas?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Rousseau.

M. Blouin: Est-ce que j'ai bien compris, M. le ministre, que l'esprit de cet article est de permettre à des transporteurs qui assurent actuellement les services de négocier avec les commissions scolaires, de gré à gré, et qu'il n'est pas question pour une commission scolaire de se mettre à négocier avec un nouveau transporteur, de gré à gré, avant d'avoir procédé autrement?

M. Clair: Mon intention, actuellement, est de faire en sorte qu'il puisse y avoir, dans un premier temps, une négociation de gré à gré avec le transporteur en place, que

cela puisse se produire et que, dans un deuxième temps, il puisse y avoir des soumissions publiques où, là, de nouveaux transporteurs pourraient se montrer le bout du nez. Dans un troisième temps, s'il advenait que, pour des raisons de cartel, en quelque sorte, la commission scolaire ne veuille retenir aucune des soumissions, elle pourrait, même après des soumissions publiques, négocier avec un transporteur.

Alors, c'est ça, un ou plusieurs. C'est ça qu'il va falloir encadrer bien comme il faut dans le règlement, pour s'assurer que ce processus se déroule de façon limpide et honnête.

Maintenant, à l'article 431.3, essentiellement, on donne le pouvoir habilitant aux commissions scolaires de faire ça.

À l'article 431.4, on donne au gouvernement le pouvoir de faire des règlements là-dessus et, dans le règlement, on verra comment le processus va se dérouler.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Rousseau.

M. Blouin: Si je comprends bien - je ne suis pas très familier avec la réglementation et la législation - vous posez les principes et, dans la réglementation, vous allez préciser ce que vous venez de dire.

M. Clair: C'est ça. Il va falloir faire des choix.

M. Blouin: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.3 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 431.4 est-il également adopté?

M. Bourbeau: Non, mais je pense que le ministre n'a rien à dire au sujet de l'article 431.4.

Le Président (M. Gagnon): Je pense que vous avez expliqué...

M. Clair: On a parlé pas mal des deux articles 431.3 et 431.4. Ce qu'on peut ajouter, c'est qu'en plus de donner le pouvoir réglementaire au gouvernement, le deuxième alinéa prévoit que les nouveaux contrats auront une durée maximale de trois ans et permet au ministre des Transports de s'assurer que tous les contrats se terminent à la même date, advenant un changement du nouveau régime. Autrement dit, c'est pour être sûr, s'il devait y avoir un nouveau régime qui soit mis en application, que ce

nouveau régime puisse entrer en vigueur pour tout le monde en même temps.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que c'est adopté? M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, c'est le cœur du projet de loi, en ce qui nous concerne.

Le Président (M. Gagnon): Je vais vous donner tout le temps.

Une voix: Oui, je suis arrivé juste à temps.

M. Bourbeau: Il y a, dans cet article, au premier paragraphe, quatre éléments différents. Le gouvernement peut, par règlement, d'abord déterminer les étapes, prévoir à chaque étape des restrictions et des conditions, limiter à certains transporteurs le pouvoir de la commission de négocier de gré à gré et, enfin, quatrième, prescrire les stipulations minimales. Je pense que ces quatre éléments ne sont pas d'importance égale. Il y a là-dedans des choses qui sont plus importantes que d'autres. Par exemple, si vous prenez le deuxième et le troisième élément, qui est de prévoir à chaque étape des restrictions et des conditions, cela peut être assez exceptionnel. Enfin, cela n'est peut-être pas essentiel. Il est certain que limiter à certains transporteurs le pouvoir, c'est exceptionnel aussi. Ce sont des cas spéciaux et je présume que le ministre va devoir agir dans certains cas tout à fait spéciaux. Ce n'est certainement pas l'intention du ministre de limiter à certains transporteurs le pouvoir de la commission de négocier de gré à gré. Ce seront des cas extraordinaires, je présume.

M. Clair: Non, ce n'est pas cela. À certains transporteurs, c'est plus pour se donner le pouvoir de faire ce que je disais tantôt, à savoir limiter la négociation de gré à gré avec les transporteurs déjà en place.

M. Bourbeau: C'est ce que je comprends.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: C'est un pouvoir que le ministre va exercer occasionnellement, dans des cas spéciaux, je présume.

M. Clair: Je pense qu'il pourrait être exercé, au contraire, de façon générale, au niveau de la réglementation.

M. Bourbeau: Vous voulez dire que le ministre peut le faire. Je comprends que le ministre peut le faire, mais...

M. Clair: Dans la réglementation, comme je le disais tantôt, le choix qu'on va devoir faire, c'est celui-là. Ce n'est pas de discriminer un par un. C'est dans le règlement de prévoir si, oui ou non, on réserve, par exemple, dans un premier temps, la négociation de gré à gré avec les transporteurs en place. C'est la première étape du processus.

M. Bourbeau: ... "limiter à certains transporteurs le pouvoir de la commission régionale de négocier de gré à gré..." Quand on dit "limiter à certains transporteurs", c'est dans le règlement. Le ministre peut, par règlement. On aurait un règlement qui dirait: "Le ministre..." Je ne comprends pas exactement où on veut en venir avec cela. De façon ultime, cela veut dire que le ministre, un bon jour, pourrait dire que, dans telle commission scolaire régionale, la commission scolaire doit négocier avec M. Untel, M. Untel et M. Untel. Est-ce que c'est ce que vous voulez dire?

M. Clair: Je pense que je comprends. Si le député...

M. Bourbeau: Moi, je ne comprends pas.

M. Clair: Je comprends que le député ne comprenne pas.

Des voix: Ah!

M. Clair: Je pense que je comprends même pourquoi.

M. Bourbeau: C'est extraordinaire que je ne comprenne pas.
(21 h 45)

M. Clair: Le pouvoir qu'on veut se donner, ce n'est pas d'aller dire, dans le cas de telle commission scolaire régionale, que vous ne négociez pas avec ce transporteur. Ce n'est pas ce pouvoir qu'on veut se donner, c'est un pouvoir plus général. Je vais demander à mes gens de regarder s'il n'y aurait pas... Ce qu'on veut, c'est limiter le pouvoir de la commission scolaire régionale de négocier de gré à gré et que ce pouvoir puisse s'exercer d'une façon limitée à l'égard de certains transporteurs, quant à ceux qui sont déjà établis, par exemple.

M. Bourbeau: À des catégories de transporteurs.

M. Clair: Si on parle de groupes ou de catégories de transporteurs, mes avocats me disent qu'on se tromperait, qu'on ne ferait pas bien.

M. Bourbeau: Est-ce que, par hasard, cela voudrait dire que dans le cas d'une certaine grande régionale, vous ne pourriez

négocier qu'avec des transporteurs qui ont 50 unités et plus ou quelque chose comme cela?

M. Clair: Ce n'est pas cela, l'objectif. L'objectif, comme je le disais au député, c'est uniquement quant à la négociation de gré à gré. Je pense qu'il faudra l'introduire à deux endroits, ce pouvoir de négociation de gré à gré, dans le processus. Ce pourrait être, dans un premier temps, la possibilité pour la commission scolaire régionale de négocier de gré à gré, cela vaut seulement pour les transporteurs déjà en place. À la fin du processus, après soumissions publiques, si ça ne fonctionne pas bien, qu'il n'y a pas de négociation de gré à gré et qu'on ne s'entend pas, que dans les soumissions publiques on fait face à un cartel et qu'on décide de négocier de gré à gré, on pourrait permettre encore là, dans ce cas, la négociation de gré à gré. C'est ce qu'il va falloir trancher dans le règlement. Mais si on ne se donne pas le pouvoir de le faire dans la loi, on ne pourra jamais discriminer par règlement.

M. Bourbeau: Je trouve excellente la suggestion que vous venez de faire de limiter aux transporteurs en place les négociations de gré à gré, dans un premier temps. Je verrais mal qu'une commission scolaire commence à négocier avec des étrangers et qu'un transporteur en place se fasse déloger sans avoir eu l'occasion de soumissionner. Cela me semblerait assez étonnant et injuste.

De la façon dont le texte est bâti, êtes-vous d'avis que c'est suffisant pour vous donner ce pouvoir? Est-ce ce que ça veut dire?

M. Clair: Cela vise justement à se donner ce pouvoir. Je comprends que le libellé, il faut le lire deux fois pour être bien sûr de l'objet visé. Mes avocats me disent que c'est la meilleure formulation qu'ils aient pu trouver. Une chose est certaine, si on veut pouvoir faire cela, il faut le dire dans la loi. Sans cela, par règlement, on n'aura pas le pouvoir de le faire. C'est le pouvoir habilitant le gouvernement à faire une certaine discrimination au niveau de la négociation de gré à gré.

Le Président (M. Gagnon): Le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: N'étant pas avocat, je me suis toujours méfié des textes de loi. J'ai l'impression, parfois, que c'est écrit de façon hermétique pour que seuls les avocats comprennent.

M. Clair: Il faut toujours se méfier...

Une voix: Il faut bien qu'ils travaillent.

M. Ouellette: J'ai l'impression qu'on aurait pu le libeller différemment, comme ceci, par exemple: Limiter le pouvoir de la commission scolaire régionale de négocier de gré à gré avec certains transporteurs et prescrire, etc. Je pense qu'on aurait tous mieux compris. Je le répète pour le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je m'excuse, j'étais en train de discuter avec mon collègue de Mégantic-Compton qui voudrait voir son nom dans le journal des Débats.

M. Bélanger: Je bats sûrement un record parce que je fais partie de la commission parlementaire des affaires municipales en même temps.

M. Ouellette: C'est un des avantages qu'ont les avocats, ils peuvent comprendre sans écouter. Cela donne ceci, si on le libellait de la façon suivante, je ne sais pas si cela vous éclairerait davantage: Limiter le pouvoir de la commission scolaire régionale de négocier de gré à gré avec certains transporteurs.

M. Clair: Le mot "avec" ne veut plus dire la même chose que "limité à".

M. Ouellette: Laissons le "à" si vous voulez. Donc: Limiter le pouvoir de la commission scolaire régionale de négocier de gré à gré...

M. Bourbeau: C'est la limitation qui est à certains transporteurs.

M. Ouellette: ... à certains transporteurs. Ce n'est pas plus clair.

M. Bourbeau: Connaissant les intentions du ministre, cela peut vouloir dire ce que le ministre nous dit, mais on pourrait aussi penser que cela veut dire que le ministre aurait le pouvoir, éventuellement, de dicter à une commission scolaire avec qui elle pourrait négocier à l'exclusion d'autres.

M. Clair: Je pense que ce serait ultra vires que d'essayer de discriminer comme cela, de discriminer, par un règlement, dans une commission scolaire, entre deux entrepreneurs. Juridiquement, on ne serait pas bien assis, avec un article comme celui-là, pour essayer de faire cela.

M. Bourbeau: Surtout que, maintenant que vous l'avez dit à plusieurs reprises dans le journal des Débats, on pourrait y revenir pour voir quelles étaient les intentions du ministre.

M. Clair: J'ai déjà fait une recherche là-dessus, M. le Président, et imaginez-vous que l'intention du législateur, ce n'est pas, contrairement à ce qu'on pense, l'intention du ministre. Non. C'est l'intention du Parlement lorsqu'il adopte la loi. C'est pour ça que c'est compliqué d'aller chercher l'intention du législateur. Il y a même des intentions qu'on n'a jamais comprises, qu'on n'a jamais retrouvées.

M. Bourbeau: Il y a des intentions contradictoires, on entend souvent, dans le même parti, dire des choses différentes.

M. Ouellette: Au-delà des mots, il reste que l'intention du législateur c'est de limiter les pouvoirs des commissions scolaires, ou de limiter les transporteurs?

M. Clair: Les deux. C'est de limiter à certains transporteurs le pouvoir de la commission scolaire régionale de négocier.

Le Président (M. Gagnon): Juste pour être certain que nos intentions ont toutes été enregistrées, il faudrait parler un à la fois et demander le droit de parole pour qu'on puisse se faire enregistrer. 431.4 est-il adopté?

M. Bourbeau: Je reviens encore à ce que je disais au début tout à l'heure au sujet de ce paragraphe qui contient quatre éléments différents. Vous n'êtes pas sans savoir qu'un des intervenants les plus intéressés dans le dossier, l'ATEQ, a fait des représentations au ministre pour changer le mot "peut" par le mot "doit". Nous ne pensons pas qu'on doive faire une obligation au ministre de limiter à certains transporteurs ou des choses comme ça, également de prévoir à chaque étape des restrictions. Étant donné que nous sommes soucieux de s'assurer que la réglementation va éventuellement donner des standards minimums, est-ce qu'on ne pourrait pas, dans ce paragraphe, faire une obligation à l'égard, par exemple, de prescrire les stipulations minimales que doit contenir un contrat? Est-ce qu'on ne pourrait pas reformuler le paragraphe pour dire que le gouvernement doit prescrire les stipulations minimales que doit contenir un contrat et, peut-être le premier élément, déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire?

On pourrait enchaîner en disant: "Le gouvernement peut par règlement", et là inscrire les deux autres éléments qui sont, disons, de nature un peu différente. Cela aurait peut-être pour effet de rassurer certains intervenants dans le domaine du transport scolaire et ça pourrait peut-être garantir, non seulement par réglementation mais par la loi, que le gouvernement aurait

une obligation au moins minimum de faire certaines choses à l'égard des contrats.

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

M. Clair: M. le Président j'ai rencontré les gens de l'ATEQ lors du sommet sur les personnes handicapées à Montréal et, dans le fond, c'était ce à quoi ils tenaient le plus. Somme toute, ce serait assez artificiel, même si on mettait "doit déterminer à chaque étape des restrictions et des conditions à l'octroi d'un contrat." Si le ministre propose au gouvernement d'exercer un pouvoir de réglementation qui est très peu exigeant, "doit" ne signifierait plus rien. Cela ne change rien qu'on mette "peut" ou "doit". Ce qui va être important, ça va être le contenu, ce qui va être déterminé dans le règlement. De changer "peut" pour "doit" dans ce cas, si un ministre, quel qu'il soit, veut jouer un tour à quelqu'un, dans le fond il accepte de dire: Oui, doit déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire, doit prévoir à chaque étape des restrictions aux conditions d'octroi du contrat. Mais si le règlement est bidon...

M. Bourbeau: À ce moment, on pourrait constater que le ministre est de mauvaise foi parce que la loi ferait une obligation de prescrire les stipulations minimales du contrat. S'il disait: Il n'y a pas de stipulations minimales, je pense que là on serait en mesure d'exiger quand même qu'il en formule. Même chose pour ce qui est des étapes de processus d'octroi d'un contrat. Il faut quand même qu'il arrive avec une certaine procédure. Sans ça, le ministre serait ultra vires. Il mépriserait la loi en disant: Je suis obligé, mais je n'en fais pas. Il me semble qu'on avait quand même une certaine garantie. Je sais bien qu'avec le ministre qu'on a maintenant il n'y a aucun problème. Il va certainement faire de bons règlements, mais, si plus tard on changeait de gouvernement, le ministre...

M. Clair: Vous êtes en train d'essayer de me convaincre, M. le Président.

M. Bourbeau: Dans ce sens, on a préparé un amendement qui se lirait comme suit: Le gouvernement doit, par règlement, déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire et prescrire les stipulations minimales que doit contenir un contrat. Il peut également par règlement prévoir à chaque étape les restrictions et les conditions d'octroi d'un contrat et limiter à certains transporteurs le pouvoir de la commission régionale de négocier de gré à gré. C'est une solution qui serait mitoyenne entre l'article 431.4 et les demandes qui sont faites par certains

transporteurs qui voudraient que le ministre s'engage à toutes sortes de choses. Je ne sais pas si le ministre serait prêt à considérer un amendement comme celui-là.

M. Clair: M. le Président, j'ai donné mon argumentation sur le fond. À mon avis, c'est essentiellement une décision quant au contenu du règlement qui sera proposé et adopté par le gouvernement. Je pense que ce n'est pas de tradition, premièrement, de mettre des droits, des obligations pour un gouvernement d'exercer un pouvoir réglementaire. Cela ne se fait pas. Mon dernier argument, pour le député de Laporte, c'est qu'effectivement, je me laissais tenter quand il nous disait parfois: Tout à coup viendrait un gouvernement qui ne voudrait pas prendre ses responsabilités... mais étant donné que ma conviction est très ferme que cela va prendre des années avant qu'il y ait un changement de gouvernement, j'inviterais mes collègues à battre la motion d'amendement du député de Laporte.

M. Bourbeau: Est-ce une motion qui est débattable, M. le Président?

Le Président (M. Gagnon): Oui. Voulez-vous donner votre motion, s'il vous plaît? C'est une motion qui est recevable et débattable.

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais tout de même dire quelques mots sur la motion. Je reviens à ce que je disais tout à l'heure. Il y a beaucoup d'intervenants dans le dossier qui, comme vous le savez, M. le ministre, ressentent beaucoup d'insécurité à l'heure actuelle à l'égard de la loi. Vous avez pris connaissance, comme nous d'ailleurs, des mémoires présentés par les divers intervenants. On a peur un peu, on se méfie un peu de l'article 431.4 qui semble déréglementer au maximum et qui crée chez les transporteurs beaucoup d'appréhension. On aimerait qu'au-delà des règlements la loi donne quand même une certaine obligation au gouvernement de prescrire des conditions minimales dans les contrats, par exemple. C'est sûr que cela pourrait demeurer lettre morte si le ministre ne voulait pas mettre plus qu'un minimum, mais je pense que du simple point de vue psychologique, cela pourrait quand même avoir un certain effet. Comme je le disais précédemment, dans des cas extrêmes où le gouvernement ne voudrait imposer absolument aucun règlement ni aucune norme minimale, il serait quand même obligé de le faire dans ces cas-là et cela pourrait, je pense, amener une certaine sécurité. Quant à moi, je ne vois pas pourquoi le ministre ne veut pas accepter l'amendement. Je pense que l'amendement est très raisonnable. C'est une solution de compromis entre ce qui existe actuellement

et ce qui est demandé par beaucoup d'intervenants dans le dossier. J'incite le ministre à regarder comme il faut l'amendement avec ses collègues et à voir s'ils ne pourraient pas mettre un peu d'eau dans leur vin et l'accepter.

M. Clair: Il n'y a absolument pas de vin ici, M. le député.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: M. le Président, je crois que l'un, c'est le pouvoir, donc, il peut, et l'autre, ce serait le devoir. Je pense que c'est le devoir du gouvernement de faire ces choses par règlement; pas seulement le pouvoir, mais le devoir.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: Je suis un peu étonné, M. le Président. J'en suis à ma cinquième année d'expérience parlementaire. J'ai assisté à des douzaines de commissions parlementaires, et chaque fois qu'on présentait un projet de loi, l'Opposition - aussi bien l'Union Nationale à l'époque que le Parti libéral - reprochait aux parlementaires de voter des lois générales, très vagues pour se réserver le droit, à huis clos ensuite, de trancher les questions par règlement. On disait à ce moment-là que c'était - comment appelait-on cela? - de l'administration par délégation de pouvoir. Je ne sais pas trop, il y avait une formulation très utilisée. Voici qu'aujourd'hui l'Opposition libérale nous demande de faire des règlements. C'est la première fois que cela arrive. Je pense que la formulation initiale est beaucoup plus souple, puisque le gouvernement se réserve le droit d'intervenir par règlement là où il en sentira le besoin, plutôt que de s'attacher les deux mains avec le verbe "devoir" qui le forcerait à faire de la réglementation qui échappe, à toutes fins utiles, au législateur et qui est l'apanage exclusif du Conseil des ministres. (22 heures)

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

M. Clair: M. le Président, essentiellement deux points que je voudrais ajouter. Premièrement, sur le strict plan juridique, à supposer même qu'on mette dans la loi: "Le gouvernement doit, par règlement", qui pourrait et sur quelle base pourrait-il exercer un recours contre le gouvernement? À mon avis, cela ne donnerait droit à aucun recours, même s'il y avait un "doit", parce qu'on ne peut pas forcer la couronne, on ne peut pas forcer le gouvernement à faire un règlement. Deuxièmement, un peu comme le député de

Beauce-Nord le dit, c'est assez étonnant; eux qui nous reprochent tellement de faire de la réglementation, maintenant, ils veulent obliger le gouvernement à en faire. Cela est un peu nouveau comme attitude et cela ne s'est jamais vu dans aucune loi. À ma connaissance, M. le Président, cela fait cinq ans comme vous que je fais des lois ici, on travaille comme des législateurs et je n'ai jamais vu...

Le Président (M. Gagnon): D'accord, allez-y.

M. Clair: ... cela inscrit dans aucune loi. Peut-être que j'aurais dû apporter mes deux tomes de Dussault pour argumenter là-dessus mais, cela ne s'est jamais vu dans aucune loi; l'obligation, le "doit" réglementer, pour le gouvernement, à ma connaissance, cela n'a jamais existé dans des lois.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Écoutez, je n'ai pas l'expérience du député de Beauce-Nord, je ne suis pas ici depuis cinq ans, mais je ne vois pas pourquoi, par la loi, on ne pourrait pas faire une obligation au gouvernement de faire quelque chose. Dans les lois qui existent, le gouvernement a beaucoup d'obligations, par exemple l'obligation de réunir la Législature à telle date ou des choses comme cela. Pourquoi ne pourrait-on pas également dire que le gouvernement doit faire un règlement à l'égard d'une certaine chose? Ce n'est certainement pas le pouvoir qui manque à la Législature de faire des lois semblables. Cela ne s'est pas fait souvent, c'est possible, on pourrait le vérifier.

Je reviens au but principal de la motion qui va dans le sens de faire une obligation au gouvernement d'établir des stipulations minimales pour les contrats. Je pense que cela a été clairement énoncé par le mémoire de certains transporteurs, dans le but d'apporter au moins une garantie que, même légalement, le gouvernement devrait conserver une certaine réglementation à l'égard des contrats. Il y a eu des craintes qui ont été exprimées à l'égard de ce problème. On pense que, s'il n'y avait absolument aucune réglementation à l'égard des contrats et à l'égard du processus d'octroi des contrats, on pourrait revenir à une situation de jungle, comme je le disais plus tôt, qui existait autrefois. Je comprends les appréhensions des gens du milieu et j'aurais pensé, et je pense encore que cela aurait été de nature à rassurer un peu l'industrie que de faire une obligation au gouvernement en ce qui concerne les stipulations minimales des contrats. Maintenant, si le ministre n'est pas d'accord, il reste seulement à prendre le vote et au

moins on aura fait ce qu'il faut pour prouver que, quant à nous, on était prêt à défendre cette thèse-là. Maintenant, je n'ai absolument aucune honte à demander qu'on fasse de la réglementation. Bien sûr, on n'en veut pas plus qu'il ne faut, mais, dans des domaines comme ceux-là, où on a vécu l'anarchie pendant un certain temps, cela prend un minimum de réglementation et cela ne va certainement pas à l'encontre de la philosophie libérale que d'amener un peu d'ordre dans ce genre de choses. Le projet de loi en lui-même est une opération majeure de déréglementation et ce n'est pas parce qu'on en concevrait un minimum que cela aurait pour effet de nous traiter de socialistes ou de communistes parce qu'on veut réglementer un peu les contrats.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Rousseau.

M. Blouin: Je ne suis pas avocat, j'ai écouté avec intérêt le débat des deux avocats que nous avons de part et d'autre de la table.

M. Bourbeau: Question de règlement, M. le Président...

M. Blouin: On n'a pas le droit de dire cela.

Le Président (M. Gagnon): Question de règlement, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je vous ferai remarquer...

M. Clair: Je suis profondément humilié, il me semblait que cela paraissait que je suis avocat et que lui est notaire.

M. Bourbeau: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je vous ferai remarquer que le notaire est à l'avocat ce que le spécialiste est au praticien général.

M. Blouin: Ce que je voulais dire très simplement, sans partir de débat inutile, c'est qu'il me semble que le ministre a expliqué clairement quelle était sa position là-dessus et je crois que vous aurez l'occasion, lors de la commission parlementaire qui étudiera la réglementation, de voir confirmer les intentions du ministre. C'est habituellement un homme de parole.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: De ce côté-ci, on

voulait une assurance que, dans le cas où on aurait des négociations de gré à gré, elles se feraient avec des transporteurs professionnels. C'est dans ce sens-là plus qu'autre chose. Ils ne le feront pas nécessairement tout le temps. On dit donc: Avant de s'embarquer avec des transporteurs qui ne sont peut-être pas professionnels, c'est un devoir de voir à ce que les contrats soient négociés avec des transporteurs professionnels.

M. Bourbeau: J'aimerais ajouter autre chose, M. le Président. Est-ce que le ministre pourrait nous dire s'il a l'intention, dans ses règlements, de prescrire des stipulations minimales pour les contrats et, également, de déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire?

M. Clair: Absolument, M. le Président.

M. Bourbeau: Vous avez l'intention de le faire. Est-ce qu'on peut penser que vous allez le faire?

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: Entre l'intention et ce que vous allez faire...

M. Ouellette: On aurait eu ici une excellente occasion de vérifier le libéralisme du député de Laporte. Je le mettrais au choix entre le proverbe qui dit: Fais ce que doit et fais ce que peut. Il y a une grosse nuance entre les deux. Si vous choisissez "Fais ce que dois" et qu'on vous oblige à faire quelque chose d'impossible, vous avez le proverbe: À l'impossible nul n'est tenu. Si vous choisissez l'autre, vous pouvez appliquer: À l'inutile nul n'est tenu.

Il se peut que la réglementation devienne inutile. Je vous expliquerai cela un soir...

M. Bourbeau: Qu'en termes élégants ces choses-là sont dites!

Le Président (M. Gagnon): À ce moment-ci, je me dois de vous demander si la motion d'amendement du député de Laporte est adoptée.

M. Clair: Battue, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Rejetée.

Une voix: Sur division.

Une voix: À l'unanimité de notre côté.

Le Président (M. Gagnon): Nous revenons à l'article 43.4. Est-ce qu'il est adopté?

M. Bourbeau: Est-ce que ce n'est pas plutôt 431.4?

Le Président (M. Gagnon): Oui, 431.4.

M. Bourbeau: On a discuté du premier paragraphe. Pour ce qui concerne la durée de trois ans, "sa durée ne doit pas être supérieure à celle fixée par le ministre des Transports ou, à défaut d'une telle fixation, à trois années scolaires." Est-ce que le ministre des Transports a l'intention de fixer des durées dans ses règlements ou si cela sera laissé à la discrétion des commissions scolaires?

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

M. Clair: Pardon?

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre a l'intention de déterminer la durée des contrats, des périodes de contrat d'un an, deux ans ou trois ans ou si cela sera laissé à la discrétion des commissions scolaires?

M. Clair: Voici la façon dont cela fonctionnera, M. le Président. Au départ, la durée maximale des contrats est de trois ans. Autrement dit, on est sûr, dès à présent, que le nouveau régime voudra pour trois ans. Cependant, le contrat peut être conclu pour une durée de moins de trois ans. Il peut être conclu, par exemple, pour une durée d'un an et si, à la fin de la prochaine année, le ministre se rendait déjà compte qu'il y aurait avantage à changer encore de régime, si on veut, au bout des trois ans, le ministre devrait exercer son pouvoir ministériel et aviser les commissions scolaires où il y avait un contrat d'un an seulement de ne pas conclure de contrat pour plus de deux ans parce qu'à la troisième année il a l'intention de modifier le régime. S'il n'exerce pas ce pouvoir ministériel au bout de la première année, on vient donc de savoir que le régime va durer au moins quatre ans.

M. Bourbeau: Cela veut dire qu'en aucun cas il n'y aurait de contrat qui pourrait excéder trois ans.

M. Clair: Jamais.

M. Bourbeau: Jamais. Mais le ministre se réserve le droit en tout temps de dire que, dorénavant, il pourra y avoir des contrats d'un an ou de deux ans.

M. Clair: C'est ça.

M. Bourbeau: On a fait état dans certains mémoires du projet de restructuration scolaire qui est en gestation,

si je comprends bien, au gouvernement. Est-ce que ça a un impact sur les contrats de transport scolaire? Est-ce que le ministre a l'intention - je vois que ce n'est pas le cas - de limiter à une année, par exemple, les contrats, de façon que ça puisse être...

M. Clair: Il ne se pose pas de problème à ce niveau du fait que je n'ai pas suivi - ce n'est pas ma responsabilité - le projet du ministre de l'Éducation. Quoi qu'il advienne, il y aura nécessairement quelqu'un qui devra assumer les obligations valablement contractées entre un transporteur scolaire et une commission scolaire. Il y aura quelqu'un. Cela arrive qu'on voie dans les lois: "Assume tous les droits et obligations de..." Mais je ne pense pas que ça crée de problèmes.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.4 est-il adopté?

M. Bourbeau: Oui, M. le Président, sur division.

Le Président (M. Gagnon): Article 431.5.

M. Clair: M. le Président, l'article 431.5 est celui qui met en oeuvre le premier volet de la polyvalence et en fait une disposition d'ordre public, à savoir que toute convention, tout contrat de transport scolaire devra respecter, si on veut, cette disposition. Je suis très fier de proposer l'adoption de cette première mesure de polyvalence contenue à l'article 431.5. Je pense que ça pourra permettre éventuellement une plus grande utilisation des autobus scolaires.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: En ce qui concerne les permis, ces transporteurs qui vont transporter d'autres personnes que des écoliers, on a de la difficulté à visualiser comment ça va fonctionner. Au départ, la commission scolaire va donner l'autorisation aux transporteurs de prendre d'autres personnes sur la route. Mais supposons qu'un transporteur a, disons, 40 places... Combien y a-t-il de places, habituellement, dans un autobus scolaire?

M. Ouellette: Une quarantaine de places.

M. Bourbeau: Une quarantaine... et qu'il y a 40 élèves sur le circuit. Ce transporteur ne devra pas prendre des adultes parce que, si ce sont des adultes qui se situent au début du circuit et que l'autobus est à moitié vide, le transporteur pourra dire: Oui, je vais prendre ceux-là, puisque j'ai de la place. Mais si, en fin de circuit, il se

présente des écoliers et que l'autobus est déjà plein parce que ce sont des adultes qui ont pris la place, on pourrait se trouver dans la situation assez ridicule où on ne prendrait pas d'écoliers parce qu'on a pris des adultes. Comment allez-vous faire pour...

M. Clair: Trois choses là-dessus. D'abord, c'est la commission scolaire qui va enclencher, si on veut, le processus. Tout ce qu'on exige, c'est que le contrat comprenne cette disposition, à savoir que c'est permis. La commission scolaire, elle, connaît ses circuits, elle sait sur quelle longueur de circuit et sur quel circuit il y a de la place dans l'autobus. C'est donc la commission scolaire qui va, dans un premier temps, enclencher le processus, prendre la décision, à savoir si, oui ou non, elle va permettre à une clientèle autre que scolaire de monter à bord et elle va également en déterminer les conditions.

(22 h 15)

Mais, avant de pouvoir exercer concrètement ce pouvoir, elle va devoir être autorisée par le ministre des Transports, afin que celui-ci s'assure, lui aussi, qu'on ne détourne pas, en quelque sorte... Je ne pense pas que ce soit jamais le cas qu'une commission scolaire en vienne à essayer de limiter l'accès de la clientèle scolaire aux autobus, pour faire plutôt du transport d'adultes, ou de jouer avec les circuits de façon telle que, finalement, ce n'est pas à l'avantage de la clientèle scolaire. Or, si jamais il y avait une commission scolaire qui voulait faire ça, on donne le pouvoir au ministre des Transports de ne pas autoriser. Si le député voit: Le ministre des Transports a le pouvoir d'empêcher la commission scolaire de mettre ce processus en marche. Mais, sans le blâmer, le député ne connaît peut-être pas suffisamment comment fonctionne le transport d'écoliers dans les régions à faible densité de population, où il n'y a pas d'autre moyen de transport en commun et où l'autobus scolaire passe avec dix élèves à bord, alors qu'il y a de la place pour 40 personnes et il file pendant 20 milles avant d'avoir complété son chargement. À ce point de vue, c'est un élément de souplesse.

Par ailleurs, c'est certain que ça ne répondra jamais à tout le besoin de transport en commun rural dans les régions, mais ça peut servir de soupape, là où les circonstances s'y prêtent.

M. Bourbeau: Je conçois que, dans des campagnes, dans des milieux ruraux, il arrive parfois que les autobus circulent avec très peu d'élèves à bord; à ce moment-là, ça ne créerait pas de problème.

Même si je ne viens pas d'un comté rural - on m'en a fait état à plusieurs reprises - je peux assurer le ministre que

j'étais au courant de cette situation. Mais, voici ce qui m'effraie un peu. Si la situation se présente en milieu urbain ou semi-urbain, on voit que les adultes auraient forcément à payer un passage au chauffeur, enfin, à celui qui conduit le véhicule. Il est possible que la commission scolaire, pour faire baisser le prix du contrat, donne ce pouvoir au chauffeur et que ce dernier, ou le propriétaire de l'autobus, conserve le prix des billets, de façon à pouvoir présenter une soumission plus basse à la commission scolaire.

À ce moment-là, il va être dans l'intérêt du transporteur de prendre le plus grand nombre d'adultes possible, parce que ça va être, comme on dit, du "gravy" pour lui, alors que les écoliers, eux, vont être dans le contrat général non payant.

Cela rejoint un peu ce que disait tantôt le député de Rousseau - ou celui de Portneuf - le transport d'écoliers, c'est payant dans la mesure où on n'en fait pas beaucoup, alors que le transport public est payant quand on en fait beaucoup. Alors, pour le transport scolaire, justement, le transporteur est payé par la commission scolaire au départ, et moins il en fait, plus c'est payant; or il en fait le moins possible.

Si le transporteur a son contrat forfaitaire avec la commission scolaire pour les écoliers et que, en plus, il peut ramasser des billets d'adultes en cours de route, il va essayer d'en ramasser le maximum, parce que c'est là que va être son profit.

Dans des régions semi-urbaines, le ministre pourrait l'autoriser, parce qu'on lui aurait fait valoir que les autobus ne sont pas pleins. On pourrait avoir une situation où les adultes prendraient l'habitude d'utiliser le transport scolaire en cours de route et, tout à coup, à la fin du circuit, il n'y aurait aucune place pour les écoliers.

Je dois avouer que, depuis que je regarde cette loi, je ne vois pas comment vous allez pouvoir contrôler ça et éviter certains abus dans ce sens.

M. Clair: D'abord, dans la loi, c'est bien mentionné: s'il y a des places disponibles. Autrement dit, on consacre la priorité au transport d'écoliers, pour les fins scolaires. La commission scolaire qui décidera de demander à exercer ce pouvoir va sûrement s'être assurée avant, parce que c'est sa priorité, que ses écoliers sont bien transportés. Alors, quand la commission scolaire va examiner cette question, c'est sûr que va entrer en ligne de compte, par exemple, l'organisation des circuits. Le transporteur et la commission scolaire connaissant bien le territoire à desservir, sachant si oui ou non tel circuit peut être avantageux, c'est certain que la commission scolaire va en tenir compte. Il pourra même résulter de cela des économies dans

l'organisation du transport scolaire comme tel parce qu'en plus, on crée un petit élément incitatif au transporteur scolaire qui, lui, fait le 18e rang de Sainte-Eulalie et qui sait qu'il pourrait peut-être avoir six ou sept personnes qui vont monter à bord. Cela va lui créer un incitatif pour économiser. Par contre, la limite, si on veut, de cela, dans la loi, c'est s'il y a des places disponibles et si la commission scolaire le permet. La commission scolaire ne va le permettre - c'est évident - que si elle considère qu'il est vraiment avantageux de le faire.

M. Bourbeau: Le problème qui se pose, c'est que les places disponibles, ce sont les places une fois qu'on a compté le nombre d'élèves qui peuvent prendre l'autobus sur le circuit. Supposons que la commission scolaire estime que, sur un circuit donné, il y a un maximum de dix élèves. À ce moment-là, elle va certainement se prévaloir de l'article 431.5 et demander au ministre la permission de faire du transport d'autres personnes puisqu'il y aurait 30 places de disponibles. Le ministre va certainement la lui donner. Supposons que, dans le 14e rang de Sainte-Eulalie, comme vous dites, M. le ministre, il y a cinq des dix étudiants dont je parle qui sont au bout du circuit, à la fin, pas loin de l'école, à un quart de mille de l'école, que sur la route, avant d'arriver à la fin du circuit, il y a une usine et qu'au moment où l'autobus passe devant l'usine, cela s'adonne que les ouvriers en sortent et prennent l'autobus scolaire. À ce moment-là, le conducteur va dire: J'ai 35 places de libres; voici 35 adultes; je les prends. Tout à coup, à la fin du circuit, il y a les cinq derniers écoliers et il ne peut plus les prendre parce que l'autobus est plein. Je vous donne un cas qui est hypothétique, mais qui pourrait fort bien arriver. Les écoliers peuvent se trouver aussi bien à la fin du circuit qu'au début. Si on prend cette habitude - ce sont des adultes qui vont aimer prendre ce genre de transport - finalement, le transporteur qui sera lié par contrat pourrait dire: Moi, j'ai le droit de prendre des adultes et j'en prends tant qu'il y a de la place dans mon autobus.

M. Clair: Non, cela ne pourra pas fonctionner de cette façon. Par exemple, en ce qui concerne le revenu des passagers, la commission scolaire va déterminer qui peut monter, sur quel circuit, à quel prix, à quelles conditions, en quel nombre. Le transporteur scolaire ne pourra pas, s'il découvre que, dans tel rang, il y a une bonne clientèle, dire: Dehors, les enfants, je transporte des adultes. C'est la commission scolaire qui va contrôler. La commission scolaire n'est pas obligée d'en remettre les revenus au transporteur. Elle peut très bien, au contraire, déterminer elle-même qu'elle conserve ces revenus. S'il y a six places dans

l'autobus sur tel circuit, la commission scolaire, à ce moment-là, garde ces revenus, tout comme elle pourrait également considérer la possibilité de plutôt remettre cet argent au transporteur, mais toujours en limitant le nombre de places. La commission scolaire doit déterminer quand, qui, dans le sens du nombre de personnes, à quelles conditions et qui va bénéficier de cet argent qui va ainsi venir.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: J'aimerais ajouter aux propos du ministre. D'abord, au départ, la commission scolaire sait exactement le nombre d'étudiants qu'il y a sur tel circuit. Alors, s'il y en a 30 et que l'autobus contient 40 sièges, elle peut accorder la permission à dix travailleurs d'utiliser l'autobus. Deuxièmement, il ne faut pas perdre de vue qu'il y a une baisse de la natalité, ce qui veut dire que, d'année en année, le même véhicule va libérer davantage de sièges qui pourraient être occupés par des adultes. Je pense que c'est là une mesure d'économie en même temps. J'imagine que si, un jour, une commission scolaire osait prendre plus d'adultes qu'il y a de places disponibles, et, ce faisant, ne pas faire monter certains étudiants, je verrais bien les parents de ces étudiants protester auprès de la commission scolaire ou l'Opposition libérale en Chambre crier à l'adultère.

M. Bourbeau: Justement, ce n'est pas la commission scolaire qui commettrait une infraction. C'est le conducteur.

M. Ouellette: Non.

M. Bourbeau: Le conducteur pourrait dire: Je suis lié par contrat et mon contrat me donne le droit de le faire. Ce que je retiens...

M. Clair: Ce n'est pas en droit général.

M. Bourbeau: ... comme je le disais si bien, M. le ministre! c'est qu'il est possible qu'on puisse limiter le droit d'un conducteur de prendre plus qu'un certain nombre d'adultes, par exemple. On dirait: Vous avez droit à huit adultes.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: À ce moment-là, ce ne serait pas un nombre illimité d'adultes.

M. Clair: Non, ce n'est pas un nombre illimité.

M. Bourbeau: Si c'est l'intention de

faire des calculs semblables et qu'un conducteur ne puisse pas prendre plus que tant d'adultes, on ne se retrouvera pas dans la situation que j'ai évoquée. Cela n'apparaît pas clairement à la première lecture quand on dit: "à d'autres personnes". On aurait peut-être pu mettre "un nombre limité de personnes qui utilisent ces services". J'aurais peut-être mieux compris ce que veut dire l'article. Quand on dit: "À d'autres personnes", ça semble vouloir dire qu'il y aurait deux cas. Ou bien on prend des adultes ou on n'en prend pas, mais, si on en prend, il n'est pas dit que le nombre peut être limité.

M. Ouellette: S'il y a des places disponibles.

M. Clair: Regardez bien la fin de l'article...

M. Bourbeau: Oui, mais des places disponibles, je le disais tout à l'heure...

M. Clair: "Un transporteur scolaire..." Écoutez...

M. Bourbeau: On peut en avoir au début du circuit, mais pas à la fin.

M. Clair: "Un transporteur scolaire lié par contrat avec la commission scolaire régionale doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles pour les asseoir à défaut de quoi ce contrat peut être annulé à la demande de la commission régionale."

M. Bourbeau: Je comprends, M. le ministre, mais je reviens à ce que je disais. Le chauffeur d'autobus peut dire: Il y avait des places disponibles au moment où elles sont entrées... Je vous explique cela depuis tantôt. Cela dépend à quel endroit sur le circuit on est rendu. De la façon que l'article est rédigé, un chauffeur peut dire, à un moment donné: J'ai fait entrer 25 ou 40 adultes parce qu'il y avait des places disponibles. Il faudrait introduire la notion de certaines personnes, un nombre déterminé de personnes.

M. Clair: Regardez bien. "En outre de la clientèle scolaire désignée par la commission scolaire régionale comme bénéficiaire des services de transport qu'elle organise - c'est-à-dire les enfants - celle-ci peut, avec l'autorisation préalable du ministre des Transports, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services... et fixer le prix de passage qu'elle peut requérir." C'est toujours la commission scolaire, ce n'est pas le transporteur qui peut obtenir une permission générale de faire monter n'importe qui n'importe quand. C'est la commission scolaire qui assume cette

responsabilité; c'est elle qui a avantage à s'assurer qu'il y a tant de places disponibles sur tel circuit et qui autorise le transporteur à faire monter le nombre précis de personnes.

M. Bourbeau: Vous venez d'ajouter quelque chose d'intéressant. Vous parlez d'un nombre précis de personnes alors que dans l'article on dit: "permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services", ce qui laisse entendre que le nombre peut être indéterminé. Cela est confirmé par la phrase suivante qui dit que dans un cas comme celui-là "un transporteur... doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles." À ce moment-là, comme je l'expliquais tantôt, si on est au début du circuit et qu'il reste encore des étudiants qui sont plus loin, le transporteur peut même être obligé de remplir son autobus avec des adultes, si on n'a pas introduit la notion que le nombre de personnes doit correspondre aux places disponibles, compte tenu du nombre possible d'étudiants qui sont sur le circuit.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Rousseau.

M. Blouin: Je n'ai pas la formulation légale, mais je comprends très bien ce que veut dire le député de Laporte. Ce serait d'ajouter quelque chose comme ça: "doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles, alors que les écoliers bénéficiaires ont leur siège réservé." Je pense que c'est le sens de votre intervention.

Pour éviter ce que vous dites, il y aurait des façons très simples de faire cela. Une fois que les sièges des écoliers sont réservés, les sièges disponibles pourraient être offerts par mode de carte mensuelle ou autrement.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac et, ensuite, le député de Beauce-Nord.

M. Middlemiss: Ce ne serait pas nécessaire si, lorsqu'on parle de disponibilité de sièges, c'est basé sur un nombre qui n'est pas sur une base journalière, mais pour un nombre d'élèves dans une certaine région. Si on a quelque part cette disponibilité, c'est basé sur le nombre d'élèves que la commission scolaire demande de prendre dans cette région-là, dans le circuit.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: C'est un commentaire additionnel. Je n'ai rien contre ce que vient de suggérer le député de Rousseau. Par contre, est-ce que la loi n'oblige pas les commissions scolaires à transporter tous les

élèves qui sont admissibles à ce transport, soit à l'extérieur d'une zone d'un mille, à moins que cela n'ait été changé? Si la commission scolaire est tenue de transporter d'abord les étudiants, elle est également tenue de leur réserver un siège, ce qui rejoint la modification apportée par le député de Rousseau. Si ceci est très clair, on n'a même pas besoin de l'ajouter ici. Mais là, la loi...

M. Clair: Est-ce que le député de Rousseau pourrait nous répéter sa suggestion?

M. Blouin: J'ajouterais les mots suivants: "doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles, alors que les écoliers bénéficiaires ont leur siège réservé." (22 h 30)

M. Clair: Est-ce que le point que le député veut faire, c'est surtout qu'au niveau du transporteur, c'est bien indiqué que c'est s'il y a des places disponibles pour les asseoir? C'est bien indiqué. "Un transporteur scolaire lié par contrat avec la commission scolaire régionale doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles pour les asseoir."

Au niveau de la commission scolaire comme telle, il a raison, ce n'est pas indiqué. Ce qu'on pourrait peut-être faire, c'est d'ajouter quelque chose. Au début, on le dit, mais ce n'est peut-être pas d'une façon assez forte. On dit: "En outre de la clientèle scolaire désignée par la commission scolaire régionale comme bénéficiaire des services de transport qu'elle organise, celle-ci peut, avec l'autorisation préalable du ministre des Transports, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services s'il y a des places disponibles pour les asseoir et fixer le prix du passage qu'elle peut requérir."

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je ne pense pas que cela réponde à l'esprit, la nuance que je veux introduire. On pourrait être dans une situation où une commission scolaire donnerait un contrat à un transporteur en vertu des règlements existants. Elle reprendrait le texte qui est ici, je présume: Vous devez permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services s'il y a des places disponibles. Le transporteur a un contrat en poche pour trois ans. Il se retourne et prend des adultes en cours de route. S'il y a des places disponibles, il est obligé de les prendre. À un moment donné, on pourrait voir des étudiants qui se trouveraient à la fin du circuit et ils n'auraient pas de place. Les parents protesteraient, comme on le disait tantôt, et le transporteur dirait: J'ai le droit de le faire; non seulement j'ai le droit, mais j'ai l'obligation.

À ce moment-là, légalement, on ne pourrait pas le forcer parce qu'il dirait: La loi m'en donne l'autorisation et mon contrat aussi. Je dirais peut-être: Permettre à un certain nombre de personnes déterminé à l'avance d'utiliser ces services. Il ne faut pas garder les mots "places disponibles" parce que, dans le temps, on ne sait pas où cela se situe sur le circuit. Si c'est au début du circuit, c'est une chose; si c'est à la fin, c'est autre chose. Même légalement, on pourrait avoir des problèmes juridiques si jamais un transporteur s'assoit sur son contrat en disant: Je respecte la loi et, pendant trois ans, je transporte des adultes; j'ai des places disponibles et j'ai eu la permission du ministre. Cela pourrait même vous créer des problèmes parce qu'il pourrait y avoir des procédures de prises sur cette clause.

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

M. Bourbeau: Si vous me le permettez, M. le Président, je verrais peut-être, à la quatrième ligne: Permettre à un nombre prédéterminé de personnes d'utiliser... Ce serait peut-être une façon de procéder ou encore ce que suggérerait tantôt le député de Rousseau.

M. Clair: Si cela se lisait comme suit... Est-ce qu'on peut suspendre quelques instants?

Le Président (M. Gagnon): On suspend les travaux pendant deux ou trois minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 33)

(Reprise de la séance à 22 h 35)

M. Clair: M. le Président, afin de tenir compte des commentaires de mes collègues des deux côtés de la table, je pourrais peut-être proposer comme amendement d'ajouter, après les mots "avec l'autorisation préalable du ministre des Transports", les mots "après avoir déterminé le nombre de places disponibles, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services et fixer le prix du passage qu'elle peut requérir." Autrement dit, c'est pour l'imposer clairement, même si je pense que les mots "en outre" le prévoyaient déjà. Je pense que les choses vont mieux quand on les dit. "Après avoir déterminé le nombre de places disponibles", cela clarifie...

M. Bourbeau: En partie seulement parce que déterminer les places disponibles, c'est une chose, mais je pense qu'il faut faire l'obligation aussi au transporteur qui est lié par contrat de faire monter ces personnes jusqu'à concurrence du nombre de places

disponibles. Si on dit "déterminer", je ne suis pas obligé nécessairement de me limiter à ce nombre.

M. Ouellette: Cela signifie qu'en aucun moment dans le circuit il y aura plus de personnes que de places disponibles après avoir respecté préalablement l'admission des étudiants.

M. Bourbeau: Déterminer le nombre de places disponibles, c'est une chose, mais demander au transporteur scolaire lié par contrat de faire monter ces personnes ou des personnes selon le nombre de places déterminé, c'en est une autre. Enfin, il faudrait peut-être trouver une formulation.

M. Clair: Je pense que le cas que le député veut soulever est couvert parce que, si on indique "après avoir déterminé le nombre de places disponibles, permettre à d'autres personnes - d'accord? - d'utiliser ces services", le transporteur est obligé - on a le "doit", il est là - de faire monter ces personnes. La commission scolaire détermine le nombre de places disponibles, permet à d'autres personnes d'utiliser ces services et le transporteur doit faire monter ces personnes.

M. Bourbeau: Jusqu'à concurrence du nombre de places, quelque chose comme ça.

M. Clair: Du nombre de places disponibles pour les asseoir. On est couvert des deux côtés parce que la commission scolaire ne peut pas imposer au transporteur de faire monter du monde s'il n'y a pas de place. Par contre, le transporteur est obligé de respecter le nombre de places disponibles qui a été déterminé par la commission scolaire.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Si on disait, M. le ministre: Celle-ci peut, avec l'autorisation préalable du ministre, après avoir déterminé le nombre de places disponibles, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services jusqu'à concurrence dudit nombre de places et fixer le prix du passage", parce que je reviens encore à la distinction que je faisais: "déterminer le nombre de places", c'est une chose, mais les utiliser, c'est une autre chose. On pourrait dire qu'on a déterminé le nombre de places disponibles, mais il faut quand même faire aussi une obligation de ne pas excéder ce nombre parce que des places disponibles, c'est une chose, et il y a un maximum de places, c'est une autre chose. À mon avis, ce n'est pas suffisant de dire: "Après avoir déterminé le nombre de places".

M. Clair: "Ces services". "Ces services" se rapportent à quoi? C'est le service de transport. C'est l'offre de transport disponible. L'offre de transport disponible, c'est quoi? C'est ce qui a été déterminé par la commission scolaire.

M. Bourbeau: Mais jusqu'à concurrence du nombre de places en ce qui concerne les adultes. Je ne sais pas si vos conseillers trouvent qu'il serait important de le répéter. Je pense que ce serait beaucoup plus clair. "Après avoir déterminé le nombre de places disponibles, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services jusqu'à concurrence du nombre de places et fixer le prix du passage."

M. Clair: Mais pourquoi? À ce moment-là, pourquoi dirait-on "après avoir déterminé le nombre de places disponibles"? Il est évident que, si on lui donne le pouvoir de déterminer...

M. Bourbeau: C'est le nombre.

M. Clair: Si elle doit déterminer le nombre de places disponibles, c'est évident que c'est pour permettre à ce nombre de places d'être utilisées.

M. Bourbeau: Non, ce n'est pas si évident que cela.

M. Ouellette: Le nombre de places disponibles peut varier.

M. Clair: C'est un problème insoluble. Si on essaie de mettre dans la loi des longueurs, si on veut, de circuits disponibles, ce n'est pas possible.

Le Président (M. Gagnon): Pour qu'on s'entende bien, en faites-vous un amendement formel? Pourrais-je avoir le texte exact de l'amendement? Si je l'ai actuellement, c'est à la quatrième ligne. Vous l'avez ici? C'est le texte complet.

M. Bourbeau: Cela vaudrait la peine d'ajouter "jusqu'à concurrence du nombre de places". Je le fais d'une façon constructive.

M. Clair: Oui, oui, je comprends.

M. Bourbeau: On détermine le nombre de places et je pense qu'on devrait dire: Vous pouvez les utiliser jusqu'à concurrence de ce nombre-là. Il me semble que cela s'insère... Ce serait beaucoup plus clair, en tout cas. À mon avis, cela enlèverait toute ambiguïté.

M. Clair: Je prends l'amendement du député, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Puis-je avoir la formulation? Est-ce que je considère que c'est un sous-amendement ou si vous en faites un...

M. Clair: Je peux le prendre à mon compte.

M. Bourbeau: Je vais vous en faire cadeau.

Le Président (M. Gagnon): Vous allez me fournir la formulation?

M. Clair: On va le rédiger et on l'adoptera après.

M. Bourbeau: Il est clair que...

M. Clair: Cela se lirait comme suit: "Après avoir déterminé le nombre de places disponibles, permettre à d'autres personnes d'utiliser ces services jusqu'à concurrence dudit nombre de places et de fixer le prix du passage."

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est recevable. L'amendement est-il adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 431.5 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Bourbeau: Je voudrais seulement regarder la fin du paragraphe maintenant.

Le Président (M. Gagnon): Oui, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Est-ce que la deuxième phrase maintenant s'enclenche bien avec ce qu'on a adopté dans la première?

M. Clair: Oui, je ne vois pas de problème.

M. Bourbeau: "S'il y a des places disponibles"...

M. Clair: "Doit faire monter ces personnes s'il y a des places disponibles."

M. Bourbeau: Ne serait-il pas préférable de dire "S'il y a de telles places disponibles", celles dont on vient de parler?

M. Clair: Non. Le législateur, d'habitude, n'aime pas utiliser des références comme ça, "de telles places", "s'il y a des places disponibles".

M. Bourbeau: Parce qu'on vient de faire

référence à un nombre spécifique de places. Je me demande... Là, on revient à un mot vague, des places.
(22 h 45)

M. Clair: Oui, mais je pense qu'il y a un avantage à garder "des places" pour éviter à une commission scolaire, en quelque sorte, de mettre un transporteur scolaire dans l'obligation... Autrement dit, la commission scolaire - je comprends que cela serait absurde - pourrait dire: On détermine qu'il y a huit places disponibles, et le transporteur disait: Ce n'est pas vrai, il y en a seulement sept, il n'y en a pas huit, il y en a sept. Là, on donne une petite chance au transporteur de pouvoir dire: Il n'y a pas de places disponibles. Je pense qu'on est mieux de laisser cela tel quel.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Rousseau.

M. Blouin: J'allais faire un commentaire pour dire que je venais de saisir la différence entre un notaire et un avocat.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 431.5 est adopté?

M. Bourbeau: Je dois avouer que je ne suis pas encore convaincu que la deuxième phrase ne devrait pas faire référence aux places dont on vient de parler. Je crains que, si on revient aux mots "des places disponibles"... Dans le premier paragraphe, on a bien spécifié qu'on donne une garantie qu'il y a un nombre d'écopliers qui va être calculé et on va déterminer le nombre maximal d'adultes qui peuvent monter.

Dans le deuxième paragraphe, ces gens pourront monter jusqu'à concurrence, et on dit "s'il y a des places disponibles". On semble oublier qu'on vient, dans le premier paragraphe, de limiter le nombre. Je me demande si on ne pourrait pas dire: Il y avait des places.

M. Clair: Voici un autre avantage à conserver le libellé actuel. S'il y a des places disponibles, c'est également une obligation du Code de la sécurité routière. Alors, si on mettait "s'il y a de telles places disponibles" la notion de places disponibles, se rattacherait uniquement au critère d'accessibilité à l'autobus, mais ne maintiendrait pas comme telle l'obligation pour le propriétaire ou le chauffeur d'autobus scolaire de ne pas faire monter plus de personnes qu'il y a de places disponibles.

M. Bourbeau: Je ne saisis pas la référence que vous avez faite au Code de la sécurité...

M. Clair: Selon le Code de la sécurité routière, dans un autobus scolaire, on ne

peut faire monter plus de personnes qu'il y a de places disponibles. On reproduisait cela ici: "S'il y a des places disponibles." Alors, avec le libellé actuel, je pense qu'on atteint deux buts en même temps, je dirais même trois. Le premier, c'est qu'on respecte le Code de la sécurité routière, dans le sens que ce n'est que s'il y a des places disponibles que l'on peut laisser monter des adultes à bord, sur le plan de la sécurité routière. Le deuxième, une commission scolaire ne peut pas forcer un transporteur scolaire à faire monter plus de personnes à bord qu'il y a de places disponibles. Et le troisième, on s'assure que seules les places disponibles seront occupées par des personnes autres que la clientèle scolaire en employant les mots "doit faire monter ces personnes", qui se réfèrent aux places disponibles.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte, est-ce adopté?

M. Bourbeau: De toute façon, je ne pense pas qu'avec le premier paragraphe, on pourrait interpréter le deuxième comme voulant contredire le premier. À mon avis, j'aurais mieux aimé qu'on se réfère aux places disponibles dont on parlait dans le premier paragraphe, mais je pense que l'esprit est là quand même; on ne pourrait pas...

M. Clair: Si l'esprit est là...

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.5 tel qu'amendé est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

M. Clair: M. le Président, on vous a remis ma motion d'amendement?

Le Président (M. Gagnon): Oui. Les deux, a et b.

M. Clair: L'article 431.6, M. le Président, vise à s'assurer que la commission scolaire, faisant affaires avec un transporteur en commun, n'obligera pas ce dernier à faire monter gratuitement des personnes sur ses circuits réguliers.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.6 est adopté?
L'article 431.7... Excusez-moi.

M. Bourbeau: L'Opposition aussi doit adopter, ce n'est pas seulement le parti au pouvoir.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte, je m'excuse...

M. Bourbeau: À moins que vous ne vouliez venir dans l'Opposition.

Le Président (M. Gagnon): ... j'avais entendu "adopté".

M. Clair: Non, il faudrait d'abord l'adapter.

M. Bourbeau: Mais ce serait une déchéance alors, j'aime autant ne pas m'adapter. Je voulais remonter le voltage pour m'adapter.

M. Clair: Il n'y a absolument rien là. C'est pour s'assurer qu'on ne force pas un transporteur en commun à faire monter gratuitement des personnes à bord. C'est par pure concordance.

M. Bourbeau: Cela va.

Le Président (M. Gagnon): Il est adopté. Article 431.7. M. le ministre.

M. Clair: Cet article répond à une pratique ayant cours dans des endroits bien desservis par un organisme public de transport. Il répond aussi au voeu des commissions scolaires parfois aux prises avec des conflits de travail importants avec des chauffeurs ou encore avec des cas particuliers d'éloignement, où il est impossible de transporter certains élèves sur les circuits qu'elles organisent. Autrement dit, il peut arriver qu'il y ait un ou deux enfants qui sont loin et la commission scolaire peut avoir avantage à verser directement aux parents un montant forfaitaire, si on veut, pour s'éviter de faire du transport.

M. Bourbeau: Est-ce que vous permettez?

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je dois avouer que cet article, je ne le trouve pas tellement clair; j'ai eu de la difficulté à en saisir le sens. Le ministre vient de donner un sens, il semble qu'on voudrait l'utiliser pour faire en sorte que la commission scolaire évite d'avoir à mettre un autobus sur des circuits où il n'y aurait à peu près pas de monde. On pourrait dire: On va vous payer un taxi plutôt que d'avoir à payer du transport scolaire.

Est-ce que le ministre a pris connaissance du télégramme de l'Union des municipalités relativement à ce problème? Je pourrais en faire la lecture.

M. Clair: Lisez-le.

M. Bourbeau: Le télégramme dit ceci: "Quant au versement direct d'une subvention à la clientèle scolaire, l'article 431.7, il ne

devrait être possible que pour la clientèle pour laquelle la commission scolaire et le transporteur public se sont entendus. Toute autre alternative place le transporteur public dans une situation complètement défavorable où, la commission scolaire rencontrant, quant à elle, ses obligations, elle oblige le transporteur à hypothéquer ses services et ses équipements aux heures de pointe pour rencontrer, quant à lui, son mandat général de transport.

"Par ailleurs, mais de façon marginale, dans l'article 431.6, si le transporteur est dit exclusif plutôt qu'intégré, d'autres clients que les étudiants pourraient y monter, et de là drainer la clientèle acquise au transporteur public. Le législateur doit obstruer cette fuite."

Je dois avouer que je trouve le télégramme aussi peu clair que l'article en question. Si j'ai bien compris...

M. Clair: Ils se sont fait des peurs, d'après moi.

M. Bourbeau: C'est peut-être aussi parce que l'article n'est pas clair. Là, on comprend qu'on peut l'utiliser... Je ne veux pas adresser de blâme à ceux qui l'ont rédigé, mais parfois on rédige un article en ayant un cas en tête, et d'autres personnes qui lisent l'article ont autre chose en tête et ne voient pas ce qu'on voulait couvrir. C'est bien évident que, selon l'interprétation qu'en a donnée le ministre, ça pourrait couvrir le cas dont vous avez parlé. On pourrait aussi penser à un cas où une commission scolaire pourrait dire - c'est, je pense, ce qu'eux avaient en tête... Cela a été pris au téléphone, ce n'est pas le vrai télégramme. Ah, vous l'avez, le télégramme? Cela a été pris au téléphone, il est possible qu'il y ait des erreurs de dactylographie.

Le Président (M. Gagnon): On peut suspendre la séance une minute.

Une voix: Non, non.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: L'article parle de la clientèle, il ne parle pas de certains élèves ou d'un petit nombre d'élèves. Quand on parle de la clientèle, au départ, on pense que c'est l'ensemble de la clientèle. Quant à moi, je pensais qu'il s'agissait de cas où la commission scolaire décidait de remettre à tous les étudiants un montant d'argent par jour, à un grand nombre d'étudiants, de prendre la subvention du ministère et de dire: Plutôt que de la donner à un transporteur public, on va choisir de la partager entre la clientèle. À ce moment-là, le transporteur public... En fait, le cas qui

est visé est celui-ci. Disons qu'on est en milieu urbain et que la commission scolaire dit aux élèves: Prenez le transport public normal sur les routes normales, sans qu'on demande quoi que ce soit aux transporteurs publics. On ne fait pas de contrat. Là, les élèves se présentent sur le circuit normal, montent dans les autobus et les surchargent. Le transporteur public, voyant que ses circuits sont surchargés, doit ajouter des autobus, et la commission scolaire ne débourse pas un cent, mais décide plutôt de distribuer ses subventions aux étudiants en disant: Étant donné que vous prenez le transport public et que vous payez, on vous rembourse vos billets. Le transporteur public est vraiment frappé de front, puisqu'il doit fournir les équipements additionnels et, comme on sait que le transport public est déficitaire, le résultat net, c'est que ce sont les municipalités ou le gouvernement lui-même qui vont écoper du déficit.

Donc, c'est vraiment ce que je pensais qu'on voulait faire avec cet article.

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

M. Clair: M. le Président, là-dessus, je voudrais d'abord dire qu'il existait déjà un pouvoir similaire, prévu dans la Loi sur l'instruction publique, à l'article 431.5d, qui se lisait comme suit: "payer directement aux parents des personnes transportées une somme égale au tarif autorisé pour le transport des élèves." C'est simplement qu'on le rédige sous une forme nouvelle et qu'on lui donne une portée plus claire.

Maintenant, il est certain que le gouvernement comme les commissions de transport ne sont pas intéressés à ce que les commissions scolaires renvoient à peu près la totalité de leur clientèle. Si je prends l'hypothèse du député, une commission scolaire dirait: Moi, je reçois une enveloppe budgétaire fermée. Je m'acquitte de mon obligation; plutôt que de me donner du souci et d'avoir un contrat de transport scolaire, je remets 100 \$ ou 200 \$ - je ne sais pas combien ça peut représenter - par enfant aux parents et fini, bingo! c'est joué! De l'autre côté, la Commission des transports et le gouvernement subventionnent à 75% l'acquisition des immobilisations pour les autobus de 100 000 \$ ou 125 000 \$ au point de vue du transport en commun, par rapport à des autobus qui coûtent beaucoup moins cher, le tiers du prix à peu près...

Une voix: 25 000 \$.

M. Clair: Si ça coûte 25 000 \$ pour un autobus scolaire, personne n'y gagnerait.

Alors, au niveau des règles budgétaires, quand on reviendra en commission parlementaire en février, on va démontrer

aux députés que les règles budgétaires ne permettraient pas d'abus à ce point de vue...

M. Bourbeau: Je dois dire que c'est exactement l'interprétation de cet article qu'en a faite l'Union des municipalités. J'ai discuté avec ses représentants et on a pensé que, dans certains cas, les commissions scolaires demanderaient à leurs étudiants d'utiliser le transport public normal ou peut-être même négocieraient un transport intégré, mais selon une enveloppe assez restreinte et, subséquemment, distribueraient le reste de la subvention entre les parents ou les étudiants pour leur permettre de payer les billets. Cela donnerait aux commissions publiques l'obligation de se suréquiper, avec les équipements très dispendieux dont vous parlez, donc de faire des déficits - on sait que les transports publics fonctionnent à déficit - lesquels déficits seraient absorbés par les municipalités. C'est pour ça que l'Union des municipalités s'est inquiétée et je comprends son souci parce que, moi-même, je dois avouer que c'est l'interprétation que j'avais faite de l'article. Je n'avais pas pensé que c'était pour couvrir certains cas ruraux où on irait dire à certaines personnes: Cela vaut la peine qu'on vous donne un montant forfaitaire hebdomadaire pour ne pas avoir à mettre un autobus sur la route pour deux ou trois personnes.

Je ne sais pas si, dans l'article lui-même, on ne pourrait pas refléter que ce sont des cas d'exception et non pas des cas de règle générale qu'on veut couvrir.

M. Clair: Justement, pour se donner le pouvoir de viser des cas d'exception, il faut que le pouvoir soit assez général. Il n'y a pas 36 façons de libeller un article comme celui-là.

Ce que je disais tantôt au député, c'est que je veux l'assurer que je vais voir, au niveau des règles budgétaires et de la réglementation, comment on va s'y prendre pour éviter qu'il y ait des abus à ce point de vue.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre veut nous dire qu'il va faire des règlements qui vont aller à l'encontre de la loi?

M. Clair: Non, au niveau des règles budgétaires.

M. Bourbeau: Oui, mais les règles budgétaires ne peuvent pas aller à l'encontre de la loi non plus. Si on a une loi qui dit que la commission scolaire a le droit de verser à sa clientèle des subventions, le ministre ne peut pas le lui interdire. (23 heures)

M. Clair: Je ne le retrouve pas immédiatement. Ce n'est pas de se donner le

pouvoir de faire, par règlement, des choses qui contrediraient la loi. Mais le pouvoir d'utiliser l'argent disponible, c'est une chose. Quant aux règles pour déterminer le montant d'argent disponible, c'en est une autre. Je dis que c'est à ce niveau qu'on pourra agir.

M. Bourbeau: Supposons que, dans votre règlement, vous déterminiez la masse monétaire, l'enveloppe...

M. Clair: Je l'ai. C'est l'article 431.9: "Une commission régionale ou une commission scolaire autorisée en vertu de l'article 195 à exercer les pouvoirs d'une commission régionale reçoit des subventions de transport scolaire dont les montants sont déterminés par le ministre des Transports après consultation du ministre de l'Éducation."

Une voix: "Et approuvés par le Conseil du trésor."

M. Clair: "Et approuvés par le Conseil du trésor", ce qu'on va ajouter.

M. Bourbeau: Mais je ne vois pas du tout en quoi cet article vient contredire ce que je disais précédemment.

M. Clair: Il ne vient pas le contredire. Il vient le limiter.

M. Bourbeau: Je ne vois pas en quoi. Si la commission scolaire a son enveloppe qui est transférable, elle peut l'utiliser comme elle le veut. Il n'y a rien qui empêche une commission scolaire de distribuer à sa clientèle et de verser directement à sa clientèle, à toute sa clientèle, un montant destiné à couvrir ses frais de transport. Elle peut prendre l'enveloppe totale, enfin, je le pense, malgré tout règlement que vous pourriez faire à l'effet contraire, tout règlement qui serait illégal, et dire à ses élèves: Prenez le transport public. Ou elle peut prendre la moitié de sa subvention, de son enveloppe, négocier avec un transporteur public une certaine forme de transport intégré et distribuer le solde de son enveloppe à sa clientèle, et le ministre ne peut pas faire de règlement qui va l'en empêcher.

M. Clair: Par exemple, au niveau des règles budgétaires, comme je le disais tantôt, on va tenir compte de trois critères, trois paramètres: clientèle inscrite, coûts historiques, indexation avec un niveau de compression.

M. Bourbeau: Un niveau de haute compression, si j'ai bien compris.

M. Clair: Ou de basse compression.

Cela dépend de l'huile qu'il y a dans le moteur. Si on tient compte des coûts historiques dans les règles budgétaires, rien n'empêcherait que la règle budgétaire soit que, hormis des circonstances exceptionnelles, la commission scolaire exerce les pouvoirs qui sont prévus et ne se contente pas d'exercer le pouvoir de l'article 431.6. Les coûts historiques, c'est limitatif à ce que la commission scolaire continue d'organiser elle-même son transport scolaire. Elle exerce les pouvoirs des articles 431 et suivants.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Est-ce que je comprends que cet article s'applique dans le cas d'une grève? On paierait les parents pour le transport qu'ils font.

M. Clair: La commission scolaire aurait le pouvoir de le faire.

M. Middlemiss: N'avez-vous pas mentionné qu'il y avait aussi un article dans la présente loi qui s'appliquerait?

M. Clair: Oui, c'est celui que je vous lisais tantôt. C'est le pouvoir de la commission scolaire de payer directement aux parents des personnes transportées une somme égale...

Une voix: Cela a été changé.

M. Clair: Oui, c'est ce que je suis en train de dire, c'est l'ancien. Ce qu'on m'indique - je comprends l'intérêt du député à cause de ce qui se passe dans sa région - c'est qu'actuellement, la loi se lit comme suit: "Payer directement aux parents des personnes transportées une somme égale au tarif autorisé pour le transport des élèves." Cependant, cela n'était pas applicable en cas de grève - c'est ça? - alors que le nouveau libellé, qui est plus large, le permettra.

M. Middlemiss: L'ancien ne le permettait pas en cas de grève.

M. Clair: Non.

M. Middlemiss: Le nouveau va le permettre.

M. Clair: Le choix était fait, au préalable, par la commission scolaire. Une fois qu'il était fait, il était fait, alors que maintenant la commission scolaire pourrait le faire.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Selon le nouveau libellé,

M. le ministre, une commission scolaire pourra toujours distribuer à sa clientèle, qu'il y ait grève ou non, des subsides pour couvrir les frais de transport.

M. Clair: Mais on va se donner des moyens au niveau...

M. Bourbeau: Vous entendez, au moyen d'un règlement, limiter cela à des cas que vous avez décrits au tout début de l'étude de l'article, où il y aurait dans certains endroits des élèves qu'il serait plus économique de subventionner directement que de transporter. Mais comment allez-vous réussir, par règlement, à interdire à une commission scolaire de faire ce dont j'ai parlé tout à l'heure?

M. Clair: À mon avis, ce n'est pas de le lui interdire, c'est d'agir au niveau des règles budgétaires pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'incitation à faire cela.

M. Bourbeau: Vous allez pénaliser après coup, les commissions scolaires qui essaieraient de distribuer des fonds à leurs élèves, autrement dit. Vous allez les pénaliser l'année suivante ou... Je ne comprends pas comment cela va pouvoir se faire. Vous envoyez l'enveloppe budgétaire une année, la commission scolaire décide qu'elle demande à ses élèves de prendre le transport public dans une proportion de 50%, disons, et elle les subventionne, elle leur donne le prix du billet.

M. Clair: Mais le versement de la subvention à la commission scolaire ne s'est jamais fait à 100% au début de l'année. Il est réajustable à la fin de l'année.

M. Bourbeau: Prenons le cas d'une commission scolaire dans un milieu urbain, où il y a un transporteur public; c'est possible, cela pourrait arriver à des circuits de dire: Vous prenez tous l'autobus ordinaire, on vous donne des fonds. Supposons que vous coupiez les fonds, la commission scolaire pourrait quand même dire: On va vous en donner moins; enfin, elle pourrait tenter de s'en tirer. Le transporteur public serait encore pénalisé.

Comment allez-vous faire pour protéger le transporteur public contre l'éventualité de se voir submergé d'écoliers et de ne pas être remboursé?

M. Clair: M. le Président, quand ce projet de loi est passé au comité de législation, il y a eu beaucoup de discussions sur le libellé de cet article. Plusieurs auraient préféré qu'on fasse une énumération dans la loi des circonstances exactes, sauf que compte tenu du fait que dans l'immense majorité des cas où cela sert, c'est pour des

circonstances très particulières dans telle ou telle région, on ne peut pas mettre cela dans la loi. À ce moment-là, certains nous ont proposé de se donner plutôt un pouvoir réglementaire. Vous imaginez-vous être obligé de passer par règlement des centaines de cas particuliers où, à l'Anse-Pleureuse, en Gaspésie, par exemple, on s'adonne à avoir un enfant quelque part? Pour que la commission scolaire puisse donner l'argent au père, elle doit envoyer un projet de règlement au ministre des Transports qui, lui, présente cela au Conseil des ministres.

M. Bourbeau: Il faudrait engager d'autres fonctionnaires, à ce moment-là.

M. Clair: Effectivement. Le moyen de contrôle est essentiellement par le biais d'une enveloppe budgétaire dans laquelle on pourra agir. Essayez de le patenter comme vous le voudrez, vous n'en sortirez pas. Il fallait justement, pour des cas comme celui auquel le député de Pontiac référait tantôt, étendre le pouvoir. On ne peut pas en même temps l'étendre et le rétrécir. Parler de tout cela dans la loi, ce n'est pas possible; si on est obligé de passer par règlement chaque fois, c'est encore un aria, une série de problèmes. Si c'est le pouvoir ministériel, ce n'est pas tellement mieux. Si le ministre est obligé d'autoriser spécifiquement la commission scolaire à exercer ce pouvoir dans chaque cas, je trouve que c'est leur compliquer la vie pour rien.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je pense qu'il y a un problème à cet article en ce qui concerne le transport public.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le ministre, je n'ai pas de solution miracle, je n'ai pas travaillé là-dessus et je pense qu'il ne m'appartient pas de commencer à rédiger des articles non plus, mais je crains que les intérêts des transporteurs publics ne soient pas protégés ici et qu'en milieu urbain des abus ne soient faits dans le sens que j'ai mentionné tantôt. D'ailleurs, cela nous a été souligné par l'Union des municipalités et je dois avouer qu'à la première lecture de l'article, c'est ce qui m'est venu à l'esprit aussi. Peut-être que, plus tard, les abus pourraient être corrigés par une loi, mais on aurait peut-être pu ajouter un paragraphe qui aurait pu dire: Nonobstant ce qui est mentionné ci-haut, rien n'autorisera une commission de transport à payer des montants à sa clientèle dans le cas où elle aurait un contrat avec un transporteur public, ou quelque chose comme

cela. Je n'ai pas de texte précis.

M. Clair: Il y aurait un autre moyen, aussi. On me souligne qu'il y aurait un autre moyen pour éviter que cela ne se produise, c'est au niveau du pouvoir de réglementation, l'article 431.4 dont on discutait tantôt. "Le gouvernement peut, par règlement, déterminer les étapes du processus d'octroi d'un contrat de transport scolaire, prévoir à chaque étape des restrictions ou des conditions à l'octroi d'un contrat..." À ce moment-là, il suffira d'exiger que, là aussi, un contrat doive intervenir entre la commission scolaire et la commission de transport. Il y aurait une ceinture et des bretelles, une ceinture au niveau du règlement et des bretelles au niveau des règles budgétaires. Je pense bien qu'on devrait couvrir le cas.

En tout cas, je suis bien conscient du problème que souligne le député et il suffira de s'assurer qu'au niveau des règles budgétaires et de la réglementation cela ne puisse pas donner lieu à des abus.

Le Président (M. Gagnon): Cet article est-il adopté?

M. Clair: Sur division?

M. Bourbeau: Sur division. Je pense qu'on aurait pu trouver autre chose, mais, en tout cas.

M. Clair: Je peux assurer le député qu'on a vraiment cherché.

Le Président (M. Gagnon): Sur division. Article 431.8? M. le ministre.

M. Clair: L'article 431.8, c'est la création d'un comité consultatif de transport qui, jusqu'à maintenant, n'existait que de par la réglementation et qui, maintenant, va exister de par la loi.

M. Bourbeau: Cela va comprendre qui? Les représentants des municipalités?
(23 h 15)

M. Clair: Il va y avoir deux représentants des... C'est ça, c'était mentionné dans le livre blanc. Cela va se retrouver dans le règlement.

Le Président (M. Gagnon): L'article est-il adopté? Adopté. Vous avez un amendement, M. le ministre, à la fin de l'article 431.9.

M. Clair: C'est ça. C'est d'ajouter les mots "et approuvés par le Conseil du trésor".

Le Président (M. Gagnon): Après consultation du ministre.

M. Bourbeau: C'est l'article qui prévoit le financement de l'opération.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bourbeau: L'amendement, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je reviens à la question que j'ai posée au tout début au sujet de l'enveloppe budgétaire, les problèmes qu'on connaît dans la région, du fait qu'il y a eu une grève, les gens ne sont pas compensés. À la commission scolaire, il y a un manque à gagner de plus d'un million, parce qu'il n'y a pas eu de transport d'écoliers. Est-ce que c'est cet article-ci qui va maintenant donner le budget à la commission scolaire?

M. Clair: C'est l'article maître.

M. Middlemiss: À ce point de vue.

M. Clair: C'est l'article maître.

M. Middlemiss: Quel article correspondait dans les règlements présents?

M. Clair: C'était l'article 9 de la Loi sur les subventions aux commissions scolaires.

M. Middlemiss: On l'a abrogé complètement.

M. Clair: C'est ça.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Voici la question que j'ai posée. Une fois que sera adopté ce règlement, j'ai lu deux articles au tout début qui disent qu'on ne paie pas parce que les services n'ont pas été rendus, toutefois, on peut créditer au cours de l'année suivante.

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

M. Clair: Le député voulait surtout savoir, en vertu des dispositions actuelles, ce qui se passe dans le cas de l'arrêt Regout. Il connaît les faits encore mieux que moi. Pour l'instant, en vertu de la loi et de la réglementation actuelle, dans un cas de grève du transporteur, on n'a jamais payé. Le gouvernement ne paie pas. Le ministère des Transports ne paie pas. La question sera à être tranchée au niveau des règles budgétaires quant à savoir ce qu'on fera dans le futur. À la suite de cet arrêt, il y a eu

d'autres procédures d'intentées. Le ministère des Transports a été appelé en garantie et il va faire valoir ses droits, tout simplement. On verra lorsque les tribunaux trancheront.

M. Middlemiss: Mettons de côté l'aspect juridique. Selon l'article qu'on mentionne ici, dans toute cotisation subséquente imposée pour le même objet, il leur est donné crédit des montants payés sur la cotisation annulée. Est-ce que cela veut dire que les montants qui n'ont pas été perçus... Qu'est-ce qui arrive s'il y a un manque à gagner pour une certaine région? Je sais que les parents vont être obligés de défrayer le coût. Si aujourd'hui en justice on change le règlement pour permettre que ces parents soient rémunérés en cas de grève, cela veut dire que dans le passé la justice était là aussi mais qu'on ne l'avait pas appliquée ou qu'on ne voulait pas l'appliquer.

M. Clair: Le cadre législatif et réglementaire qu'on a sous un régime et quand on arrive à un autre régime, ce sont deux situations totalement différentes. J'ai un avis juridique sur cette cause à la Cour des petites créances à peu près comme si c'était une cause de la Cour suprême. Comme vous voyez, il y a plusieurs lois concernées. Il y a le règlement 11, et je ne veux pas entrer dans la discussion de fond sur des causes qui vont procéder devant les tribunaux prochainement. Les tribunaux trancheront quant à savoir si oui ou non le gouvernement était tenu de payer dans le cas de grève. Jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a jamais payé. On pense que notre cause est bonne et on va faire valoir notre point de vue devant le juge.

M. Middlemiss: Donc, cela veut dire que le manque à gagner de la région, on a perdu cela, on n'aura jamais cela. En plus, les parents vont être obligés de défrayer leur propre transport.

Le Président (M. Gagnon): M. le député, si vous me le permettez, je pense qu'on s'éloigne.

M. Middlemiss: J'aurai peut-être une autre tribune pour poser la question.

Le Président (M. Gagnon): Vous aurez peut-être une autre occasion.

M. Clair: Bien simplement, M. le Président, je donne la réponse au député de Pontiac. La réponse, c'est qu'il y a des lois, des règlements qui existent. Nous pensons que nous les respectons. Si les gens pensent que nous ne les respectons pas, c'est pleinement leur droit d'aller devant le tribunal et c'est pleinement le nôtre d'y aller. Il me semble qu'il n'y a rien

d'incorrect là-dedans.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.9 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Bourbeau: J'aimerais demander une chose au ministre: Avez-vous des études de faites...

M. Clair: Oui, j'ai fait des études!

M. Bourbeau: Le ministre conclut trop vite. Sur les compressions budgétaires qui vont être appliquées, a-t-on une idée de l'enveloppe budgétaire qui va être mise à la disposition du transport scolaire, par exemple, lors de la prochaine année? Il y a certainement des études qui ont déjà été faites. Qu'est-ce que ça peut donner par rapport à ce qui a été fait l'an dernier, les dépenses générales?

M. Clair: Cela va apparaître dans le prochain budget.

M. Bourbeau: Je comprends, le ministre veut me dire que ce sont des secrets d'État, mais est-ce que...

M. Clair: S'ils font cela partout, M. le Président, ils vont bâtir le budget avant même qu'il soit déposé l'année prochaine.

M. Bourbeau: On a une bonne idée de ce que va être le déficit, de toute façon, mais est-ce qu'on parle de compressions importantes ou si vous n'avez pas d'idée à ce moment-ci?

M. Clair: Un niveau raisonnable, M. le Président.

M. Bourbeau: En tout cas, je voudrais, M. le Président, avant d'adopter cet article, bien souligner que - ce que j'ai dit précédemment - nous sommes d'accord avec la philosophie qui veut qu'on ait un maximum de transport pour un minimum d'argent, mais il faut quand même que les compressions budgétaires ne soient pas telles que les commissions scolaires se voient forcées de couper du transport. Je voudrais que le ministre soit bien sensible à ce que je dis parce que c'est important. Il ne faudrait pas, pour autant qu'on est concerné, que les compressions soient telles que les commissions scolaires se voient obligées soit de subventionner elles-mêmes, à même leurs propres fonds, le transport ou qu'elles soient obligées de couper du transport, ce qui équivaldrait, éventuellement, à un transfert de responsabilité du gouvernement vers les commissions scolaires ou les municipalités. Je sais que cela a fait l'objet de bien des craintes dans bien des mémoires. Le gouvernement renvoie la balle aux

commissions scolaires. Je veux bien qu'il renvoie la balle, mais je voudrais bien que la balle soit enrobée avec un peu de dollars pour que les commissions scolaires ne prennent pas à leur charge la totalité du transport scolaire au Québec. Au contraire, je pense que cela devrait être une décentralisation qui s'accompagnerait de moyens suffisants pour financer l'opération. S'il y a des économies, tant mieux, mais qu'elles ne se fassent pas sur le dos de la qualité du transport ou la quantité du transport.

M. Clair: M. le Président, bien simplement, là-dessus, tout le monde s'entend pour dire qu'il y a moyen de réduire la croissance des dépenses dans le transport scolaire. Le fait qu'il y ait une diminution de clientèle scolaire est un phénomène dont il faut tenir compte. Le fait que dorénavant les commissions scolaires vont pouvoir suivre de plus près et mieux organiser le transport scolaire, leurs circuits de transport, cela devrait permettre là aussi de réduire les coûts du transport scolaire sans entraîner une réduction de services. Enfin, le fait qu'on s'ouvre sur des mesures de polyvalence va donner une poussée de compression sur la croissance des coûts dans le transport scolaire. Le gouvernement n'a pas intérêt à détruire le système de transport scolaire. On ne cherche pas à le détruire, on cherche à l'améliorer, à le rationaliser, mais en ne payant pas inutilement.

M. Bourbeau: Je pense que c'est ici qu'il faut dire quelques mots.

M. Clair: Quelques mots plus quelques mots!

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre veut bâillonner l'Opposition, quoi? M. le ministre, on a dit qu'on terminerait aujourd'hui; je pense bien qu'on va terminer aujourd'hui, parce qu'un peu plus tard, cela va accélérer, il y a un paquet d'articles qui sont identiques. Je pense que les articles 431 sont les plus importants et que l'article 431.9 est capital; c'est celui qui fait en sorte qu'on va ou non avoir un transport de qualité dans les années à venir.

Dans le livre blanc, je pense que c'est l'endroit où il faut en discuter, vous avez donné des indications sur le calcul de l'enveloppe et vous en avez fait état tantôt dans vos remarques préliminaires. L'allocation de base va être multipliée par un facteur qui tient compte du taux d'augmentation de la clientèle inscrite, si je me souviens bien. La variation annuelle des élèves inscrits et, également, une autre variable qui va être appliquée, c'est l'indice des prix à la consommation. Tout cela va être réduit de 4%. Je tiens à dire, à ce moment-ci, que

nous souscrivons à une compression de l'ordre de 4%. Cela m'apparaît possible. L'indice des prix à la consommation, comme on le sait, si on regarde l'année 1979-1980... Ce sont les chiffres que j'ai; on pourrait certainement avoir ceux de l'année courante, mais j'ai les chiffres d'un an, cela n'a pas d'importance. On sait que l'indice des prix du transport est plus élevé que l'indice général des prix à la consommation et, pour l'année 1979-1980, la différence était de 6%. Je pense qu'avec les augmentations de carburant qu'on a subies depuis un an, c'est peut-être même plus élevé que cela. D'année en année, il y a certainement au moins 6% de différence entre l'indice des prix du transport et l'indice général des prix à la consommation. Cela veut dire que la compression réelle n'est pas seulement de 4%, mais au moins de 10% par année. J'ai des doutes et des appréhensions en ce qui concerne un niveau de compression aussi élevé. Si on devait l'appliquer comme cela trois années de suite, j'ai l'impression que cela créerait une situation dramatique dans l'industrie où il n'y aura certainement pas de fonds disponibles pour financer l'opération.

Je ne sais pas si le ministre va, dans sa réglementation, maintenir ce qu'il y avait dans le livre blanc, à savoir que le facteur utilisé serait l'indice des prix à la consommation plutôt que l'indice des prix au transport, mais je tiens à le mettre en garde contre les problèmes que ça pourrait soulever.

(23 h 30)

M. Clair: M. le Président, nous sommes bien conscients, effectivement, qu'il faut que le niveau de compression soit réaliste et qu'il tienne compte de la capacité réelle de comprimer les dépenses sans pour autant détruire, si on veut, le réseau de transport scolaire que nous avons. Je dois dire là-dessus que nous sommes actuellement en discussion avec le Conseil du trésor pour voir quel doit être l'indice retenu et quel doit être le niveau de compression retenu. Nous avons des analyses qui nous permettent de croire que le "système" peut absorber une compression importante sans diminuer la qualité de service, sans mettre en danger la sécurité des enfants.

On a déjà fait un petit bout, si vous remarquez. À la suite de l'augmentation de la taxe sur l'essence, par exemple, on a indexé l'ensemble des contrats de 2% à la Commission des transports, ce qui fait que cela se rapproche un peu de l'IPT, si on veut. D'autre part, pour les dernières années, l'indice des prix en transport, en 1981-1982, aurait été de 17,5%. L'indice des prix à la consommation était de 12,5%, à peu près, 12,5% ou 12,8%. Il est à peu près à 12,8% cette année, l'indice des prix à la consommation, ou à 12,9% et, cette année, l'indexation des contrats prévue était de

10,5% plus 2% qui ont été octroyés récemment. On voit qu'il y avait déjà un écart important par rapport à l'indice des prix en transport.

Pourquoi est-ce ainsi? C'est justement qu'avec la baisse de la clientèle scolaire, que voulez-vous, on peut compresser davantage que simplement l'indice des prix en transport, moins 4%, par exemple. Parce que, premièrement, il y a du gras dans le système et, deuxièmement, il y a une baisse de clientèle. Quand on réduit le nombre d'autobus, si, au lieu d'utiliser deux autobus, on en utilise un seul pour desservir une clientèle identique, on vient de réduire considérablement le coût. C'est pour ça qu'on ne peut pas parler juste en termes d'une compression par rapport à l'IPT parce que les autres paramètres ne sont pas constants.

On est conscient de ça, mais tout ce que je veux dire au député, c'est qu'il doit être aussi conscient, par ailleurs, de la difficulté de déterminer de façon absolument sûre un niveau de compression qui sera idéal.

M. Bourbeau: Le problème qui va se poser, c'est que vous avez établi le niveau de compression avec les règlements - on va en discuter lors de la commission parlementaire - et ce sera un niveau de compression utilisé pour trois années; est-ce qu'il va être déterminé au départ ou pour une seule année?

M. Clair: Pour l'instant, on regarde surtout pour l'année qui vient avec le Conseil du trésor. Mais l'objectif demeure celui qui est inscrit au livre blanc, en principe. On a reçu beaucoup de représentations des commissions scolaires et des transporteurs. Bien des gens nous ont envoyé toutes sortes d'hypothèses de raffinement, si on veut, de notre critère. Pour l'instant, on l'examine et, quand on reviendra en février, on sera en mesure de prendre une position définitive là-dessus.

M. Bourbeau: Je voudrais revenir à ma question. Quand vous allez émettre vos règlements, au mois de février ou avant, ces règlements seront valables pour les contrats signés pour trois ans. Donc, ce seront les mêmes règles du jeu, sinon les contrats... En ce qui concerne les normes budgétaires, ce seront les mêmes aussi pour les termes du contrat, je présume. Est-ce que vous pouvez avoir des normes budgétaires valables pour un an et, au bout d'un an, les amender? Comment peut-on signer des contrats de trois ans si les normes budgétaires ne sont pas définies pour trois ans? Cela veut dire qu'au départ vous devrez prévoir des compressions pour trois ans. Il peut arriver que vous comprimiez trop la première année, que vous soyez pris avec trois années de

compressions qui seraient trop importantes ou, que, tout à coup, vous ne comprimiez pas assez. Je pense que c'est à l'usage que vous allez voir si les compressions sont trop fortes ou pas assez fortes.

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

M. Clair: M. le Président, c'est certain que, dans la mesure où on permet des contrats de trois ans, l'entrepreneur sera lié, en quelque sorte, mais il sera sûr aussi d'avoir le contrat pour trois ans.

Quant à l'indexation, on montre les couleurs, on donne les paramètres, on les précise au maximum. Maintenant, c'est certain qu'on ne peut pas éviter une certaine révision annuelle quant à l'indexation proprement dite, parce qu'il peut se produire toutes sortes de choses non prévues et, à ce moment-là, sans prendre un engagement formel - on ne sait jamais ce qui peut arriver - la révision ne pourrait être, à toutes fins utiles, qu'à la hausse.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article est adopté?

M. Bourbeau: Ce ne sera pas long, M. le Président, j'essaie de réfléchir à ce que le ministre vient de nous dire. Les paroles du ministre sont le résultat d'une consultation détaillée entre plusieurs cerveaux et on essaie de digérer ça rapidement.

M. Clair: Il peut le partager avec les cerveaux qu'il a autour de lui, s'il le veut!

M. Bourbeau: Je le partage avec moi-même pour l'instant:

Ce qui veut dire que, dans un premier temps, vous établiriez des règles budgétaires initiales, les commissions scolaires recevraient leur enveloppe et donneraient les contrats sur cette base avec l'assurance que les enveloppes subséquentes seraient au moins égales à celles qui seraient accordées au début.

M. Clair: C'est ça, oui. À moins que les Arabes ne se mettent à nous expédier 1 000 000 de barils de pétrole brut par jour en cadeau, parce qu'ils nous trouvent de leur goût!

M. Bourbeau: À ce moment, vous baisseriez les subventions.

Une voix: Là, on vous comprend.

M. Bourbeau: Oui, mais si c'est l'inverse qui se passe, M. le ministre, et que le ministre des Finances décide de monter la taxe sur l'essence de 40% à 80%, qu'est-ce que vous allez faire?

M. Clair: C'est évident que ça se répercuterait sur l'indice qu'on a retenu dans un premier temps.

M. Bourbeau: Il ne faudrait pas l'oublier; c'est possible, ça aussi:

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.9 est adopté, je présume.

M. Bourbeau: Oui, adopté. Forcément, on ne peut pas s'opposer à ça.

Le Président (M. Gagnon): Article 431.10?

M. Clair: Il n'y a vraiment pas de quoi faire une longue discussion là-dessus.

M. Bourbeau: Non, sauf que j'aimerais souligner qu'on a la promesse du ministre que les règlements entreraient en vigueur à compter de la publication, mais après que la commission parlementaire aura eu l'occasion d'en prendre connaissance et d'en discuter.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 431.10 est adopté. L'article 8, qui comprend les articles 431 à 431.10, est adopté avec les amendements.

M. Bourbeau: Oui, sur division, je pense.

Le Président (M. Gagnon): Adopté sur division, avec amendements.

M. Clair: L'article 9, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): J'y arrive. L'article 9? M. le ministre.

M. Clair: L'article 9 est l'ancien article 440 concernant la répartition des coûts non couverts par subvention. Contrairement à cet ancien article, on couvre les coûts de transport d'une commission scolaire, quand ce transport est effectué par une autre commission scolaire que la régionale dont elle fait partie.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que cet article est adopté?

M. Clair: C'est un article très généreux.

M. Bourbeau: Vous parlez de l'article 440?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Il y a une phrase qui dit que le partage est assumé par chacune des

commissions scolaires, "en fonction du coût des services de transport reçus ou selon une proportion que détermine le gouvernement." Dans quels cas utiliseriez-vous une autre formule que "les services reçus"?

M. Clair: Dans des cas de mésentente et dans des cas de scission de commissions scolaires.

M. Bourbeau: Ce seraient les cas exceptionnels. En général, la règle, la norme, ce sont les services reçus.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 441.1?

M. Clair: C'est pour prévoir la répartition des coûts lorsqu'une commission scolaire organise le transport pour une institution privée ou un cégep. C'est l'ancien article 431.2b.

Le Président (M. Gagnon): Je voulais dire l'article 440.1.

M. Bourbeau: J'avais bien compris l'article 440.1. Il me semble que j'ai vu quelque part que les cégeps n'avaient pas droit à des subventions. Il me semble que j'ai vu cela un peu plus loin.

M. Clair: C'est exact. C'est plus loin.

M. Bourbeau: Pourquoi dit-on "déduction faite des subventions accordées à ces fins"?

M. Clair: C'est pour les institutions privées qui, elles, peuvent en recevoir. C'est pour ceux qui peuvent en recevoir.

M. Bourbeau: Dans l'état actuel des choses, les cégeps n'en ont pas du tout. Est-ce que les collèges privés ont tous droit à des subventions ou s'il y a des exceptions?

M. Clair: Les institutions d'enseignement privées reconnues.

M. Bourbeau: Oui, reconnues d'intérêt public.

M. Clair: Déclarées d'intérêt public, sauf celles de Montréal et de Québec, qui n'en ont jamais eu, je crois.

M. Bourbeau: Il y a un cas. Je pense que c'est l'endroit où je peux en profiter pour le soumettre au ministre; sans quoi, je serais peut-être obligé de le faire en Chambre et cela prendrait beaucoup plus de temps. Il y a le cas, dans le secteur où je

demeure, d'un collège privé qui a des subventions, mais qui est obligé de déplacer ses horaires de façon à pouvoir bénéficier du transport scolaire. J'en parle parce que mon fils va à ce collège. Il commence l'école à sept heures le matin, car l'autobus passe à 6 h 30 le matin. Alors, on commence l'école très tôt et on finit à 13 h 30 l'après-midi. C'est la seule façon de bénéficier du transport scolaire. Comment une situation comme celle-là peut-elle se produire?

M. Clair: Je pense que toutes les commissions scolaires essaient d'adapter l'heure scolaire en fonction d'une meilleure utilisation possible de la flotte et d'éviter que les coûts ne soient trop élevés. Il n'y a pas de cas particulier, si on veut, au collège privé ou à l'école privée dont le député de Laporte parle. Les commissions scolaires font déjà cela.

M. Bourbeau: N'y a-t-il pas une certaine discrimination à ce moment-là, en ce sens que les élèves en question ont eu deux choix: commencer l'école à 6 h 30 le matin ou commencer à 9 h 30 le matin, parce que les transporteurs devaient fournir le transport à une autre école, à une autre commission scolaire, qui avait priorité, semble-t-il, sur celle-là? Qu'est-ce qui serait arrivé si les parents ou le collège avaient refusé d'avoir ce traitement qui peut être inéquitable et avaient exigé un transport normal à des heures normales? Est-ce que le gouvernement aurait été obligé de subventionner quand même?

M. Clair: Il aurait été obligé de demander l'autorisation d'organiser son propre transport scolaire, ce qui lui aurait coûté beaucoup plus cher.

M. Bourbeau: Aux frais du gouvernement ou aux frais du collège?

M. Clair: Cela dépend de quel genre d'institution il s'agit.

M. Bourbeau: Reconnue d'intérêt public à 80%.

M. Clair: Et subventionnée au niveau du transport scolaire?

M. Bourbeau: Elles ne le sont pas toutes?

M. Clair: À supposer qu'il s'agisse d'un cas où l'institution privée aurait eu droit à des subventions pour l'organisation de son transport scolaire, elle n'aurait eu droit qu'à 80%, en vertu de la règle des 80% de subvention pour les institutions privées déclarées d'intérêt public. Alors, cela lui aurait coûté plus cher.

M. Bourbeau: Pourquoi dites-vous "à supposer que"? Est-ce que cela veut dire que tous les collèges privés qui sont reconnus d'intérêt public n'y ont pas droit?

M. Clair: Comme je vous le disais, à Montréal et à Québec, aucun. Ensuite, les écoles privées reconnues pour fins de subventions ne sont pas subventionnées. Il n'y a que les écoles privées, déclarées d'intérêt public.
(23 h 45)

M. Bourbeau: C'est le cas actuellement.

M. Clair: Dans ce cas-là, ils auraient peut-être pu l'organiser, mais c'est embêtant de parler d'un cas particulier sans savoir exactement de quoi il s'agit.

M. Bourbeau: Je comprends mal, dans le cas d'un collège, ou bien il est subventionnable et subventionné ou bien il ne l'est pas. S'il l'est, pourquoi est-ce que...

M. Clair: Subventionné jusqu'à 80%, c'est en vertu de la loi.

M. Bourbeau: Non, je comprends. Il est subventionnable à 80% ou bien il ne l'est pas. Disons que c'est un cas qui n'est pas à Montréal ou à Québec, donc, il est subventionnable. Comment se fait-il qu'il ne puisse pas avoir droit au transport normal aux mêmes heures que les autres qui sont subventionnables au même titre?

M. Clair: C'est parce que le collège en question a conclu une entente avec la commission scolaire en cause pour que cela soit fait ainsi. Probablement que l'école privée préférerait - c'était plus avantageux pour elle - faire cela que d'organiser son propre transport scolaire subventionné à 80%.

M. Bourbeau: Dans le cas qui nous concerne, probablement qu'il y a des économies qui sont refilées à l'école, qui font que les parents n'ont pas à déboursier les 20%, je présume, ou quelque chose comme cela. Peut-être même que l'école fait des profits avec ce transport.

M. Clair: Non, l'école ne peut pas faire de profits, mais elle peut cependant éviter que cela ne coûte plus cher.

M. Bourbeau: Je voudrais souligner que c'est un cas qui n'est pas si pénible que cela, en fait - je disais qu'il pourrait être pénalisé tantôt - mais qui fait en sorte qu'on rentabilise drôlement les équipements quand on peut décaler les heures de pointe de cette façon-là.

J'ai parlé une fois au ministre...

M. Clair: Absolument. C'est l'objectif

visé.

M. Bourbeau: ... du décalage des heures de pointe. Est-ce que vous avez des études dans ce sens-là au ministère?

M. Clair: Est-ce qu'on a des statistiques sur cela? À peu près toutes les commissions scolaires - on n'a pas de statistiques précises - font du doublage, si on veut, en jouant avec le décalage des horaires.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministère favorise ce genre de chose?

M. Clair: Certainement.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce qu'on peut revenir à l'objet?

M. Bourbeau: Je ne pense pas que ce soit non pertinent, M. le Président, parce qu'on parle des institutions privées là-dedans et on parle de transport scolaire.

Le Président (M. Gagnon): Ce serait plutôt le genre de questions à poser lors de l'étude des crédits, par exemple.

M. Bourbeau: Malheureusement, on n'en fera pas avant l'année prochaine.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 440.1 est adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 9 qui comprend l'article 440 et 440.1 est adopté.

M. Bourbeau: On n'a pas de division? Non. Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Non, cela a bien été.

M. Clair: Vous avez chialé un peu, mais vous n'avez pas dit que vous étiez contre.

M. Bourbeau: On ne chiale pas, on essaie d'améliorer la loi, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): L'article 10 est-il adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: Il faudrait peut-être que le ministre nous dise quelque chose.

M. Clair: C'est essentiellement un article de concordance.

M. Bourbeau: Je vais regarder mes notes.

Le Président (M. Gagnon): À l'article 10...

M. Bourbeau: On n'a pas encore dit qu'on l'adoptait.

Le Président (M. Gagnon): ... le député de Laporte n'a pas encore dit son dernier mot.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer ce qu'est exactement cet article? Je l'ai lu et j'ai de la difficulté à le comprendre.

M. Clair: "Sans restreindre la portée de l'article 431..."

M. Bourbeau: Je n'ai pas demandé au ministre de lire l'article, j'ai demandé le sens de l'article. Peut-être que le ministre pourrait consulter un peu.

M. Clair: C'est un bout que le ministère des Transports connaît moins bien parce que ce sont plutôt les pouvoirs de taxation des commissions scolaires. Tout ce qu'on change, c'est le début. Auparavant, cela se lisait: "Sans restreindre la portée du paragraphe 1 de l'article 431 etc." Il n'y a rien de changé pour le reste. Voici ce qu'on change: "Sans restreindre la portée de l'article 431." La concordance consiste simplement en l'élimination du paragraphe 1. Le paragraphe 1, c'est tout ce qu'on refait à l'article 431.

Une voix: Cela explique les devoirs des commissaires.

M. Clair: Cela n'est pas changé. Tout ce qu'on change... L'article 431 actuel était le paragraphe 1 de l'article 431 précédemment.

M. Bourbeau: Hum!

M. Clair: C'est très convaincant! C'est cela!

M. Bourbeau: Moi, je veux comprendre. Je regrette, mais...

M. Clair: Regardez bien.

M. Bourbeau: Je veux bien croire que cela a été examiné par des avocats, mais...

M. Clair: Les notaires, il faut toujours tout leur expliquer!

M. Bourbeau: Il faudrait peut-être que le ministre commence par l'apprendre pour

pouvoir nous l'expliquer.

M. Clair: Regardez bien. Ce qu'il y a maintenant dans l'article 431, c'est ce qu'il y avait précédemment...

Une voix: L'article 441.

M. Clair: Non, non, l'article 431. Ce qu'il y avait au paragraphe 1 de l'article 431 se retrouve être maintenant l'article 431. Alors, on n'a plus à faire référence au paragraphe 1 de l'article 431, mais seulement à l'article 431.

M. Bourbeau: Je viens de comprendre. Que disait l'article 431, M. le ministre?

Une voix: Ce que dit l'article 431 présentement.

M. Clair: Il traitait, si on veut, de la même substance que ce dont traite maintenant l'article 431.

M. Bourbeau: Le problème est que je n'ai pas l'article 431.

Le Président (M. Gagnon): Cela va?

M. Clair: L'article 431, paragraphe 1, c'est maintenant l'article 431.

M. Bourbeau: Oui, d'accord. C'est le même article.

M. Clair: C'est le même article.

M. Bourbeau: C'est parce que je n'avais pas l'ancien article. Je l'avais ici, je m'excuse. Cela va.

Le Président (M. Gagnon): L'article 441 est adopté et l'article 10 est adopté, n'est-ce pas?

M. Bourbeau: C'est cela.

Le Président (M. Gagnon): Article 11?

M. Clair: À l'article 11, on a un amendement, M. le Président. Je propose que l'article 11 du projet de loi soit remplacé par le suivant: "L'article 504 de cette loi, modifié par l'article 370 du chapitre 72 des Lois de 1979, est de nouveau modifié par l'addition, après le quatrième alinéa, du suivant: Le conseil reçoit aussi, pour le compte des commissions scolaires, les subventions de transport scolaire que peut leur accorder le ministre des Transports et il leur transmet ces montants."

On remarque que c'est le même texte. C'est exactement le même texte; on l'ajoute après le quatrième alinéa plutôt que de remplacer le quatrième alinéa. C'est parce

que le ministre des Finances parraine un projet de loi qui touche ce même article et il voulait faire son amendement au même endroit que nous. Là, on décale un peu notre amendement pour lui laisser de la place pour présenter le sien et s'assurer que les deux amendements vont entrer en vigueur non pas l'un par-dessus l'autre, mais l'un à côté de l'autre, à défaut d'arriver en même temps.

M. Bourbeau: Il faut croire que le ministre des Finances a préséance sur le ministre des Transports.

M. Clair: Non, il a été obligé de se déplacer, lui aussi, je pense. Ils ont préparé un papillon et on les a soumis à la même torture.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement sera adopté?

M. Bourbeau: Maintenant qu'on a reçu les explications du ministre, on va y réfléchir deux secondes.

M. Clair: Cela ne doit pas être drôle de préparer un testament ici!

M. Bourbeau: Le ministre devrait savoir que je n'ai jamais fait de testament. Si le ministre veut faire son testament, qu'il aille en voir un autre. La même chose pour les contrats de mariage.

Une voix: Est-ce qu'il y a un lien entre les deux?

M. Bourbeau: Souvent ils les font en même temps. Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté? L'amendement est adopté et l'article 11 est adopté. L'article 12?

Modifications à la Loi sur l'enseignement privé

M. Clair: À l'article 12, on a un amendement le modifiant en remplaçant à la quatrième ligne de l'article 59.1 le mot "tout" par le mot "un" et en ajoutant à l'article 59.3 la phrase suivante: "Ces montants sont approuvés par le Conseil du trésor".

Le Président (M. Gagnon): Si vous voulez, on va les prendre comme on a fait tantôt, l'un après l'autre. On va commencer par regarder 59.1, ou plutôt 59 d'abord. Est-ce que l'article 59 est adopté?

M. Clair: Il reprend la formulation actuelle de l'article 59 en l'améliorant.

M. Bourbeau: Dans cet article, on fait

référence aux institutions privées et on dit que les institutions privées peuvent réclamer le coût qu'elles doivent assumer. Est-ce que c'est le coût déduction faite de la subvention reçue, parce que les institutions privées n'ont pas toutes le droit de recevoir des subventions? Est-ce qu'on fait ici la distinction entre les subventionnées et les non subventionnées?

M. Clair: On fait référence à 440.1 de cette loi et c'est là qu'on en parlait tantôt.

Le Président (M. Gagnon): Alors, l'article 59 est adopté. À 59.1, c'est là que le premier amendement du ministre arrive.

M. Clair: On remplace le mot "tout" par le mot "un". Il ne devrait pas y avoir une grosse discussion sur l'amendement.

M. Bourbeau: Est-ce que c'est débattable?

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bourbeau: Quant à l'amendement, il n'y a pas de problème.

M. Clair: Bon, au moins ça de fait.

Le Président (M. Gagnon): L'article 59.1 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Bourbeau: Ici, on termine en disant qu'elle peut réclamer le coût, "déduction faite des subventions accordées à ces fins." On n'a pas repris la même terminologie que dans le paragraphe précédent. Est-ce qu'il y a une raison? Pourquoi ici réfère-t-on aux subventions accordées alors que dans le paragraphe précédent, on disait 440.1?

M. Clair: C'est parce que, dans l'autre article, à 440.1, on disait déjà qu'on devait faire référence à 440.1.

M. Bourbeau: Pardon?

M. Clair: À 59, on fait référence à 440.1 qui prévoit cela déjà, alors qu'à 59.1 on n'y fait pas référence. C'est bonnet blanc, blanc bonnet.

M. Bourbeau: C'est deux façons différentes de procéder. C'est pour faire en sorte que les avocats aient encore plus de difficulté à se retrouver, non seulement les avocats, mais ceux qui ne le sont pas aussi. C'est pour être sûr que personne n'y comprendra absolument rien, sauf les avocats.

M. Clair: À 59, c'est quand une institution fait faire son transport par une commission scolaire alors qu'à 59.1, c'est

quand elle le fait elle-même.

M. Bourbeau: Je suis bien d'accord, oui. Oui, mais mes questions ne portaient pas sur ça. C'est sur la dernière ligne.

M. Clair: 440.1, ce n'est pas une commission scolaire.

Le Président (M. Gagnon): Comme il est minuit, je dois demander à la commission si vous êtes d'accord pour continuer et terminer les travaux? Je présume que oui. (minuit)

M. Bourbeau: Je suis d'accord. C'est pour bien démontrer, M. le Président, que nous travaillons dans un esprit constructif, lent, mais constructif.

M. Clair: Est-ce que je comprends que le député vient de reconnaître qu'il a un esprit lent?

M. Bourbeau: Je signalerai au ministre que ce n'est pas l'esprit, c'est...

M. Clair: Non, mais il a dit: Dans un esprit lent, mais constructif. Ce sont ses paroles.

M. Ouellette: J'ai au moins compris une chose comme profane. C'est qu'un notaire peut finir par comprendre pourquoi il ne comprend pas un avocat.

M. Bourbeau: Je vous ferai remarquer que le ministre nous amène des amendements comme ça à la dernière minute et cela change...

M. Clair: Changer un "tout" par un "un", ça complique la vie d'un gars!

M. Bourbeau: ... le sens des phrases. Vous savez, M. le ministre, qu'une virgule peut changer le sens d'une phrase.

Le Président (M. Gagnon): 59.1 sera-t-il adopté?

M. Bourbeau: Oui, c'est adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 59.2? Je présume...

M. Clair: Concordance.

Le Président (M. Gagnon): ... qu'il est adopté aussi. Adopté. Article 59.3, le deuxième amendement du ministre.

M. Clair: "Ces montants sont approuvés par le Conseil du trésor."

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est-il adopté?

M. Bourbeau: Oui, oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article tel qu'amendé est-il adopté?

M. Bourbeau: Pourquoi est-ce le ministre des Transports qui accorde des subventions? Est-ce que ce ne sont pas des subventions qui font partie de l'enveloppe? Ces institutions - on parle toujours des institutions privées - ne tombent-elles pas sous l'empire des commissions scolaires?

M. Clair: Ce sont des institutions indépendantes.

M. Bourbeau: Même pas pour les fins de transport? Pour les fins de transport, ne peuvent-elles pas... L'intention des...

M. Clair: On a vu tantôt qu'elles peuvent organiser elles-mêmes en tout ou en partie leur transport avec l'autorisation préalable du ministre des Transports, mais c'est le ministère qui... Remarquez que cela aurait bien pu être... Et cela a déjà été le cas, l'enveloppe budgétaire du transport scolaire a déjà été au ministère de l'Éducation, mais, étant donné que du transport, c'est du transport, cela a été envoyé depuis 1972 au ministère des Transports.

M. Bourbeau: Mais, dans le cas des collèges privés, des institutions privées qui feraient des ententes avec une commission scolaire - comme cela arrive actuellement et cela arrive souvent - à ce moment-là, cela ferait partie de l'enveloppe globale de la commission scolaire ou si le ministre donnerait quand même des subventions directes aux collèges privés?

M. Clair: C'est la commission scolaire qui reçoit alors directement la subvention, mais, pour pouvoir le faire pour une institution privée, il faut que le pouvoir soit dans la loi.

M. Bourbeau: Dans le cas de 59.3, on n'a fait référence qu'au cas où une institution privée décidait d'organiser elle-même son transport. À ce moment-là, le ministre pourra lui verser des subventions directement. C'est ça?

M. Clair: Non, non, le pouvoir est général et couvre les deux.

Le Président (M. Gagnon): 59.3 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 12, comprenant 59, 59.1, 59.2 et

59.3, est adopté. Article 13?

**Modifications à la Loi
sur les collèges d'enseignement
général et professionnel**

M. Bourbeau: L'article 13 supprime trois articles qui se retrouvent ailleurs.

M. Clair: C'est du réaménagement de texte, M. le Président.

M. Bourbeau: Oui, ils se retrouvent à l'article 14, je pense.

M. Clair: C'est ça.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 14? Il y a un amendement. M. le ministre.

M. Clair: Il y a encore un "tout" de trop. On enlève, à la troisième ligne de l'article 6.2, le mot "tout" et on le remplace par le mot "un".

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article est-il adopté?

M. Bourbeau: Vous parlez de quel article?

M. Clair: C'est finalement sensiblement la même chose que ce qu'on voyait tantôt, sauf que là, cela concerne les cégeps et les collèges.

Le Président (M. Gagnon): L'article 14 est-il adopté?

M. Bourbeau: Est-ce rigoureusement la même chose ou est-ce que ce sont des modifications?

M. Clair: Il doit y avoir des ajustements pour tenir compte de la réalité des cégeps. Il n'y a pas de subventions. C'est tout ce qu'il y a de différent.

Le Président (M. Gagnon): 6.1, 6.2 et 6.3 sont adoptés.

M. Bourbeau: Cela va.

Le Président (M. Gagnon): L'article 14 est adopté.
L'article 15?

**Modifications à la Loi
sur les subventions aux
commissions scolaires**

M. Bourbeau: C'est là qu'on annule les anciens articles.

M. Clair: C'est de la concordance, le pouvoir de subvention est maintenant prévu dans la loi conférant le pouvoir d'organisation du transport scolaire.

Le Président (M. Gagnon): L'article 15 est-il adopté?

M. Bourbeau: Une minute, je suis en train de regarder...

Le Président (M. Gagnon): Cela allait bien.

M. Bourbeau: On conserve le paragraphe 1 de l'article 11, si je me souviens bien. C'est cela?

M. Clair: Il ne reste plus grand-chose dans cette loi.

M. Bourbeau: Il reste le paragraphe 1 de l'article 11.

Le Président (M. Gagnon): À l'article 16, M. le ministre, vous avez un amendement. L'article 15 est adopté, si j'ai bien compris?

Une voix: Adopté.

**Nouveaux pouvoirs accordés
aux commissions de transport**

M. Clair: Je propose de modifier l'article 6 du projet de loi no 31.

M. Bourbeau: L'article 6?

M. Clair: 16, pardon... en remplaçant dans le paragraphe 2 le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 251 par le suivant: "La commission de transport a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale ou de cette commission scolaire recoupe celui où elle opère en vertu de l'article 211." En fait, on avait oublié "commission régionale".

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 16 est adopté?

M. Bourbeau: Un petit instant. Étant donné qu'on arrive dans la séquence où il y en a plusieurs qui sont identiques, on pourrait peut-être les regarder rapidement et, après, ce sera plus facile pour les autres. C'est là qu'on introduit...

M. Clair: À l'article 16?

M. Bourbeau: "La commission de transport peut effectuer des voyages spéciaux et des voyages à charte-partie sur son territoire."

M. Clair: Mais l'amendement est adopté?

Le Président (M. Gagnon): Oui.

M. Bourbeau: Avant cela, si je comprends bien, il y avait un droit de premier refus en faveur de la CTCUQ dans tous les cas de charte-partie. Maintenant, elle a un droit comme tout le monde.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: C'est cela le sens, je pense.

M. Clair: Si on veut mettre en ordre le volet de polyvalence sur la charte-partie, il faut retirer à la CTCUQ l'exclusivité, en quelque sorte, de ce genre de transport en cette matière; pour le faire, on va toucher à toutes les commissions de transport au fur et à mesure.

M. Bourbeau: Même chose pour le transport scolaire. Il y avait aussi un droit de premier refus ou de premier preneur, je pense. Est-ce que les commissions de transport public n'avaient pas ce droit, non?

M. Clair: En transport scolaire, non.

M. Bourbeau: Alors, pourquoi le troisième paragraphe de l'article 16: "peut conclure un contrat de transport scolaire"?

M. Clair: Vous avez raison.

M. Bourbeau: Il y en avait. Il fallait obtenir une lettre de la commission de transport public avant de négocier. Ce doit être pour cela, d'ailleurs, que vous avez mis le troisième paragraphe; sans cela, vous n'auriez pas eu besoin de le mettre.

Le Président (M. Gagnon): L'article 16 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Bourbeau: Un instant, il nous reste le dernier paragraphe. Le dernier paragraphe de l'article 16, est-ce que ce n'est pas le même texte que l'amendement que vous

venez de nous donner? Quelle différence y a-t-il entre les deux?

M. Clair: Régionale. Il manque les mots "de cette commission régionale".

Le Président (M. Gagnon): D'accord, adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 17, qui comprend l'article 252?

M. Clair: Cet article 17, c'est pour faire la concordance à la suite du retrait de l'approbation des tarifs de transport d'écoliers par la Commission des transports du Québec.

M. Bourbeau: Cela enlève la juridiction préalable de la Commission des transports sur les contrats de transport d'écoliers?

M. Clair: C'est ça.

M. Bourbeau: Donc, est-ce qu'on peut dire dorénavant que quand des transporteurs voudraient faire des visites touristiques...

M. Clair: Cela n'est pas changé. C'est déjà le cas.

M. Bourbeau: Le ministre pourrait-il nous expliquer comment ça fonctionnait auparavant? Je voudrais savoir exactement ce qui est modifié. Il y avait un cas de premier refus, là aussi, je pense, n'est-ce pas? Il y avait un premier refus au niveau de la CTCUQ, pour les visites touristiques. Cela ne dit pas grand-chose.

M. Clair: C'est compliqué!

M. Bourbeau: J'ai compris!

M. Clair: Parfait!

M. Bourbeau: Je pense que le ministre est plus nerveux que moi cette fois-ci.

Le Président (M. Gagnon): L'article 17 est adopté. À l'article 18, vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Clair: Oui, exactement le même, M. le Président. Je vais le lire. "En remplaçant, à la deuxième ligne, les mots "l'article" par les mots "les articles" et en remplaçant, dans le paragraphe 2, le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 313 par le suivant: "La commission a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission

régionale ou de cette commission scolaire recoupe celui où elle opère en vertu de l'article 269."

M. Bourbeau: Peut-on dire que, à l'égard de l'article 18, c'est exactement la même chose qu'à l'article 16, mot à mot? Il n'y a pas de modification, sauf les références qui sont différentes?

M. Clair: Exactement.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 18 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

M. Clair: On parle de la commission régionale deux fois au lieu d'une fois.

Le Président (M. Gagnon): L'article 19?

M. Clair: Même chose que tantôt.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 19, comprenant aussi 314, c'est évident.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 20?

M. Clair: M. le Président, c'est encore le même amendement: "En remplaçant, à la deuxième ligne, les mots "l'article" par les mots "les articles" et en remplaçant, dans le paragraphe 2, le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 244 par le suivant:

"La commission de transport a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale ou de cette commission scolaire recoupe son territoire."

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Adopté.
(0 h 15)

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté. L'article 20, tel qu'amendé, est adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 21 qui comprend l'article 248?

M. Clair: Même chose, encore une fois, M. le Président.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 22?

M. Clair: Je pense que j'ai un amendement pour vous.

Une voix: La même chose.

M. Clair: En remplaçant, à la troisième ligne, le mot "et" par une virgule.

Des voix: Ah!

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bourbeau: Est-ce que c'est débattable, M. le Président?

M. Clair: Et en remplaçant, M. le Président...

Des voix: Ah!

M. Clair: ... dans le paragraphe 2, le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 102...

M. Bourbeau: Je pense que, si c'est débattable, on pourrait peut-être parler de l'importance des virgules dans les textes. Cela ferait l'objet d'une discussion assez longue, de 20 minutes, peut-être.

Des voix: Ah!

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais vous souligner qu'il y a des...

M. Clair: Si cela intéresse le député, qu'il fasse une composition là-dessus, qu'il me l'envoie et je la corrigerai.

M. Bourbeau: ... avocats qui ont déjà perdu des procès à cause d'une virgule. Je pourrais vous citer des cas célèbres. Est-ce que vous voulez que je les cite?

M. Clair: Il y a même des notaires qui ont été condamnés.

Des voix: Ah!

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté, je présume.

M. Clair: J'en ai un deuxième, M. le Président, sur le même article. C'est en remplaçant, dans le paragraphe 2, le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 102 par le suivant: "La commission...

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Il est adopté.

M. Clair: Oui? Mais je n'ai pas eu le temps de le lire.

Le Président (M. Gagnon): Mais il faut que vous le lisiez quand même.

M. Clair: "La commission a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale ou de cette commission scolaire recoupe celui où elle opère en vertu des articles 47 et 48."

Le Président (M. Gagnon): Adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 22, tel qu'amendé, est adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 23, qui comprend l'article 103?

M. Clair: Concordance avec les autres.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 24?

M. Clair: J'ai un amendement pour vous, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Oui, j'ai vu cela.

M. Bourbeau: Mais pour l'article 24, ce sera un peu plus long parce qu'on est rendu sur la rive sud de Montréal et il faut faire attention.

Des voix: Ah!

M. Bourbeau: C'est une commission de transport qui...

M. Clair: L'article 24 est modifié en remplaçant, dans le paragraphe 2, le dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 76 par le suivant: "La commission a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale ou de cette commission scolaire recoupe celui où elle opère en vertu des articles 19 et 20."

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est-il adopté?

M. Bourbeau: J'ai une question à poser au ministre concernant l'amendement. Quand vous dites "en dehors de son territoire", est-ce que vous parlez du territoire de la Commission de transport de la rive sud elle-même? Est-ce que cela comprend Métropolitain sud ou seulement la Commission de transport de la rive sud elle-même?

M. Clair: Attendez un peu que je me retrouve. C'est le territoire de la CTRSM et non pas de sa filiale, Métro sud.

M. Bourbeau: La filiale n'est pas comprise là-dedans?

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Vous reconnaissez donc que la filiale est une entité séparée.

M. Clair: Je ne parlerai qu'en présence de mon avocat.

Des voix: Ah!

Une voix: Et surtout pas devant un notaire.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement est adopté? Oui. L'article 24?

M. Clair: Attendez un peu!

M. Bourbeau: C'est le ministre qui ne veut plus l'adopter.

M. Clair: Attendez un peu! Vous allez me montrer la loi de la CTRSM.

M. Bourbeau: On peut la sortir. C'est la loi no 84.

M. Clair: Je veux la voir après ce que vous venez de me dire. Il semblerait que l'article 20 couvre le territoire de Métro sud.

M. Bourbeau: L'article 20, c'est l'Outaouais, M. le Président. Je pense que le ministre est dans les patates.

Une voix: Vous parlez de l'article 24.

M. Bourbeau: L'article 24. L'article 20, c'est l'Outaouais.

M. Clair: Oui, mais je parle de l'article 24 où on parle des articles 19 et 20.

M. Bourbeau: Ah! Je retire mes paroles.

Une voix: C'est le notaire qui était dans les pommes.

M. Bourbeau: On a accéléré depuis un bout de temps. On s'en vient bien, hein?

M. Clair: On pourrait passer à l'autre et y revenir.

M. Bourbeau: Vous êtes bloqué sur la CTRSM?

M. Clair: Non. C'est parce que la question est pertinente et je voulais juste être sûr de la réponse que je donne.

Le Président (M. Gagnon): On va passer l'article 24.

M. Clair: On y reviendra.

Le Président (M. Gagnon): L'article 25?

M. Clair: Concordance avec les autres, comme tantôt.

Le Président (M. Gagnon): L'article 25 est adopté. L'article 26?

M. Clair: C'est simplement une reformulation de cet article en supprimant la référence qui est faite au transport scolaire.

M. Bourbeau: Je m'excuse. Vous avez dit quoi, au juste?

M. Clair: J'ai dit qu'on supprimait la référence qui est faite, dans cet article au transport scolaire.

M. Bourbeau: "De la commission", c'est la Commission des transports du Québec, ça?

Le Président (M. Gagnon): Vous aviez un amendement à l'article 26. L'amendement, c'est 26.1.

M. Clair: Pour l'instant, c'est 26. On introduira tantôt 26.1.

M. Bourbeau: On est rendu où exactement?

M. Clair: On est à 26.

Le Président (M. Gagnon): Je commence à être perdu, c'est vrai.

M. Clair: Tout ce qu'on fait, c'est une reformulation de l'article en supprimant la référence qui était faite au transport scolaire. Concordance.

Le Président (M. Gagnon): Alors,

paragraphe 53 de 26, adopté?

M. Bourbeau: Une seule question avant qu'on l'adopte. Quand, dans cet article, on parle de "la commission", on parle de la Commission des transports du Québec? On parle de quoi, au juste?

M. Clair: On parle de la Commission des transports du Québec, je pense bien.

M. Bourbeau: Je voudrais faire remarquer une chose au ministre que je lui avais dite au mois de juin dernier. Quand on lit le projet de loi au complet, si vous le regardez, vous avez parfois des articles où on dit "la commission, où on parle de "la commission de transport" de "la commission, la corporation". C'est dans un de mes projets de loi. Je vais le sortir, cela vaut la peine que je revienne là-dessus. Il y a un endroit où c'est tellement mêlé qu'on peut à peine s'y retrouver.

Une voix: Il faudrait un avocat.

M. Bourbeau: Un bon avocat, à part ça. Il faut presque consulter un notaire.

M. Clair: C'est effectivement la Commission des transports du Québec.

M. Bourbeau: Voyez-vous ce que je veux dire, si on regarde à partir des articles 16 et suivants, on pourrait regarder l'article 16, on parle de la CTCUQ et, dans les paragraphes, on dit: "la Commission de transport peut effectuer des voyages." Là, on parle de la Commission de transport de Québec.

M. Clair: C'est sûr qu'une fois qu'on resitue cet article dans sa loi il s'interprète, il se comprend.

M. Bourbeau: Après cela, quand on arrive à l'article 18, on réfère à la CTCUM et on parle de "la commission".

M. Clair: C'est dans la loi constitutive de la commission. D'accord.

M. Bourbeau: Quand on arrive à la CTCRO, on reprend les mots "la commission de transport". La CTL, on parle de "la commission", etc. Après ça, on arrive à la CTRSM, on réfère à "la commission". À 77, on dit: "La commission doit soumettre ses tarifs à la Commission des transports du Québec."

M. Clair: Je vais arrêter le député là-dessus et j'en fais une question de règlement. Ce dont il parle, je sais que ça crée toujours des problèmes, mais quand on amende plusieurs lois comme cela, on n'a pas

d'autre choix que de référer à l'appellation qui est prévue dans chacune des lois amendées. On n'a pas le choix.

M. Bourbeau: Oui, je suis bien d'accord, M. le ministre.

Le Président (**M. Gagnon**): Sur la question de règlement.

M. Bourbeau: J'ai étudié beaucoup les lois, moi aussi, mais je veux quand même, sur la question de règlement, vous dire ceci: À l'article où on est présentement, l'article 26, que cela devient encore plus évident, le point que je veux faire. On dit: "La corporation est réputée être titulaire d'un permis de la commission." On a employé les mots "la commission" dans tous les articles précédents pour désigner les commissions de transport et, dans cet article ici, les mots "la commission" désignent la Commission des transports du Québec. Vous noterez que, dans le paragraphe précédent, l'article 25 où on amende l'article 77, on réfère à la Commission des transports du Québec sous le nom Commission des transports du Québec, alors que, dans l'article suivant, on réfère à la commission seulement pour encore désigner la Commission des transports du Québec. Il y a deux articles qui se suivent et qui ne réfèrent pas à la Commission des transports du Québec sous le même vocable.

M. Clair: Qui n'amendent pas la même loi.

M. Bourbeau: Je comprends, M. le ministre.

M. Clair: En tout cas, je n'ai rien à dire là-dessus.

M. Bourbeau: Moi, j'ai quelque chose à dire là-dessus. J'avais souligné cela au mois de juin dernier en vous disant qu'au Québec, quand on réfère à la Commission des transports du Québec, à moins qu'on ne parle à des spécialistes comme vous et ceux qui vous accompagnent, les gens pensent toujours que c'est la Commission de transport de Québec. Cela crée beaucoup de confusion dans le public, les mots "la Commission des transports du Québec" parce que cela ressemble beaucoup trop au vocable qu'on emploie pour désigner les commissions de transport. J'avais suggéré d'étudier la possibilité de désigner la Commission des transports du Québec comme la Régie des transports du Québec et je vous avais même souligné qu'il y avait une étude qui avait été faite et que j'avais au mois de juin dernier qui disait qu'effectivement c'était beaucoup plus une régie qu'une commission. Si on pouvait un jour - je vous fais une suggestion très constructive - amender la Loi sur les

transports pour désigner la commission comme étant la Régie des transports du Québec, on éviterait tous ces problèmes qui reviennent chaque fois qu'on étudie les lois. Je dois avouer que, personnellement, cela crée de la confusion et ce serait intéressant d'en avoir le moins possible. D'ailleurs, cela s'appelait autrefois la Régie des transports du Québec, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): Ce point étant soulevé, est-on prêt à adopter l'article 26, paragraphe 53?

M. Bourbeau: Je l'ai souligné au ministre au mois de juin et je le souligne encore.

M. Clair: Je connais très bien le problème. Cela comporterait des inconvénients de revenir à l'appellation "Régie des transports", tout comme cela pourrait comporter certains avantages. Je ne veux pas entamer de débat là-dessus, M. le Président.

M. Bourbeau: Moi non plus. Je veux seulement le souligner au ministre.

M. Clair: J'en suis bien conscient.

Le Président (M. Gagnon): L'article 53 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté.

M. Clair: On peut revenir, M. le Président...

Le Président (M. Gagnon): Oui, à 26, à votre amendement.

M. Clair: ... à l'article de tantôt.

Le Président (M. Gagnon): Allons à l'article...

M. Clair: 24.

Le Président (M. Gagnon): Voulez-vous, on va finir 26?

M. Clair: Il n'est pas fini, 26?

Le Président (M. Gagnon): Vous avez un amendement, vous avez dit, à 26?

M. Clair: C'est d'ajouter un nouvel article, 26.1, après l'article 26.

Le Président (M. Gagnon): C'est un nouvel article.

M. Clair: C'est un nouvel article qu'on

va ajouter.

Le **Président** (M. Gagnon): On va y revenir.

M. Clair: Pour revenir à CTRSM, à l'article 24...

Le Président (M. Gagnon): 24.

M. Clair: ... les articles 19 et 20 couvrent non seulement le territoire juridique de la CTRSM, mais également celui de sa filiale, Métro sud.

M. Bourbeau: Est-ce la même chose pour Laval?

M. Clair: J'ai l'impression que cela doit être la même chose pour toutes les autres.

M. Bourbeau: Est-ce que Laval a une filiale? Je pense qu'elle n'a pas de filiale.

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Non? Mais ils ont un territoire. Quand ils font du service en dehors dans le grand territoire qui excède la ville de Laval, est-ce que cela vaut pour ce territoire aussi? Ils ont des lignes qui excèdent leur territoire.

M. Clair: Je ne sais pas comment est défini dans la loi de Laval son territoire. C'est le même principe parce que c'est la notion de région desservie, finalement, qui est retenue.

M. Bourbeau: Donc, on peut dire que la CTRSM et la CTL peuvent conclure des contrats de transport d'écoliers dans tous ces grands territoires.

M. Clair: C'est cela.

Le **Président** (M. Gagnon): L'article 24, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté.

M. Clair: Après l'article 26, M. le Président, je propose d'ajouter un article 26.1 qui se lirait comme suit: "Cette loi est modifiée par le remplacement du deuxième alinéa de l'article 63 par le suivant: Elle est alors soumise à la juridiction de la commission, sauf dans le cadre d'une exploitation faite en vertu des articles 67 et 67.1." C'est, en fait, M. le Président, un article de concordance - on le verra tantôt - pour permettre aux corporations municipales ou intermunicipales de transport de pouvoir faire du transport de personnes handicapées

en dehors de leur territoire. Mais l'article 26.1 est strictement de concordance.
(0 h 30)

M. Bourbeau: Quand vous parlez des articles 67 et 67.1...

M. Clair: Ils vont venir tantôt.

M. Bourbeau: ... quelle loi est-ce?

M. Clair: On est toujours dans la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales.

M. Bourbeau: En fait, quand on dit que "la corporation est réputée être titulaire d'un permis", c'est qu'elle n'a pas besoin de permis.

M. Clair: Où lisez-vous ça?

M. Bourbeau: À l'article 53.

M. Clair: Non, mais on est à 26.1, à l'article 63.

M. Bourbeau: Je reviens à l'article suivant, je lisais le premier pour mieux comprendre le deuxième.

M. Clair: Bon, d'accord.

M. Bourbeau: Étant donné que ce sont de nouveaux amendements qui nous arrivent, j'aime autant vérifier, si vous n'avez pas d'objection, M. le ministre. À l'article 67.1...

M. Clair: C'est celui que je vous ai expliqué ce matin. Pour introduire les articles 67 et 67.1, il faut faire ça. Celui-là, il est de concordance.

M. Bourbeau: D'accord, s'il est de concordance, on va l'adopter.

Le Président (M. Gagnon): Le nouvel article 26.1 est adopté?

M. Bourbeau: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Nous en sommes à l'article 27. Est-ce que l'article 27 est adopté?

M. Clair: Cet article 64 est supprimé de manière à enlever l'exclusivité des corporations pour l'accomplissement, sur leur territoire, de voyages à charte-partie - comme tantôt - et il n'y a pas lieu de reprendre le même texte que pour les commissions de transport, puisque l'article précédent, qui reprend l'article 53, maintient la présomption selon laquelle les corporations sont titulaires de permis pour les fins de la charte-partie.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 27 est adopté. À l'article 28, vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Clair: Oui, voici l'amendement pour vous, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. le ministre.

M. Clair: "Modifier l'article 28 en remplaçant le dernier alinéa de l'article 66 par le suivant: "La corporation a compétence pour exécuter, même en dehors de son territoire, un contrat qu'elle a conclu avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale ou de cette commission scolaire recoupe celui où elle opère en vertu des articles 4 et 67."

M. Bourbeau: C'est 67.1, ça? Ce n'est pas l'amendement qu'on nous a donné.

M. Clair: Non, vous êtes rendu plus loin que nous.

M. Bourbeau: Je m'excuse.

M. Clair: C'est toute la série de modifications pour ajouter les mots "commission régionale".

M. Bourbeau: Je m'excuse, mais là, vous nous avez donné un amendement à quel article? L'article 28.1?

M. Clair: À l'article 28.

M. Bourbeau: A-t-on l'amendement?

M. Clair: Oui, vous l'aviez. Il s'agit simplement d'ajouter les mots "commission régionale".

M. Bourbeau: C'est que je n'avais pas le papillon ici. Vous avez ajouté les mots "ou une commission régionale"?

M. Clair: C'est ça: "avec une commission régionale ou avec une commission scolaire pourvu que le territoire de cette commission régionale".

M. Bourbeau: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 28 est adopté. L'article 28, qui comprend l'article 66, est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

M. Clair: M. le Président, je propose

d'ajouter, après l'article 28, un article 28.1 qui se lirait comme suit:

"Cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 67, du suivant:

"67.1 La corporation, sans permis, a juridiction pour conclure une entente avec une municipalité qui ne fait pas partie de son territoire, ni du territoire d'une autre corporation ou d'une commission de transport, pour assurer un service de transport spécial pour les personnes handicapées. L'entente doit prévoir la durée et les modalités du service, le montant de la contribution de la municipalité et elle doit préalablement être approuvée par le ministre des Transports." En fait, c'est pour permettre à des municipalités voisines d'une corporation municipale ou intermunicipale de transport de pouvoir contracter avec cette corporation pour les fins de transport de personnes handicapées. Il y a déjà un cas. Je disais Rock Forest ce matin, mais ce n'est pas Rock-Forest, c'est Ascot-Corner.

M. Bourbeau: Ce n'est pas loin. C'est tout près.

M. Clair: Je le sais.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que le nouvel article 28.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 29?

Modifications au Code de la sécurité routière

M. Bourbeau: Là, on arrive dans les lumières, les feux verts.

M. Clair: Correction à l'article 29, M. le Président. C'est une correction de référence dans le code, en remplaçant l'article 206 par l'article 218.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Ce sont les feux jaunes, l'installation de feux jaunes non autorisés.

M. Clair: Je ne sais pas exactement à quoi cela fait référence, mais tout ce qu'on fait, c'est...

Le Président (M. Gagnon): L'article 269?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 30? L'article 270?

M. Clair: C'est un peu la même chose.

C'est une correction de référence par la suppression de l'article 218.

M. Bourbeau: Cela n'a-t-il pas pour effet de réduire l'amende dans ce cas-là?

M. Clair: On avait oublié des amendes.

Des voix: Ah!

M. Bourbeau: Oui, les amendes sont réduites de 50 \$ à 100 \$ à 25 \$ à 50 \$, je crois, dans ce cas-là.

Une voix: C'est parce qu'il y a...

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre serait d'accord qu'on prenne son témoignage et qu'il soit inscrit à votre nom?

M. Clair: Oui.

Des voix: Ah!

M. Clair: Il semble, M. le Président, qu'il y avait quelqu'un qu'on devait mettre à l'amende ou qu'on ne mettait pas. Il semble qu'on ne visait que le chauffeur avec l'amende et que, maintenant, en corrigeant la référence, on vise également le propriétaire. Dans ce cas-là aussi, on réduit l'amende.

Une voix: Au lieu de 50 \$ à 100 \$, c'est de 25 \$ à 50 \$.

M. Ouellette: On vous laisse l'adopter vous-même. Enfin, il y a une réduction de l'amende. Selon vous, toute amende ou toute augmentation de taxes, c'est une erreur. On la réduit enfin.

M. Bourbeau: C'est parce que le ministre des Finances avait trop d'argent dans son budget.

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

M. Bourbeau: C'est bien une réduction d'amende?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Pour le cas de l'article 218.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Alors, l'article 270 est adopté. L'article 30 est adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 31,

qui comprend l'article 386?

M. Clair: Là, on supprime, M. le Président, la définition de "autobus affecté au transport d'écoliers", de manière à permettre à des adultes autres que des surveillants de monter à bord. On a jugé plus simple de se fier à Larousse ou au Petit Robert quant à la définition d'"autobus affecté au transport d'écoliers" plutôt que d'essayer de patenter une définition qui serait devenue de plus en plus compliquée au Code de la sécurité routière. D'ailleurs, je pense que le député de Laporte, au moment de l'étude article par article du projet de loi sur le Code de la sécurité routière, s'était opposé à cette définition complexe.

Le Président (M. Gagnon): L'article 31, qui comprend l'article 386, est adopté.

M. Blouin: Les membres de l'Opposition, vous avez décidé de vous fier au Petit Robert.

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Vous voulez parler du grand Robert, pas du petit Robert.

Le Président (M. Gagnon): L'article 32?

M. Bourbeau: Si vous voulez parler de grandeur, on pourrait parler de...

M. Ouellette: Si on parlait de l'épaisseur.

Le Président (M. Gagnon): L'article 32? À l'ordre, s'il vous plaît! Cela va bien.

M. Clair: Alors, on remplace le mot "écoliers" par le mot "personnes", étant donné l'ouverture des circuits de transport scolaire à une clientèle adulte.

Le Président (M. Gagnon): L'article 387 de l'article 32 est adopté.

M. Bourbeau: Un instant!

Le Président (M. Gagnon): Excusez-moi! Ne vous choquez pas!

M. Bourbeau: Je ne me choque pas du tout. C'est seulement pour remplacer...

M. Clair: On remplace le mot "écoliers"...

M. Bourbeau: Par "personnes".

M. Clair: ... par "personnes".

M. Bourbeau: Cela va.

Le Président (M. Gagnon): L'article 32 est adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 33?

M. Clair: Même chose, M. le Président.

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 34?

M. Clair: Comme l'article 32, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Clair: Oui, c'est la même chose.

Le Président (M. Gagnon): L'article 35?

M. Clair: L'article 35? Voulez-vous que je vous explique tout ça en détail?

M. Bourbeau: On aimerait bien cela que vous fassiez état de la question.

Le Président (M. Gagnon): L'article 35 est-il adopté?

M. Bourbeau: Est-ce que vous pourriez nous faire un exposé, M. le ministre, de ce qu'est l'article 35?

M. Clair: Certainement, je vais faire cela rapidement. C'est la correction d'erreurs de références à des articles qui tiennent responsable non seulement le chauffeur d'un véhicule, mais aussi le propriétaire, alors que l'article 500 exige que le propriétaire soit à bord du véhicule pour que sa responsabilité soit retenue. Ces mauvaises références aux articles 100, 200, 10.2, 39.3, 107, 364, 418, 421, 422, 423 et 433 rendraient inopérantes ces dispositions qui ont justement pour but d'atteindre le propriétaire du véhicule, qu'il soit ou non à bord. Par ailleurs, il fallait ajouter en référence les articles 89, 90 et 318.

M. Bourbeau: C'est très clair, mais j'ai quand même quelques questions. Vous enlevez la responsabilité du propriétaire dans certains cas, si j'ai bien compris.

M. Clair: Non, au contraire, on l'introduit comme cela aurait toujours dû être.

M. Bourbeau: Il va falloir qu'on se comprenne. L'ancien article 500, dans le premier paragraphe, M. le ministre, dit que le propriétaire est tenu responsable s'il survient des événements même sans son

consentement, si l'automobile est en possession d'un tiers. Le deuxième paragraphe dit: "Dans le cadre d'une infraction à un des articles qui sont mentionnés ou à un règlement municipal, le propriétaire n'est cependant responsable que s'il est démontré qu'il était le conducteur du véhicule au moment de l'infraction ou qu'il se trouvait dans le véhicule." Le deuxième paragraphe dit que le propriétaire doit être dans le véhicule ou en être le conducteur. C'est ce paragraphe qu'on amende. D'accord? On amende ce paragraphe et on dit que, dans le cadre de ces articles, "le propriétaire n'est cependant responsable que s'il est démontré qu'il était le conducteur du véhicule ou qu'il se trouvait dans ce véhicule." Là, vous amendez l'article en question. Je vais revenir à l'article. Vous enlevez des articles qui étaient dans l'ancien Code de la sécurité routière et qui ne sont plus dans le nouveau.

Exemple: Prenez l'article 88. L'article 88 était dans l'ancien article 500, paragraphe 2, et ne se retrouve... Pas de problème. Il y en a qui n'y sont pas. Je ne me souviens plus. Je les avais notés. Prenons l'article 307, par exemple. Il était dans l'ancien code et ne se retrouve pas dans le nouveau. Qu'est-ce qui arrive, s'il n'y est plus? L'article 307, c'était le conducteur d'un véhicule commercial n'ayant pas pris le repos réglementaire. Autrefois, quand il y avait une infraction et que le conducteur n'avait pas pris le repos réglementaire, le propriétaire n'était pas tenu responsable à moins qu'il n'ait été lui-même dans le véhicule. Est-ce que cela veut dire qu'aujourd'hui le propriétaire sera tenu responsable? Est-ce que le sens de cela, c'est de remettre au propriétaire une responsabilité qu'il n'avait pas selon l'ancien article?
(0 h 45)

M. Clair: En fait, le problème, c'est que si le propriétaire n'était pas à bord, il ne pouvait pas être tenu responsable, tandis que là, avec les amendements, on peut le tenir responsable même s'il n'est pas à bord.

M. Bourbeau: Et c'est le même cas pour certains autres articles qui n'étaient pas dans l'ancien.

M. Clair: L'article 500, si vous voulez, et l'article 102 l'illustrent très bien.

M. Bourbeau: L'article 102?

M. Clair: À l'intérieur de l'article 500, vous voyez "dans le cadre d'une infraction à l'un des articles" et il y a une énumération. Prenez, par exemple, l'article 102.

M. Bourbeau: C'est un apprenti conducteur faisant l'objet d'une suspension.

M. Clair: L'article 102, c'est: "Un propriétaire ou un locataire ne peut laisser conduire un véhicule routier par une personne dont le permis de conduire ou le permis d'apprenti conducteur fait l'objet d'une suspension", tandis qu'on ne pouvait pas le tenir, comme tel, responsable s'il n'était pas dans le véhicule. Là, on transforme cela.

M. Bourbeau: Le but de l'article est de rendre le propriétaire du véhicule responsable de certains incidents qui se produisaient autrefois. Je vois que dans la liste il y a, par exemple: "Un conducteur conduisant un véhicule dont les pneus sont munis d'antidérapants non autorisés." Alors, vous allez tenir le propriétaire responsable. Il ne l'était pas avant.

M. Clair: C'est cela. Autrement dit, l'article 102 tenait le propriétaire responsable, tandis que, lorsqu'on arrivait à l'article 500, c'est là que se produisait la difficulté.

M. Bourbeau: À 102, la Loi sur la sécurité routière.

M. Clair: C'est cela, toujours, parce qu'autrement dit, on faisait une condition additionnelle à 500. Il fallait qu'il soit à bord et on laissait donc un espace vide.

M. Bourbeau: Par exemple, "Un conducteur conduisant un véhicule portant une charge plus longue que le véhicule d'un mètre à l'avant ou de deux mètres à l'arrière", autrefois, le propriétaire n'était pas responsable s'il n'était pas dans le véhicule. Maintenant, il va l'être de toute façon.

M. Clair: Il faudrait que je réfère à mon amendement. C'est ce qui serait le principe.

M. Bourbeau: Oui. À ce moment-là...

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: ... vous êtes sûr que c'est pour rendre le propriétaire plus responsable?

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Je tiens à jeter un dernier coup d'oeil sur ces cas. J'en ai trois ou quatre ici.

M. Clair: Vérifiez un par un.

M. Bourbeau: Il y en a un, 418, un conducteur conduisant un véhicule "dont le chargement n'est pas solidement attaché, bien tenu ou suffisamment couvert". Encore là, c'est le propriétaire qui va être tenu

responsable à l'encontre du conducteur?

M. Clair: Oui, effectivement, le but était de rendre responsable le propriétaire à 418. C'est ce qui était le but.

M. Bourbeau: 418, cela peut toujours aller. 364, c'est un conducteur immobilisant son véhicule sur la voie publique "pour faire le plein d'essence, ou de manière à obstruer la circulation ou l'accès à une propriété privée." Trouvez-vous cela logique de pénaliser le propriétaire dans le cas où c'est le conducteur qui immobilise le véhicule? Il me semble que là, cela devient un peu exorbitant de pénaliser le propriétaire. C'est à 364.

M. Clair: Dans le nouveau texte de loi, 364 n'est pas là, par exemple.

M. Bourbeau: Il est éliminé, celui-là?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: D'accord, cela va.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 36? M. le ministre, vous avez un amendement?

Modifications à la Loi sur les cités et villes

M. Clair: Oui, j'ai un amendement, M. le Président. L'article 36 du projet de loi no 31 est modifié en remplaçant à la deuxième ligne les mots "de la sous-section" par les mots "des sous-sections"; ensuite, en remplaçant le titre de la sous-section 22.1 par le suivant: De l'organisation d'un service de transport en commun et, troisièmement, en ajoutant après l'article 467.5 la sous-section et les articles suivants:

"Sous-titre 22.2— Des contrats de transport de personnes handicapées.

Article 467.6 Le conseil peut contracter avec une corporation municipale de transport ou une corporation intermunicipale de transport pour assurer un service de transport spécial pour les personnes handicapées de la municipalité. Le contrat doit prévoir la durée et les modalités du service, le montant de la contribution de la municipalité et il doit préalablement être approuvé par le ministre des Transports.

"467.7 L'article 467.6 ne s'applique pas à une municipalité située dans le territoire d'une corporation municipale ou intermunicipale de transport ou d'une commission de transport."

C'est ce qu'on avait discuté tantôt.

M. Bourbeau: Je n'ai pas d'objection à Ça.

M. Clair: Adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 467.1 est adopté?

M. Bourbeau: Un instant, je voudrais jeter un coup d'oeil.

M. Clair: En fait, c'est tout l'article qui est adopté.

M. Bourbeau: Si vous enlevez les mots "d'appoint", c'est parce que vous ne voulez pas utiliser ces mots-là ou quoi? Quelle est la raison pour retrancher les mots "d'appoint"?

M. Clair: Le titre n'est pas à la bonne place.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que les amendements sont adoptés?

M. Bourbeau: Où ce titre aurait-il dû être?

M. Clair: J'ai l'impression qu'il ne couvre pas uniquement ça.

M. Bourbeau: Reprenez-vous les mots "d'appoint" ailleurs ou si vous ne les reprenez pas ailleurs?

M. Clair: C'est qu'effectivement ça couvre beaucoup plus que ça.

M. Bourbeau: Alors, vous préférez employer un terme plus générique?

M. Clair: Plus générique.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que les amendements sont adoptés?

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que les articles 467.1, 467.2, 467.3, 467.4 et 467.5 sont adoptés avec les amendements?

M. Clair: Et mes articles 467.6 et 467.7?

Le Président (M. Gagnon): On va commencer par adopter de 467.1 à 467.5 inclusivement.

M. Bourbeau: Là, on tombe dans le Code municipal, après ça, ce sont les mêmes choses.

M. Clair: Absolument.

M. Bourbeau: C'est identique?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 467.6 fait partie de l'amendement. Est-ce qu'il est adopté?

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 467.7 est-il adopté lui aussi?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Le titre qui est changé à 22.1 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Et l'article 36 est adopté? C'est ça?

M. Clair: C'est ça.

M. Bourbeau: Adopté.

Modifications au Code municipal

M. Clair: M. le Président, à l'article 37, j'ai un amendement. Je propose de modifier cet article en remplaçant, à la deuxième ligne, les mots "de la section" par les mots "des sections" et de remplacer l'article 398f par le suivant: "398f L'article 398b ne s'applique pas à une corporation dont le territoire fait partie du territoire d'un organisme public de transport en commun ou à une corporation dans le territoire de laquelle un titulaire de permis de transport en commun fournit un service similaire au service projeté à moins que ce titulaire ne soit partie au contrat avec cette corporation; et c, en ajoutant, après l'article 398f, la section et les articles suivants: Section VII C Les contrats de transport de personnes handicapées;

"398g. Toute corporation locale peut contracter avec une corporation municipale de transport ou une corporation intermunicipale de transport pour assurer un service de transport spécial pour les personnes handicapées de la municipalité. Le contrat doit prévoir la durée et les modalités du service, le montant de la contribution de la corporation locale et il doit préalablement être approuvé par le ministre des Transports;

"398h. L'article 398g ne s'applique pas à une corporation locale dont le territoire fait partie du territoire d'une corporation municipale ou intermunicipale de transport ou d'une commission de transport."

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Les

amendements sont adoptés. Les articles sont adoptés aussi.

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Cela veut dire que l'article 37 est adopté, tel qu'amendé.

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 38? L'article 38 est adopté.

M. Bourbeau: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 39?

M. Clair: Adopté.

M. Bourbeau: À l'article 39...

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: ... je veux simplement rappeler au ministre les remarques que faisait le député de Portneuf en début de séance au sujet de la proclamation de la loi. Je pense que le ministre nous a dit qu'on ne proclamerait pas la loi avant d'avoir eu la chance de tenir la commission parlementaire. Est-ce que c'est cela?

M. Clair: Ce qui est dit est dit.

M. Bourbeau: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Le projet de loi no 31, Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives, est adopté avec des amendements. Je prierais le rapporteur, le député de Rousseau, d'en faire rapport à l'Assemblée nationale. Je remercie les membres de cette commission ainsi que les employés qu'on a encore gardés au travail jusqu'à une heure aussi tardive.

M. Bourbeau: M. le Président, les cas où il y a eu des divisions? Est-ce que vous notez dans le rapport que tout n'a pas été adopté sans division?

Le Président (M. Gagnon): Cela paraît dans le rapport.

M. Bourbeau: C'est parce que, dans votre conclusion, vous n'avez pas fait mention qu'il y avait eu des divisions.

M. Clair: M. le Président, au niveau de l'adoption sur division en commission parlementaire, ce n'est que rapporté au

journal des Débats, article par article.

M. Bourbeau: Mais la conclusion, c'est que le projet de loi est adopté sans division.

M. Clair: Je pense que le rapport...

Le Président (M. Gagnon): Avec des amendements.

M. Clair: ... ne fait état que des amendements.

Le Président (M. Gagnon): Avec des amendements, oui.

M. Clair: M. le Président.

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

M. Clair: ... je vous remercie de votre patience, de nous avoir endurés jusqu'à une heure du matin. Vous savez que ce n'est pas notre faute.

M. Bourbeau: Je dois relever les paroles du ministre.

M. Clair: Je n'ai blâmé personne.

M. Bourbeau: Je ferai remarquer au ministre que les délais n'ont pas été inutiles. Ils ont permis d'améliorer la loi sous certains aspects. J'espère que le ministre nous en sait gré.

Le Président (M. Gagnon): Merci beaucoup. La commission des transports ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 58)