



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32^e Législature

Commission permanente des transports

Audition d'organismes et étude des
projets de règlement concernant le
transport scolaire

Le mardi 9 mars 1982 - No 51

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-2641
M. André Bourbeau	B-2642
Auditions	
Association des propriétaires d'autobus du Québec	B-2644
Association du transport écolier du Québec	B-2647
Conseil scolaire de l'île de Montréal	B-2653
Commission scolaire des Mille-Îles	B-2656
Commissin de transport de la Communauté urbaine de Québec	B-2656
Étude des règlements	
Règlement sur le transport scolaire	B-2661
Octroi des contrats	B-2662
Règles budgétaires	B-2677
Mode de subvention des institutions privées	B-2682
Arrêt de service imputable au transporteur	B-2685
Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers	B-2689

Autres intervenants

M. Jacques Rochefort, président

M. Raymond Mailloux
M. René Blouin
M. Michel Pagé
M. Claude Lachance
M. Yves Beaumier
M. Robert Middlemiss

- * M. Paul Noreau, Association des propriétaires d'autobus du Québec
- * M. Yvon Saucier, Association du transport écolier du Québec
- * M. Michel Charlebois, idem
- * M. Guy D'Amours, Conseil scolaire de l'île de Montréal
- * M. Roger Cyr, Commission scolaire des Mille-Îles
- * M. Léonce Bouchard, Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec
- * M. Liguori Hains, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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 mardi 9 mars 1982

**Audition d'organismes et étude des projets de règlement
concernant le transport scolaire**

(Seize heures treize minutes)

M. Michel Clair

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission élue permanente des transports se réunit aux fins d'étudier trois projets de règlement concernant le transport scolaire, le règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers, le règlement sur le transport scolaire et les règles budgétaires sur le transport des écoliers.

Les membres de cette commission sont MM. Blouin (Rousseau), Bourbeau (Laporte), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Gauthier (Roberval), Lachance (Bellechasse), LeBlanc (Montmagny-L'Islet) qui remplace Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mailloux (Charlevoix), Middlemiss (Pontiac), Ouellette (Beauce-Nord), Vaillancourt (Orford).

Peuvent aussi intervenir MM. Assad (Papineau), Baril (Arthabaska), Beaumier (Nicolet), Caron (Verdun), Grégoire (Frontenac), Maciocia (Viger), Mathieu (Beauce-Sud), LeMay (Gaspé) qui remplace M. Perron (Duplessis) et M. Rodrigue (Vimont).

M. Bourbeau: M. le Président, je voudrais faire une substitution, remplacer M. Mathieu (Beauce-Sud) par M. Pagé (Portneuf).

Le Président (M. Rochefort): Alors, M. Pagé (Portneuf) remplace M. Mathieu (Beauce-Sud).

Alors, est-ce qu'on pourrait procéder à la nomination d'un rapporteur, s'il vous plaît?

M. Clair: Je voudrais proposer, M. le Président, le député de Rousseau.

M. Bourbeau: Est-ce que c'est une motion débattable, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Sûrement.

Une voix: Combien d'heures?

Une voix: Vous avez droit à 30 heures.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

M. le député de Rousseau est désigné rapporteur de cette commission.

M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Clair: Merci, M. le Président. La réforme du transport scolaire a été lancée le printemps dernier en mai-juin, et elle a procédé très rapidement, compte tenu des délais assez courts dans lesquels on devait agir. Le ministère des Transports a, dans un premier temps, déposé un livre blanc sur la réforme du transport scolaire, en vue de faire connaître aux intervenants quels étaient les grands paramètres de la réforme qu'envisageait de réaliser le gouvernement. À

la suite de la publication de cet énoncé de politique, le ministère des Transports a reçu un grand nombre de mémoires de la part des différents intervenants, que ce soient l'Association des transporteurs écoliers du Québec, la Fédération des commissions scolaires, certaines commissions de transport. On a tenté, autant que faire se peut, d'en tenir compte dans l'élaboration du projet de loi 31 qui a été adopté, comme vous le savez, à la fin du mois de décembre dernier. Par la suite, au moment de l'adoption du projet de loi 31, j'avais pris l'engagement, compte tenu que la réforme est quand même très substantielle... La présence aujourd'hui dans les galeries du salon rouge d'un grand nombre de personnes témoigne justement de l'intérêt de ces gens pour cette réforme qui, somme toute, malgré certains points d'interrogation dans différents milieux. On n'a jamais satisfaction pleine et entière lorsqu'une réforme d'envergure survient, mais personnellement je suis très satisfait du travail qui a été accompli par les fonctionnaires. Notamment au niveau de la prise en considération des demandes qui nous provenaient des différents milieux, on peut dire que c'est une réforme qui aura été réalisée avec la collaboration des principaux intéressés.

Alors, en décembre dernier, il a été décidé à l'Assemblée nationale de tenir cette commission parlementaire. Entre-temps, jusqu'après la date limite qu'on s'était donnée pour le dépôt des mémoires, nous avons tenu compte au ministère des Transports, autant que faire se peut, des différents points de vue qui nous ont été exprimés et nous avons consolidé dans trois documents, comme vous l'avez souligné, cette réforme au niveau réglementaire. Le premier règlement, c'est le règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport

des écoliers, qui reprend substantiellement les dispositions qui existaient déjà en matière de normes de sécurité, si on veut, des véhicules affectés au transport des écoliers. Un deuxième règlement, qui donne suite au projet de loi no 31, s'appelle le règlement sur le transport scolaire, et enfin il y a un troisième document: Les règles budgétaires.

Dès que ces documents ont été prêts, nous avons essayé de les communiquer. On est resté en contact tout le temps avec au moins des représentants de chacun des grands points de vue, le monde scolaire, le monde des transporteurs, le monde des commissions de transport. Jusqu'à la toute dernière minute nous avons reçu des commentaires sur des améliorations possibles à apporter à cette réglementation, à ces règles budgétaires.

Sans commettre de précédent qui nous serait reproché par nos leaders respectifs à la Chambre, malgré que le mandat de la commission ne soit pas dans ce sens, je pense qu'il y a une disposition dans notre règlement qui pourrait nous permettre, si mes collègues de l'Opposition, à qui j'ai eu le temps d'en glisser un mot juste avant le début de la séance... Si mes collègues ministériels et de l'Opposition concouraient, nous pourrions, puisque notre horaire de travail va jusqu'à 18 heures ce soir et de 20 heures à 22 heures, compte tenu de la présence dont je suis heureux, d'un grand nombre de personnes qui vont pouvoir voir quelle genre de discussions on peut avoir en commission parlementaire sur une réforme comme celle-là. Compte tenu de leur présence et sans vouloir porter préjudice à ceux qui n'auraient pas été convoqués auparavant, je n'aurais aucune objection personnellement à ce qu'un certain nombre de représentants, ceux qui pourraient nous en manifester le désir dans les minutes qui vont suivre, puissent venir à la table des témoins - non pas des témoins, des invités, c'est ma déformation professionnelle - à la table du public, communiquer à la commission permanente des transports leurs points de vue.

Je pense que, si on avait, par exemple - je le fais simplement à titre indicatif; si d'autres en manifestaient le désir, probablement que, d'ici 18 heures, on pourrait entendre quatre ou cinq groupes - les représentants de l'ATEQ, j'ai eu l'occasion de saluer le président, le vice-président et les gens de l'ATEQ qui sont présents, il y a des représentants du conseil scolaire de l'île de Montréal qui sont présents également. J'ai vu des représentants, dans les galeries, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Bien spontanément, en voyant ces gens, je me suis dit qu'il serait peut-être intéressant d'entendre les points de vue des transporteurs. S'il y a des gens de l'APAQ ou d'autres associations, ils

pourraient s'identifier, on pourrait suspendre la séance pendant quatre ou cinq minutes, le temps de dresser une courte liste.

Si jamais il y avait dans l'assistance vingt groupes qui désiraient se faire entendre, mon collègue, le critique de l'Opposition en matière de transport et moi, devrions essayer de nous entendre sur un nombre de groupes qui soit aussi restreint que possible. Si on pouvait entendre quatre ou cinq opinants sur cette réglementation, sur les règles budgétaires, cela ne pourrait qu'éclairer les discussions qu'on pourrait avoir ce soir, à compter de vingt heures. Ma proposition est la suivante. Je pense que notre règlement nous le permet. Si l'Opposition est d'accord, on ne devrait pas se faire disqualifier comme membres de l'Association nationale pour cela. Si mon collègue de l'Opposition qui a manifesté tantôt un intérêt pour cela était d'accord, on pourrait suspendre les travaux cinq ou six minutes, le temps de voir quels sont les groupes qui désirent être entendus.

Je sais qu'on pourrait me reprocher de ne pas avoir lancé cette invitation préalablement, mais je pense que la façon dont nous avons procédé au cours de cette réforme, à savoir publication d'un énoncé de politique, réception d'un grand nombre de mémoires, prise en considération de ces mémoires, mise en forme du règlement et des règles budgétaires, je pense qu'il y a eu un effort de consultation assez large qui a été fait, mais on pourrait coiffer cela de ce que je viens de proposer.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Laporte sur cette question.

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: M. le Président, il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue, comme M. le ministre, à tous les gens qui nous font l'honneur de leur visite cet après-midi. Il me fait également plaisir de saluer tous les députés à cette table et, plus précisément, le député de Charlevoix, ici à ma gauche qui, comme tout le monde le sait, est l'ancien ministre des Transports. Il est sûrement, sans vouloir insulter qui que ce soit, celui qui a le plus d'expérience et le plus de connaissances dans ce domaine, étant donné le nombre d'années au cours desquelles il a servi au ministère des Transports.

J'aimerais également souligner que c'est sous son administration que la réforme du transport scolaire au Québec a été amorcée en 1974. Vous me permettrez, M. le Président, de citer uniquement un paragraphe du communiqué émis par l'ATEQ et qui dit, à l'égard de cette réforme de 1974, que "cette manière d'opérer a permis un service hors pair à la population étudiante et contribué à hausser la qualité sécuritaire du

service à un degré d'excellence."

Je pense qu'il faut quand même reconnaître que la réforme de 1974, si elle n'était pas parfaite et si elle est devenue assez onéreuse avec le temps, a quand même été très intéressante pour le transport scolaire. Elle a contribué, je pense, à améliorer un service qui n'existait pratiquement pas avant ou qui existait à un état anarchique. Je pense qu'il y a lieu de rendre hommage au député de Charlevoix.

Lors de l'étude des crédits, au printemps 1981, l'Opposition avait souhaité et exhorté le gouvernement à réformer le transport scolaire qui était devenu avec le temps un problème et nous avons applaudi, évidemment, lorsque le gouvernement a présenté un projet de loi à l'automne 1981. Nous avons collaboré d'une façon, je pense, exemplaire à l'adoption de la loi 31, au mois de décembre, et le ministre se souviendra qu'à ce moment-là l'Opposition a tout fait pour tenter d'aider le ministre à adopter son projet de loi avant les vacances de Noël. Nous l'avons fait dans un climat de coopération et sous la promesse formelle que le ministre tiendrait une commission parlementaire justement en début d'année afin de nous permettre d'étudier la réglementation et d'éviter ainsi que la réglementation arrive dans le décor sans que les intéressés aient eu le temps de l'examiner.

Nous avons également exhorté le ministre - il me permettra de lui rafraîchir la mémoire - à tenir une audition de tous les intervenants au cours de la même commission parlementaire. Malheureusement, à ce moment-là, nos désirs n'avaient pas été exaucés. Je suis heureux de voir que le temps a fait son oeuvre et qu'après deux mois et demi, les suggestions de l'Opposition ont finalement convaincu le ministre. Il s'est repenti et, aujourd'hui, enfin, il ouvre la porte à tous les intervenants, ce qui permet de conclure...

M. Clair: Je serais curieux de voir le journal des Débats.

M. Bourbeau: ... que même si l'Opposition ne remporte pas toujours des victoires, à la longue, quand on parle le langage du bon sens, ça finit toujours par être compris.

Alors, M. le Président, c'est avec beaucoup de plaisir que l'Opposition accepte d'entendre ceux qui voudront se faire entendre ici à la barre aux témoins, comme disait le ministre tout à l'heure. En ce qui concerne l'ensemble de la réglementation - puisque qu'on va en discuter après coup - je tiens à dire que nous sommes d'accord, d'une façon générale, avec ce qui a été déposé. Il y a certainement des points précis avec lesquels nous ne sommes pas d'accord. Nous

en ferons état un peu plus tard au cours de l'étude de cette réglementation. Je tiens simplement à dire que nous allons donner notre assentiment dans la mesure où la réglementation va permettre de maintenir la qualité et la sécurité du transport. Je vous remercie, M. le Président.

M. Clair: M. le Président, est-ce que je comprends qu'on s'entendrait pour, jusqu'à 18 heures, de la façon la plus souple possible, entendre les personnes qui voudraient se faire entendre et, entre 20 heures et 22 heures, étudier la réglementation comme on l'avait prévu?

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a consentement sur cette question?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Donc, consentement. Nous allons suspendre nos travaux pour quelques minutes pour dresser la liste et l'ordre des intervenants. Nous reprendrons nos travaux immédiatement après.

M. Clair: J'invite les principaux groupes intéressés à se faire entendre à venir nous rencontrer. On pourrait se donner un point de l'encontre ici, en arrière, à côté du président.

Le Président (M. Rochefort): La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise de la séance à 16 h 37)

Le Président (M. Rochefort): La commission des transports reprend ses travaux.

La commission a décidé d'entendre les cinq organismes qui en ont fait la demande. Nous entendrons donc M. Paul Noreau, secrétaire associé de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec; M. Yvon Saucier, président de l'ATEQ; M. Guy D'Amours, conseil-cadre gestion du Conseil scolaire de l'île de Montréal; M. Roger Cyr, de la Commission scolaire des Mille-Îles de l'île Laval, et M. Léonce Bouchard, président de la CTCUQ, dans l'ordre que je viens d'énumérer.

Nous vous allouerons environ une quinzaine de minutes chacun au cours desquelles vous aurez l'occasion de nous faire part de vos commentaires sur les trois projets de règlement que nous avons à étudier et ensuite, s'il y a lieu, les membres de la commission vous poseront un certain nombre de questions.

Je demanderais donc immédiatement à

M. Paul Noreau, secrétaire associé de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, ainsi qu'à ses invités de prendre place à la table des témoins.

Pour les fins du journal des Débats, je vous demanderais de vous identifier et ensuite de faire part aux membres de la commission de vos commentaires sur les trois projets de règlement.

**Association des propriétaires
d'autobus du Québec**

M. Noreau (Paul): Paul Noreau, secrétaire de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, dite APAQ.

Des voix: Bonjour.

Le Président (M. Rochefort): Bienvenue parmi nous.

Vous pouvez y aller.

M. Noreau: Nous avons fait parvenir aux membres de la commission - je ne sais pas s'ils l'ont reçu - un bref mémoire concernant les trois documents. Le document où on s'est attardé est surtout celui concernant le transport scolaire. Notre première suggestion est à l'article 12 où il est dit qu'une commission scolaire doit offrir d'abord à un organisme public de transport le transport scolaire qui est fait dans son territoire. Nous, de notre association, suggérons que semblable privilège doit aussi être accordé aux détenteurs de permis de transport en commun qui exploitent aussi des services de transport urbain dans des centres urbains ou dans des villes de la province.

Si les grandes villes ont besoin d'un transport public, je pense que les petites villes en ont aussi besoin. En 1974, il avait été convenu que les commissions scolaires devaient négocier des contrats de transport scolaire avec ceux qui donnaient le service de transport dans les villes ou dans les centres urbains. Cela a permis, dans bien des cas, de conserver le transport. Si cette décision n'avait pas été prise, il y a plusieurs villes actuellement qui bénéficient encore d'un transport en commun non subventionné et qui n'auraient plus de transport. Si on veut, dans ces mêmes villes, que le transport continue de se donner - d'abord, ils ne sont nullement rentables, très déficitaires - ce sera grâce à l'apport du transport scolaire qui permet de maintenir des structures qui servent aussi pour le maintien du transport en commun. C'est notre première recommandation.

La deuxième recommandation, à l'article 24: Il est dit qu'une commission scolaire ou une institution d'enseignement peut, dans les 30 jours qui suivent l'ouverture des soumissions, négocier de gré à gré avec toute personne. On pense que

cela n'est pas raisonnable, que cela ne devrait pas être là. Tout de même, si cette décision est prise, il faudrait que la différence qui, actuellement, est fixée à 5% de la plus basse soumission, soit à 10% de la plus basse soumission, pour éviter qu'il y ait du patronage ou des injustices envers ceux qui, depuis de nombreuses années, font du transport scolaire.

La troisième recommandation, aux articles 18 et 27: On exige un chèque visé au cautionnement d'exécution équivalant à 50% du prix du contrat. On croit que les 20% qui existent actuellement seraient suffisants. D'ailleurs, l'expérience a démontré qu'il n'y a jamais eu exécution du cautionnement pour défaut d'un transporteur.

La quatrième recommandation, aux articles 26 à 28: Il est question des stipulations minimales des contrats. Nous pensons qu'il devrait aussi y en avoir d'autres pour garantir la survie des services de transport scolaire. À ce sujet, notre première suggestion est qu'il faudrait que, dans le contrat ou dans la réglementation, il soit stipulé que les paiements aient lieu à tous les quinze jours comme présentement. Parce que les engagements des transporteurs, surtout au point de vue personnel... Il faut au moins qu'ils soient payés à tous les quinze jours. Alors, ils ont besoin des sommes nécessaires pour faire face à leurs obligations.

Deuxième recommandation quant aux contrats, lorsqu'il y a une suspension du transport non imputable aux transporteurs, actuellement, la réglementation prévoit que les dix premiers jours seront payés en totalité. On sait que souvent il y a arrêt de transport et que le transporteur doit quand même faire venir ses employés sur le "stand by" parce qu'il peut y avoir reprise des activités. Alors, c'est une réglementation qui existe actuellement et elle devrait être reprise dans la nouvelle réglementation. Après dix jours, c'est la même stipulation qu'actuellement, que le transporteur soit payé 60% du prix du contrat.

Advenant une grève chez les transporteurs scolaires et, naturellement, l'arrêt du transport, la suspension du transport sera imputable à sa faute. Mais il ne faudrait pas que l'on fasse comme on a déjà fait dans le passé, qu'on arrive à décréter l'annulation des contrats du transport scolaire, comme cela s'est déjà fait. Alors, le transporteur serait pris dans une position intenable, se rendant à des demandes déraisonnables de la part de ses employés, ou il ferait face à l'annulation des contrats. Alors, c'est la faillite qui le guette au bout du chemin. Il faudrait qu'il y ait une stipulation, parce que le règlement 11, à la suite d'un jugement déclaratoire obtenu, a dit que la commission scolaire ne pouvait pas annuler les contrats. Mais le règlement 11

n'étant plus là, est-ce qu'actuellement les transporteurs seraient protégés contre une menace d'annulation des contrats, face à une grève de leurs employés?

Enfin, pour les règles budgétaires, nous faisons une seule recommandation, car le taux d'indexation retenu n'a pas été indiqué dans le projet de réglementation. Nous croyons qu'il doit s'agir de l'indice du coût du transport, parce que c'est cet indice qui détermine réellement l'évolution des prix dans le domaine du transport et non pas l'indice général du prix à la consommation. (16 h 45)

Voici, ce sont les recommandations que nous faisons et nous les avons faites dans l'espoir que le transport scolaire puisse se poursuivre avec la même qualité qu'actuellement. C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci.
M. le ministre.

M. Clair: Très rapidement, M. le Président. En ce qui concerne l'article 12, je pense que dans le corps même de la réforme on trouve une bonne partie de la réponse à la question de M. Noreau à savoir que, puisque la réglementation permettra, dans un premier temps, la négociation avec le transporteur qui est déjà en place, les transporteurs auxquels il fait allusion, à savoir des transporteurs qui sont détenteurs d'un permis de la Commission des transports du Québec et qui font également du transport scolaire, sont déjà, à la suite de la réforme de 1974, sur place et seront donc "dans une situation privilégiée" pour négocier un contrat avec la commission scolaire, puisqu'ils sont déjà sur place. Maintenant, je prends note du commentaire de M. Noreau là-dessus et on va aviser très rapidement quant à savoir s'il est possible de tenir compte un peu plus encore de cette préoccupation.

En ce qui concerne l'article 24, je crois que l'écart de 5% est, en soi, suffisant puisqu'un écart de 10% dans ce cas-là signifierait des sommes de l'ordre probablement de 2000 \$ à 2500 \$, j'émetts un chiffre moyen, si on veut, et je pense que le frein que M. Noreau recherche est dans les 5%, qu'il est suffisant, et le fait de passer à 10%, ce serait, à toutes fins utiles, éliminer d'autres possibilités que la soumission publique.

En ce qui concerne le cautionnement d'exécution équivalent à 50% du prix du contrat, actuellement, si on regarde au niveau des travaux publics, des grands travaux, par exemple, on m'a indiqué que le cautionnement d'exécution exigé était généralement de l'ordre de 50%, mais, étant donné qu'effectivement notre objectif n'est pas d'augmenter les coûts du transport scolaire, on va prendre cela en très sérieuse

considération, malgré le fait que, même si, auparavant, c'était 20% dans un grand nombre de secteurs, la norme gouvernementale est de 50%.

En ce qui concerne les articles 26 à 28, la plupart des points soulevés par M. Noreau seront des dispositions qui se retrouveront au contrat qui interviendra entre un transporteur scolaire et la commission scolaire en question.

Enfin, en ce qui concerne le taux d'indexation, la proposition que j'ai soumise au Conseil du trésor et au Conseil des ministres demande de tenir compte davantage de l'indice des prix dans le transport et faire la moyenne arithmétique de l'indice des prix à la consommation, plus l'indice des prix en transport, en divisant par deux, ce qui fait qu'ainsi on tiendrait compte du fait que l'industrie du transport, le secteur transport scolaire, est un secteur du transport, mais je pense que le fait d'appliquer purement et simplement la norme de l'indice des prix en transport aurait continué de comporter une contribution gouvernementale beaucoup trop forte par rapport au prix réel dans le transport scolaire. J'ai essayé de faire cela le plus rapidement possible, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le ministre.

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, je pense qu'il y a beaucoup des observations qui ont été faites par M. Noreau qui reviennent dans les autres documents, entre autres celui de l'ATEQ. En en parlant une fois, probablement qu'on n'aura pas besoin d'en reparler une deuxième fois après. Tout simplement, à l'article 12, est-ce que les organismes de transport comme le vôtre sont compris dans la définition d'un organisme public de transport? Je ne le pense pas, c'est un organisme privé qui fait du transport public.

M. Clair: C'est un détenteur de permis de la Commission des transports du Québec.

M. Mailloux: Ce n'est pas cela qui est indiqué.

M. Clair: Dans le règlement actuel, c'est un organisme public de transport, donc une commission intermunicipale, municipale ou une commission de transport, mais les personnes que M. Noreau voudrait qu'on inclue sont les détenteurs de permis de la Commission des transports du Québec.

M. Bourbeau: Ceux qui font du transport public dans des endroits où il n'y a pas de commission de transport ou de corporation intermunicipale de transport, à mon avis, je pense bien que ces gens-là, nous devrions également leur donner le privilège

d'être ceux auxquels les commissions scolaires devraient s'adresser en premier lieu puisque, dans ces endroits-là, il n'y a pas évidemment de transport public normal; moi, je trouve cette position assez raisonnable.

Pour ce qui est du fameux article 24 où on permet, après qu'une soumission a été ouverte, de rejeter les soumissions et de négocier un contrat avec toute autre personne, pourvu qu'il y ait une différence de 5%, nous pensons que c'est un très dangereux précédent à introduire dans le jeu des négociations et dans le jeu des soumissions. Si on commence à permettre, une fois que les soumissions ont été reçues, à quiconque, même quelqu'un qui n'était même pas soumissionnaire, de s'introduire dans le dossier et d'obtenir le contrat à un prix inférieur de 5%, c'est ouvrir la porte à des abus, à des critiques, à l'arbitraire, à une foule de problèmes que le ministre connaît sûrement autant que moi. On reviendrait peut-être exactement à la jungle qui existait avant que M. Mailloux décide d'apporter un peu de réforme dans ce domaine en 1974. Je ne vois pas comment on peut souscrire à cette clause. Je parlais justement il y a quelques jours à quelqu'un qui est dans le domaine, qui me disait: Le lendemain que les soumissions sont ouvertes, je peux faire un appel téléphonique à deux ou trois bonshommes et dire: Écoute, si tu veux un contrat, tu peux l'avoir à 95% du montant du plus bas soumissionnaire, amène-toi, on signe demain matin. Je lui ai répondu: Je n'aurai même pas besoin de faire d'appels téléphoniques, vous allez recevoir des appels de gens qui vont vous offrir d'avoir le contrat à 95%, surtout s'il s'agit de contrats importants où les montants sont en haut de 1 000 000 \$. On peut penser que pour 5% sur 1 000 000 \$ ou 1 500 000 \$, il y a toujours moyen de compresser la soumission et de décrocher le contrat dans ces cas. Ou bien il faudra augmenter à 10% ou bien il faudra trouver une autre façon, mais je ne pense pas que ce soit la trouvaille du siècle, en ce qui nous concerne, de toute façon.

En ce qui concerne la suspension des paiements après deux jours en cas de grève non imputable aux transporteurs, la position de l'APAQ est tout à fait défendable. Puisque ces gens sont liés par contrat et doivent payer des salaires pendant deux semaines dans des cas de grèves, par exemple, de grèves d'enseignants, on ne voit pas pourquoi le gouvernement cesserait les paiements au bout de deux jours, puisque, par contrat, ils doivent payer pendant deux semaines, je crois. Il me semble qu'on devrait au moins respecter le délai auquel eux-mêmes sont tenus.

Il reste évidemment la question du taux d'indexation retenu. Le ministre s'est gardé toute latitude avec une phrase qui ne veut

pas dire grand-chose et qui permet de compresser à peu près comme on veut. Le texte qui est employé, on pourra y revenir ce soir. Vous avez la possibilité de dire, à peu près au moment où vous voulez: Dans ce cas, on pense que c'est trop cher, on coupe, mais il n'y a pas de paramètres du tout d'établis. Ce qui fait penser que pour les 4% qu'on avait évoqués dans le livre blanc comme étant la compression que le gouvernement voulait appliquer et qui ont été réduits à 2%, vous allez chercher les autres 2% en utilisant cette clause au fur et à mesure des besoins du ministère.

Ce sont à peu près les remarques que j'avais à faire sur votre intervention. Je ne sais pas si d'autres veulent en faire.

Le Président (M. Rochefort): Merci.

M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais simplement faire une observation quant à ce qui est dit sur l'article 12 et appuyer un peu ce que mon collègue de Laporte vient d'avancer, en ce sens que, dans le règlement, on invite les transporteurs publics qui sont dans le milieu à faire une soumission; le transporteur privé qui est un transporteur d'écoliers fait probablement aussi de la charte-partie. Ce qui m'inquiète davantage, c'est ceci: S'ils ne sont pas privilégiés comme les commissions de transport, là où il n'y a pas de transport en commun, je pense qu'on a constaté dans le passé qu'il y a eu de la syndicalisation assez avancée dans tout le transport scolaire. Si on ne met pas une différence de 10% entre ce qui est indiqué dans le règlement et ce qui devrait être indiqué, on verrait peut-être de nombreux transporteurs nouveaux arriver et concurrencer avec 5% de moins, avec des employés non syndiqués. Je me demande ce que cela apporterait sur l'ensemble de la concurrence qui s'établirait alors. Est-ce que des gens pourraient avoir du "cheap labour" pendant des mois ou des années et pourraient concurrencer la syndicalisation qu'a dû affronter l'ensemble des transporteurs scolaires, avec les coûts afférents, je l'avoue? C'est un point d'interrogation que le ministre devrait avoir à l'esprit, parce que cela va sûrement jouer; s'il y a de la concurrence et s'ils ne sont pas privilégiés comme les commissions de transport, ceux qui sont sur place auront sûrement une concurrence mortelle des entreprises dont les employés ne seront pas syndiqués.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Les membres de cette commission vous remercient, M. Noreau.

J'inviterais maintenant M. Yvon Saucier, président de l'ATEQ.

M. Saucier, je vous demanderais d'identifier les personnes qui vous

accompagnent.

**Association du transport écolier
du Québec**

M. Saucier (Yvon): Oui, M. le Président. Avec moi, il y a le vice-président, M. Jean-Yves Bourgault et M. Michel Charlebois, le directeur général de l'ATEQ. Beaucoup de transporteurs sont également ici avec moi.

Le Président (M. Rochefort): Parfait. Si vous voulez nous faire part de vos commentaires, s'il vous plaît.

M. Saucier: Mon premier commentaire est certainement d'abord pour vous remercier et remercier le ministre de nous avoir donné l'occasion de pouvoir communiquer avec vous autres, de donner le point de vue des transporteurs, ceux qui ont à oeuvrer dans ce domaine depuis nombre d'années. On constate heureusement - on vous en félicite - un changement pas mal accentué du livre blanc - on a préparé un mémoire dans lequel on le contestait - dans la réglementation qu'on retrouve aujourd'hui. Il est évident que nous avons souligné des points déjà et on vous souligne encore cet après-midi des points très majeurs pour nous autres sur lesquels nous voudrions que vous portiez une attention spéciale. Encore une fois, je remercie tous les membres de cette commission d'avoir bien accepté de nous entendre cet après-midi.

Il est évident que ce qui nous a toujours préoccupés, c'est la sécurité et je pense que, depuis la réforme de 1974, on a pu offrir un transport sécuritaire. Si on regarde les statistiques, je pense que nous sommes actuellement le modèle le plus sécuritaire en Amérique du Nord. On est donc fier, le Québec est fier de pouvoir offrir un tel service à la gent la plus précieuse, celle des enfants.

Il y a des points qui nous tiennent à coeur et dont on voudrait bien continuer à discuter dans le domaine de la sécurité, par exemple les berlines. Vous savez que, dans la réglementation, on a réglementé les autobus d'écoliers et aussi les véhicules d'écoliers, les minibus et on n'a rien fait concernant les berlines. Nous autres, nous appuyons, nous demandons qu'on élimine une fois pour toutes les berlines, si on veut continuer d'avoir un transport sécuritaire. Au pis aller, si vous voulez les garder absolument, il va falloir les rendre aussi très sécuritaires, parce qu'actuellement, c'est aberrant ce qu'on voit. On sera blâmé par la population, c'est évident. Si un accident arrive à une berline, on dira: Ah! le transport scolaire; ah! le péril jaune, tout ce que vous voudrez. On est tanné de cela. On est conscient que, chez nous, lorsqu'on a réglementé les autobus d'écoliers, les véhicules d'écoliers, on était

d'accord, mais à condition que ce soit le plus sécuritaire possible. Donc, un transport sécuritaire, c'est bien important pour nous autres.

(17 heures)

Il est également très important, si on veut continuer d'offrir un service sécuritaire, d'avoir un contrat. Comme on l'a indiqué dans les recommandations qu'on a faites - vous les avez étudiées les unes après les autres - le contrat est très important pour nous parce que ça nous permet de fonctionner avec quelque chose sur lequel on peut se guider. Ensuite, il est important, lorsque l'on construit les autobus, si on nous demande des recommandations concernant les normes de construction, concernant la réglementation des véhicules d'écoliers, il faudrait que les constructeurs d'autobus soient aussi réglementés.

Il y a un point qu'on ne retrouve pas dans la réglementation. On nous a dit que ça viendrait plus tard. Pour nous, c'est un problème majeur. Actuellement, on retrouve le problème des chartes-parties. On était heureux quand le livre blanc nous a permis 200 kilomètres de distance. Là, on ne retrouve rien. Actuellement, la population crie très fort. Vous savez, à la suite du livre blanc, à la suite de cette orientation, on a dit: Enfin, on va pouvoir offrir nos services à la population du Québec. On était d'accord avec le livre blanc. On a envoyé un communiqué à nos membres disant: Oui, c'est la recommandation du livre blanc. On est allé de bonne foi dans cette optique-là. La seule chose qu'on a eue, c'est 300 \$ par la tête pour plusieurs d'entre nous. Alors, ça nous a un peu chatouillés. On a dit à nos membres: Écoutez, n'en faites plus. Mais les associations qui ont goûté à ça, qui ont aimé ça - parce qu'il y a beaucoup de petites associations de clubs de hockey, de clubs de ski, qui ont pu bénéficier de ces services à un coût qui est quand même raisonnable - sont du jour au lendemain privées de ça. Elles étaient heureuses d'avoir le livre blanc mais, actuellement, elles sont devant un problème.

Ensuite, il y a une chose dans nos recommandations qui est très importante, c'est la limite de temps allouée à une commission de transport, ou à une commission intermunicipale, pour donner une réponse. Supposons que l'on offre un service à la commission intermunicipale et qu'elle répond deux ou trois mois après; on se retrouve, comme on dirait en langage vulgaire, Gros-Jean comme devant, sans savoir où l'on va. Au moins, qu'ils mettent une limite. On avait fixé à dix jours cette limite; c'est ce qu'on retrouvait avant, dans l'ancien règlement. L'esprit de l'article 12, on considère que c'est dans ce même esprit qu'on retrouve soumission et, après, négociation. Nous, on aimerait retrouver -

pour que tout le monde se comprenne - négociation après soumission. Je pense que si on veut continuer à avoir un service sécuritaire, il faut quand même que cette négociation se fasse. Je pense que c'est dans l'esprit de cette commission qu'une franche négociation se fasse avec les transporteurs actuels. Alors, au lieu d'aller en soumission en premier, je pense qu'on devrait intervertir les mots. Ce n'est peut-être pas grand-chose, mais c'est important qu'on intervertisse ces mots et qu'on insiste beaucoup sur la négociation, parce que je pense qu'on pourra se comprendre davantage en négociation qu'en soumission.

On n'a pas touché tellement au domaine de la caution, du bon d'exécution de 50%. Pour nous, il est important que ce soient des transporteurs raisonnables, solvables et rentables, en autant qu'ils pourront rester rentables. On n'a pas tellement touché à ce domaine mais on n'aimerait pas, non plus, que ce soit trop bas. On pourrait même vous suggérer 35%, au lieu de 50%. Il y a plusieurs points qu'on a touchés et qui vont revenir, vous les avez entre les mains. Pour nous, l'important, c'est surtout le devis qui entrera dans le contrat. Le contrat sera très important pour nous. Comme mon prédécesseur le disait, il ne faut pas revenir à une formule d'avant 1974, où on était payé une fois par année; on ne pourra pas fonctionner, on ne pourra pas offrir un service sécuritaire. Donc, il faudra que les clauses soient semblables à l'ancien contrat ou, du moins, préparées en conséquence et reflétant un peu les clauses que l'on a actuellement dans notre contrat, pour qu'on soit payé au moins à tous les quinze jours pour que ce soit réellement administratif. Lorsqu'on se penchera sur la formulation du contrat, ce sera très important pour nous parce que c'est avec ça qu'on va travailler. On espère, et on espère avec vous autres, je pense bien, que l'esprit de ce projet n'est pas de favoriser, au détriment des transporteurs actuels, un genre de maquignonnage ou de favoritisme. L'association a pris ce règlement positivement et on veut embarquer positivement dans ce règlement. Nous ne sommes pas contre le règlement, au contraire, on en est heureux, mais il va falloir que chacun fasse les efforts voulus pour embarquer positivement dans ce règlement-là. On comprend exactement toutes les exigences qui peuvent nous retenir.

M. Charlebois (Michel): Dans l'esprit de ce qu'on vient de dire, nous aimerions mentionner certains points du projet de règlement qui mériteraient une attention particulière, à commencer par l'article 2, sur la composition du comité consultatif de transport. Dans l'esprit de laisser à la population le soin de prendre des décisions

qui vont répondre aux besoins de toute la population, on a suggéré de conserver le responsable des services de transport au comité ainsi que le représentant de l'organisme public de transport ou de chacun des organismes publics de transport, mais de les exclure du droit de vote. La raison de cette demande est que chacune des personnes, soit le ou les responsables du service de transport, soit le ou les représentants des organismes publics, est impliquée directement dans les fonctions quotidiennes du transport et doit faire des représentations au niveau du comité. Je pense que ça peut placer ces personnes dans des situations difficiles si elles avaient à prendre un vote qui, tout compte fait, est un vote politique.

En ce qui concerne l'article 12, comme M. le président l'a mentionné, nous suggérons d'inverser la dernière ligne de l'article sans en modifier l'essence alors que, dans la réglementation, l'esprit est toujours centré d'abord sur la négociation avec les transporteurs en place et ensuite vers les soumissions publiques. On demande d'inverser les mots "négociations de gré à gré ou soumissions publiques" au lieu du texte qui est présenté actuellement au projet de règlement.

En ce qui concerne l'article 13, nous avons demandé, à toutes fins utiles, l'élimination des berlines, alors qu'on suggère que tout le transport scolaire soit fait soit par autobus ou par minibus. Mais, comme M. le Président vient de le mentionner, au minimum, il serait important de réglementer la construction et surtout l'inspection et l'utilisation des berlines afin que cette quantité, qui commence à être importante, présente autant de sécurité pour les écoliers que ce que donnent actuellement les autobus.

L'article 15. Actuellement, le règlement propose ou donne la possibilité à la commission scolaire d'offrir des contrats à quiconque, de négocier des contrats avec quiconque, quand l'année scolaire a débuté. Je fais une remarque ici, disant qu'il serait important de mentionner ce qu'est une année scolaire au niveau du règlement. C'est certainement un oubli qui se corrigera plus tard mais, d'après le projet de règlement actuel, quand l'année scolaire serait commencée, la commission aurait le privilège d'offrir et de négocier des contrats à toute personne. Nous ne pouvons pas accepter ceci.

Nous suggérons que la commission doit d'abord offrir le ou les contrats disponibles à un des transporteurs déjà sous contrat avec elle et, si elle ne peut s'entendre avec le transporteur de son choix, elle devra aussi l'offrir à d'autres transporteurs déjà sous contrat, et c'est à ce moment-là que, si elle ne peut s'entendre avec ces transporteurs, elle pourra recourir aux soumissions publiques. En passant, la réglementation

actuelle est beaucoup plus sévère que ça à ce niveau. Si la commission scolaire offre un véhicule supplémentaire à un transporteur et qu'il le refuse, elle n'a pas tellement le choix que d'aller en soumissions publiques.

Ensuite, nous avons une demande au sujet du devis de transport. Si jamais, dans une ou quelques-unes des commissions scolaires, il n'y avait pas possibilité d'entente de gré à gré - ce dont on doute - il y aurait lieu de demander des soumissions publiques, c'est prévu au règlement. À ce moment il faudrait, au niveau des devis, inclure une copie du contrat à intervenir entre les parties. C'est extrêmement important pour nous de savoir sur quoi on va soumissionner. Il faudrait aussi que le devis mentionne que le montant du cautionnement de soumission est équivalent et ne sera valable que si le contrat est octroyé au prix fixé par ce soumissionnaire. Cette demande est compréhensible par le fait qu'on donne la possibilité de retourner aux négociations avec toute personne qui n'a pas déposé de cautionnement de soumission et on ouvre ce qu'on appelle de folles enchères. Advenant le cas où un des soumissionnaires qui a déposé un cautionnement de soumission se réveillait avec un contrat à un prix ridicule, la caution serait obligée de répondre de sa folle enchère, pendant qu'un tas de personnes, même pas dans le transport, pourraient participer à la folle enchère, même recevoir le contrat audit prix ridicule et s'en laver les mains parce que après elles ne pourraient pas avoir de cautionnement d'exécution. Si le devis mentionne que le prix de la caution est équivalent au prix de la soumission, le problème que je viens de soulever n'existe pas.

Ce sont les recommandations qu'on suggère au projet du règlement.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie. M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, tel que convenu, on doit terminer à 18 heures. Je vais faire, très rapidement, seulement un commentaire sur chacun des principaux sujets et on aura l'occasion d'y revenir ce soir.

En ce qui concerne la berline, je pense que ce serait irresponsable sur le plan de la simple gestion des fonds publics d'exclure complètement la berline parce qu'il y a des cas où cela est le moyen le plus économique de répondre à des besoins particuliers.

Cependant, je voudrais rassurer les membres de la commission et l'ATEQ. La tendance n'est pas à l'augmentation du nombre de berlines puisque les statistiques dont je dispose démontrent, en 1974-1975, 518 véhicules et, en 1982-1983, 489 véhicules. Cependant, je ne suis pas fermé à la possibilité qu'éventuellement il y ait une réglementation plus serrée sur la question de

la berline.

En ce qui concerne la charte-partie, je dirais simplement à l'ATEQ qu'il semble que les gens ont trop eu hâte de voir entrer en vigueur ce règlement et qu'on ne peut pas faire d'exception tant que la loi et les règlements seront dans l'état où ils sont. Ils doivent être respectés. La raison pour laquelle il n'y a pas de règlements disponibles actuellement sur cette question, c'est que j'envisage la possibilité d'avoir un règlement qui couvrirait l'ensemble du territoire en même temps plutôt que d'entrer en vigueur progressivement par région, ce qui pourrait créer des difficultés.

En ce qui concerne l'article 12, au niveau du libellé, j'accepte le libellé qui nous est proposé; cela ne change pas le sens, cela ne fait que clarifier l'article. Quant aux délais de négociation avec les commissions de transport, il est certain qu'il serait avantageux d'avoir un délai afin de ne pas laisser une commission scolaire en suspens indéfiniment, selon le bon vouloir d'une commission de transport. On va essayer de trouver une façon de libeller cela de façon acceptable.

Au niveau du comité consultatif, je dois dire là-dessus qu'on a eu toutes sortes de représentations et que si on les suivait toutes, le comité consultatif de transport comprendrait des dizaines, voire peut-être même des centaines de personnes. Si on essayait de tenir compte des avis de tout le monde, ce comité risquerait d'être non fonctionnel. Là-dessus, je n'ai pas l'intention de proposer de modification.

Au niveau de la formulation du contrat, comme on le sait, c'est une responsabilité qui incombe aux commissions scolaires. Au niveau de l'article 15, pour la négociation avec toute personne dès que l'année scolaire sera commencée, nous allons tenir compte de la recommandation de l'ATEQ. Est-ce que la formulation sera celle qui est proposée par l'ATEQ? Je dois dire immédiatement que non, ce ne sera pas celle-là, mais il y aura quelque chose qui ira dans ce sens afin de ne pas permettre - je comprends qu'il ne faut pas prêter une mauvaise intention mais si on laisse le trouble là, il sera là - à une commission scolaire d'avoir un très petit nombre prévu d'autobus dans le devis et, dès que l'année scolaire est commencée, de négocier à gauche et à droite pour un, deux, trois ou quatre véhicules. On va trouver une disposition qui va préciser ce qu'on avait mis dans le règlement.

(17 h 15)

Alors, je vais essayer de faire cela le plus rapidement possible, afin qu'on termine à 18 heures. On aura peut-être l'occasion, avec mon collègue et avec mes collègues, de revenir sur ces questions ce soir.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M.

le ministre.

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, je me réjouis de voir que le ministre est d'une très grande souplesse cet après-midi et je retiens que c'est une très bonne chose d'inviter des gens, parce que, quand on est en commission parlementaire fermée, il n'y a pas moyen de lui faire bouger une virgule dans un texte.

Une voix: Ce n'est pas vrai.

M. Bourbeau: Mais, tout à coup, je vois que la majorité des suggestions que nous allions lui faire, il les accepte d'emblée, parce que cela vient de l'ATEQ. Alors, c'est extraordinaire, cela va raccourcir d'autant la réunion de ce soir.

Il y a un point, M. Charlebois, sur lequel je voudrais revenir. C'est la question des cautionnements. Est-ce que votre organisme n'est pas impliqué dans la question des cautionnements, directement ou indirectement? Est-ce que vous n'émettez pas des cautionnements ou si vous n'avez pas d'agent? J'aimerais cela si vous pouviez nous informer un peu là-dessus.

M. Charlebois: Oui, nous nous sommes occupés à obtenir des modèles de caution avec une compagnie d'assurances qui cautionne les transporteurs, par l'entremise d'un courtier. Nous, du siège social, du secrétariat de l'ATEQ, on s'occupe de recevoir les demandes et de les transférer, par l'entremise du courtier, à la compagnie d'assurances. Et on a un plan qui permet de couper le prix de cautionnement de près de 90%, ce qui a été, en fait, une diminution des dépenses publiques, par le fait que tous les transporteurs d'écoliers qui participent au plan de cautionnement assurent la commission scolaire d'une continuité de tous les contrats advenant la cession, soit par faillite, soit autrement, d'un des transporteurs.

M. Bourbeau: Mais vous n'êtes pas un courtier comme tel. Est-ce que vous percevez une commission au passage ou quelque chose comme cela?

M. Charlebois: Non.

M. Bourbeau: Pas du tout, c'est un service que vous rendez à vos membres.

M. Charlebois: Non, le prix de vente de la caution est supérieur au prix que la compagnie d'assurances reçoit, mais c'est une cotisation appliquée au taux de la caution.

M. Bourbeau: Les transporteurs scolaires qui ne sont pas membres de l'ATEQ profitent-ils aussi de vos services ou si c'est

exclusif à vos membres?

M. Charlebois: C'est exclusif à nos membres. Le marché des assurances est ouvert à toute la population, sauf que le prix est beaucoup différent, parce que les garanties que l'ensemble des transporteurs donnent par l'entremise de l'association permettent à la compagnie d'assurances d'offrir des taux qu'il était impossible d'obtenir par une seule personne. Cela devient de l'économie d'échelle. Quand on émet pour 27 000 000 \$ de caution; on achète 27 000 000 \$ de caution, cela coûte bien meilleur marché que d'en acheter pour 10 000 \$ ou 20 000 \$.

M. Bourbeau: Une dernière question. L'argumentation que vous développez au sujet des cautionnements, la question de la folle enchère, si jamais le prix... vous demandez que, dans le devis, on spécifie que le cautionnement ne s'appliquera qu'au prix soumissionné. Et là, vous avez évoqué la possibilité d'une folle enchère où les prix baisseraient et éventuellement l'assureur se trouverait pris à cautionner à un montant trop bas, etc. En fait, vous faites la défense de l'assureur, vous êtes en train de prendre les intérêts des assureurs. Comme assurés, ce ne sont pas vos problèmes vraiment, ce sont les problèmes de votre assureur. Je cherche à comprendre, c'est parce que vous avez peur que votre assureur remonte les primes si cela demeure comme c'est présentement. C'est cela?

M. Charlebois: Sur réception des projets de loi, j'ai rencontré les assureurs avec qui nous avons une entente et je leur ai soumis la question des cautionnements. On m'a répondu: De la façon que c'est proposé, l'adjudication des contrats, il y a lieu de croire qu'on n'acceptera pas d'émettre de caution de soumission, parce que le risque présenté est beaucoup trop élevé pour l'argent que je pourrai aller chercher. Alors, si on se retrouve avec 30 ou 40 transporteurs qui acceptent un prix de contrat ridicule et que ces transporteurs doivent refuser la signature même du contrat quand c'est le temps de signer, et que ce sont des gens qui ont une caution de soumission... La caution, selon la loi des assurances - et je parle en leur nom, parce qu'on me l'a dit - doivent payer, selon le libellé ici, 10% du prix contracté et non pas du prix soumissionné. Mais il reste qu'ils doivent payer une certaine somme.

Alors, la question était: Ou je te demande très cher pour une caution de soumission, ou tu fais placer aux devis la mention que le cautionnement de soumission s'appliquera uniquement au prix soumissionné, autrement le risque est très élevé pour une compagnie d'assurances et ils n'accepteraient

pas une caution sur une folle enchère.

M. Bourbeau: Je vous remercie.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le député de Laporte.

M. le député de Rousseau, s'il vous plaît.

M. Blouin: Merci, M. le Président. M. Saucier, l'article 12 prévoit déjà qu'une commission scolaire doit s'adresser d'abord à un organisme public de transport. M. Noreau, tout à l'heure, suggérait que la priorité soit donnée aux organismes privés qui offrent du transport public dans les petites municipalités. Ce que je voudrais savoir très rapidement, je sais que plusieurs membres de votre organisme sont déjà sensibles à cette question, ce que je voudrais savoir de la part des autorités de l'association, c'est comment vous entrevoyez l'utilisation éventuelle de votre équipement par le public en général, selon les mesures qui sont déjà prévues dans la loi? Vous voyez cela comment, ces nouvelles possibilités?

M. Saucier: Actuellement, ce qui se passe, je pense qu'il faut regarder, lorsqu'on dit qu'on va offrir un service au public, je pense qu'on doit négocier avec les transporteurs en place. Comment peut-on l'utiliser? L'ATEQ, dans son mémoire qu'elle a remis, a donné une certaine formule. Exemple: quelqu'un qui demeure au bout d'un rang; on pourrait le transporter au circuit central où il prendrait les autobus du circuit central, en autant qu'il y a de la place. Nous, on privilégie les écoliers pour commencer, c'est évident, mais, s'il y a de la place, pourquoi ne pas faire monter d'autres passagers jusqu'à un circuit central? Alors, on privilégie réellement une intégration, on n'est pas contre l'intégration, mais en autant qu'on est là pour le faire, par exemple. Ce n'est pas de... On est prêt; déjà, dans notre mémoire, on l'a bien expliqué, nos autobus sont disponibles à la population en autant que cela peut se faire.

M. Blouin: Sans entrer dans le détail des formules dont la plupart, d'ailleurs, sont à inventer, vous dites que vous êtes très ouvert à ce genre de formule.

M. Saucier: Je suis très ouvert à cela. D'ailleurs, comme le soulignait tantôt M. le ministre, on était peut-être trop d'avance pour chaque parti justement. Ce n'est pas parce que c'est plus rentable, mais c'est aussi - on regarde la rentabilité - le cri que les associations ont actuellement; il y a un besoin incroyable de le faire et, vu que le livre blanc nous ouvrait cette possibilité, on s'est dit: Pourquoi ne pas répondre à un besoin? Vous êtes certains d'avoir un cri qui

va monter, vous allez l'entendre d'ici quelques jours, ce cri, qui va monter de la part des associations qui, actuellement, sont bloquées parce qu'elles n'ont pas de transport.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Portneuf.

M. Pagé: M. le Président, je vais tenter d'être bref parce qu'on a plusieurs groupes qui doivent intervenir.

Nous avons pris connaissance du projet de loi no 31 l'automne dernier, nous l'avons étudié en deuxième lecture, en commission parlementaire par la suite, article par article, le ministre a accepté de se soumettre à une commission parlementaire sur le projet de règlement et je dois l'en remercier aujourd'hui, d'autant plus qu'il a accepté que différents groupes puissent intervenir.

Essentiellement, ce pourquoi nous demandions et nous souhaitons de pouvoir prendre connaissance du projet de règlement, c'est qu'on sait que le législateur, quel qu'il soit, de quelque formation politique qu'il soit, présente un projet de loi dans lequel on a des principes, c'est l'ossature, mais bien souvent la chair du projet de loi vient par règlement. Trop souvent, malheureusement, le règlement, comme vous le savez, n'est pas soumis au contrôle du législatif aujourd'hui; l'exercice auquel on se convie est exceptionnel en ce que le législateur, les députés ont la possibilité d'étudier un projet de règlement. Bien souvent, lorsqu'on a des problèmes avec l'application d'une loi, c'est à cause du règlement. Le règlement, vous le savez, ce ne sont pas les députés qui décident cela, c'est le gouvernement qui décide cela et ça passe au Conseil des ministres.

Aujourd'hui, on a le règlement, on a plusieurs groupes qui interviendront aujourd'hui, il semble se dégager un accueil assez favorable au règlement en général, sauf certaines précisions que vous avez apportées et, j'en suis convaincu, plusieurs de celles-là seront retenues non seulement par le législateur, mais aussi, je l'espère, par le ministre des Transports.

Le point sur lequel j'ai une question à vous poser, un commentaire à faire et aussi une question à poser au ministre, c'est le suivant: Le point qui m'inquiète le plus dans tout ce projet de règlement, c'est la fameuse question des soumissions publiques. Comme j'ai eu l'occasion de le dire au ministre, lors de l'étude du projet de loi no 31 en commission parlementaire, le transport scolaire au Québec est parti d'une entreprise. Au début, dans certains cas, dans la très grande majorité des cas, c'étaient des entreprises artisanales. Je me réfère aux années soixante. Les transporteurs scolaires

eux-mêmes, par leurs différentes associations, par les représentations de ces associations et aussi par l'oreille attentive qui a été donnée à leurs représentations par les différents gouvernements qui se sont succédé, ont fait en sorte qu'aujourd'hui, au moment où on se parle, nous avons au Québec des entreprises de transport scolaire qui sont parties d'entreprises artisanales jusqu'à de véritables industries, de véritables entreprises bien structurées, bien organisées, rentables dans la très grande majorité des cas, je présume, qui ont un parc d'équipement qui se renouvelle régulièrement, qui ont des travailleurs à qui elles peuvent offrir des conditions de travail qui sont nettement comparables ou aussi avantageuses que dans d'autres secteurs de l'industrie au Québec. Ces entreprises bénéficiaient depuis 1974, à ma connaissance, d'un régime en vertu duquel leur était conférée une certaine sécurité. Aujourd'hui, pour des motifs qui sont probablement justifiés, le gouvernement convie le Parlement à une modification législative et aussi à une modification par règlement.

Quand je prends le règlement, je vois l'article 12. Je suis député de Portneuf, j'ai des entreprises dans le transport, six ou sept dans mon comté, et cela va bien. Ces entreprises ont en moyenne une vingtaine de véhicules et offrent des bonnes conditions de travail, la sécurité, c'est très bien suivi. Je constate qu'il y aura différents moyens ou différentes possibilités qui pourront faire ultimement et malheureusement que ces entreprises pourront soit perdre leur contrat ou ne pourront renouveler leur contrat comme c'était le cas dans le passé.

Tout d'abord, dans un premier temps, on dit, à l'article 12: "Une commission dont le territoire regroupe celui d'un organisme public de transport, la commission scolaire devra dans un premier temps offrir ce transport scolaire à l'organisme public." C'est déjà une première brèche à l'entreprise privée qui faisait du transport, qui était rentable et qui avait de bons résultats.

Deuxièmement, une commission devra procéder, avant de donner des soumissions publiques, à une négociation de gré à gré avec le transporteur qui donne le service. Parfait, j'en suis, pas de problème. D'ailleurs, je présume que, dans la très grande majorité des cas, les transporteurs qui ont déjà des contrats avec des commissions scolaires pourront renouveler de gré à gré leur contrat selon certains paramètres, selon certaines grilles, etc. Jusque là, pas de problème. Au cas, par contre, où la négociation entre la commission scolaire et le transporteur achoppe dans la négociation de gré à gré, la commission peut s'en aller en soumissions publiques, pas de problème jusque là. Qu'elle fasse des soumissions publiques aux différents transporteurs, toute personne intéressée à soumissionner selon les

devis peut le faire, d'accord. Les soumissions publiques sont ouvertes, mais le problème que j'y vois, c'est l'article 24. Je dois vous dire aujourd'hui que je suis surpris de voir dans votre mémoire que vous semblez tout à fait d'accord avec ces dispositions. Une fois que les règles du jeu ont été établies, une fois que tout le monde s'est entendu sur l'opportunité ou la possibilité d'aller en soumissions publiques, on joue les règles du jeu des soumissions publiques. Une fois que c'est ouvert, la commission scolaire peut se permettre d'aller négocier à rabais pendant une période de trente jours. Je crains, parce que, vous savez, tant qu'il y aura des humains, il y aura des "humaineries", je crains, dis-je, que l'arbitraire puisse s'installer dans certains cas. M. Noreau parlait tout à l'heure de patronage. Vous savez, c'est un mot dont il ne faut pas parler aux politiciens. Parlons d'arbitraire! J'ai peur de cela, cet article. Je voudrais tout d'abord vous demander si vous êtes pleinement d'accord et comment vous prévoyez que cela pourra fonctionner tout cela, l'article 24.

M. Saucier: Tantôt, on nous a peut-être mal interprétés. Il est évident que cette négociation avec toute personne, on l'a bien souligné, doit être faite avec les transporteurs qui ont été en soumissions, qui ont eu un contrat, comme actuellement on a les avenants. A ce moment, nous aussi, cela nous fait bien peur, si c'est "at large". Cela veut donc dire qu'une commission scolaire pourra, au pis-aller, faire une demande de soumissions pour dix, alors qu'elle a 200 véhicules à offrir. On va attendre les soumissions, après cela, on va négocier. On a peur de cela, c'est évident. On dit: Elle devrait l'offrir aux transporteurs qui auront soumissionné, comme on disait tantôt.

M. Pagé: D'accord.
(17 h 30)

M. Saucier: On a confiance à la négociation. On espère, parce que, quand même, nous sommes deux personnes assises. On a les autobus et la commission scolaire a moins de services. Si on ne s'entend pas, quelque chose va se passer, mais, encore là, on revient à ceci qu'il est important pour nous que ce soit offert aux transporteurs qui ont procédé par voie de soumissions. C'est bien important pour nous. Comme on l'a dit tantôt, c'est important pour la caution et pour l'esprit dans lequel on a fonctionné depuis 1974. Je pense qu'il faut regarder ce qui se fait actuellement dans le transport scolaire. C'est quand même un transport sécuritaire, un transport dont on est fier, mais il ne faudrait pas, par toutes sortes de manigances qu'on a connues autrefois, avant 1974, revenir à cette ère de la jungle alors que l'on disait: Le gars le plus fort va

l'avoir. On ne veut pas revenir là, on veut continuer. Il est évident que le contrat sera important pour nous autres afin qu'on continue d'avoir une certaine sécurité. Vous savez qu'un autobus aujourd'hui coûte 30 000 \$, 35 000 \$. Il va donc falloir avoir une certaine sécurité pour pouvoir investir, si on veut que cela continue. C'est cela que nous a procuré le règlement no 11 en 1974.

On remarque que dans cet esprit de changement il y a cet esprit de sécurité. On espère - on se leurre peut-être, mais on espère et on a confiance dans la négociation - que c'est dans cette optique que le gouvernement fonctionne. On a actuellement une bonne collaboration avec les fonctionnaires et avec tout le monde qui essaient de nous expliquer ce qui en est, parce que nous, nous voulons collaborer. On veut négocier. Ce n'est pas compliqué, on le veut, on est prêt à s'y engager mais à condition, par exemple, qu'on ne soit pas charrié. C'est tout.

M. Pagé: Merci, M. le Président. Une brève question à M. le ministre. On sait que l'article 24 est présenté par le ministre au lieutenant-gouverneur en conseil. Dans l'esprit du ministre, l'article 24 pourra-t-il permettre à une commission scolaire, au lendemain de l'ouverture des soumissions publiques, de négocier pour un contrat donné avec une personne qui n'a pas participé aux soumissions, avec une personne qui ne fait pas de transport scolaire ou n'a jamais fait de transport scolaire? Premier volet de ma question. Je vous le dis, j'ai peur de cela. Le risque et l'écueil possible, c'est le démembrement d'entreprises rentables, sécuritaires et qui font du bon travail actuellement.

Deuxième volet de ma question. Le ministre pourrait-il m'indiquer s'il existe dans d'autres secteurs, gouvernemental ou paragouvernemental, des possibilités pour le gouvernement, une de ses agences ou une de ses sociétés d'État, une fois que des soumissions publiques sont ouvertes pour un contrat donné, d'aller négocier pour une période de trente jour à rabais?

M. Clair: M. le Président, j'aimerais répondre à la question du député, mais, compte tenu de l'entente que nous avons et que la question qu'il soulève, surtout en ce qui concerne les négociations après la soumission, pourrait donner lieu à une longue discussion, je préférerais qu'on réponde ce soir à 20 heures...

M. Pagé: On va être là.

M. Clair: ... parce qu'on n'aura pas le temps d'entendre les autres avant 18 heures.

M. Pagé: Ma question sur les sociétés

d'État, vous pouvez y répondre tout de suite. Est-ce que cela existe dans le gouvernement, pour ses agences et ses sociétés d'État, le droit d'aller négocier à rabais une fois que les soumissions publiques sont...

M. Clair: Une chose est certaine, c'est qu'un règlement comme le règlement 11, qui prévalait depuis 1974, il n'y en avait pas non plus. Si on veut essayer de réintroduire un certain niveau de concurrence dans le secteur, je pense qu'il faut inclure des dispositions.

M. Pagé: Soumissions publiques.

M. Clair: Le député voudrait bien que l'ATEQ ne soit pas d'accord avec la... Qu'est-ce que veut le député? L'ATEQ l'a dit, son communiqué de presse est émis: "L'ATEQ satisfaite de la réglementation proposée", Telbec, mardi 9 mars 1982.

M. Pagé: Qu'est ce qu'on fait ici d'abord?

M. Clair: Je pense que le député cherche à faire voir que l'ATEQ ne serait pas d'accord. Globalement, elle est d'accord; on a tenu compte d'un bon nombre des recommandations particulières en ce qui concerne des points particuliers.

M. Pagé: Sauf...

M. Clair: Je ne veux pas engager la discussion avec le député de Portneuf, je le connais trop. Je sais qu'il pourrait nous entraîner dans une discussion qui pourrait nous empêcher d'entendre d'autres groupes. Je me cloue le bec et je lui dis que la discussion là-dessus, on l'aura ce soir.

M. Pagé: On va être là.

M. Clair: Parfait.

Le Président (M. Rochefort): Je remercie les représentants de l'ATEQ. J'inviterais maintenant M. Guy D'Amours, du Conseil scolaire de l'île de Montréal, à prendre place.

Je vous demanderais d'être le plus bref possible dans vos commentaires, compte tenu que le temps court rapidement.

Le Conseil scolaire de l'île de Montréal

M. D'Amours (Guy): D'accord. Je m'appelle Guy D'Amours. Je suis conseiller-cadre en gestion au Conseil scolaire de l'île de Montréal. Pour ceux qui ne le savent pas, le Conseil scolaire de l'île de Montréal chapeaute certaines activités des huit commissions scolaires de l'île. En termes

d'équivalence, c'est à peu près 23% de la population scolaire au Québec.

On vous remercie tout d'abord de l'occasion de nous faire entendre. Je pense d'ailleurs qu'on a déjà eu l'occasion de vous soumettre nos commentaires la semaine dernière. On était très heureux de cette occasion-là. Je dois dire que, pour ouvrir l'affaire, pour ouvrir les discussions, je pense que les commissions scolaires de l'île et le conseil sont en général très heureux de la réforme qui s'amorce sur le plan des responsabilités accrues, de l'autonomie accrue et de la déréglementation du système.

Je voudrais, cet après-midi, vous parler de deux points particuliers qui concernent spécialement Montréal. Je voudrais aussi avoir l'occasion de vous entretenir sur le règlement qui touche les véhicules automobiles affectés au transport scolaire. Comme je l'ai dit à M. Clair tout à l'heure, on n'avait pas eu l'occasion de discuter de ce document-là parce qu'on l'a reçu seulement hier. Alors, je voudrais avoir l'occasion de vous faire quelques petites remarques là-dessus.

Si on commence avec le règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport scolaire, je pense que, sur une note positive, on est heureux de constater tout d'abord que l'article 211 mentionne qu'il sera nécessaire dorénavant que chaque véhicule ait un livre de bord. On a été très heureux de constater ça. C'est une mesure qui peut contribuer à augmenter la sécurité des véhicules. On est également heureux de voir que l'arrêt obligatoire qui était stipulé dans l'ancien règlement 11, l'arrêt obligatoire aux passages à niveau, disparaît; on le retrouve maintenant seulement dans le nouveau Code de la sécurité routière. C'est une bien bonne chose parce que ça élimine toute la confusion qu'il y avait avant, là-dedans. Il faut dire qu'avant l'arrêt obligatoire n'était stipulé que dans le cas de vrais autobus, les autobus jaunes, - et n'était stipulé que dans le cas où il y avait des passagers à bord. Dorénavant, c'est pour tous les types de véhicules scolaires et aussi pour tous les cas, qu'il y ait ou non des passagers à bord. Alors, ça c'est une bonne chose. On doit dire aussi que l'ancrage des sièges dans les véhicules réguliers sera dorénavant boulonné. C'est une autre très bonne mesure qui devrait contribuer beaucoup à améliorer la sécurité. C'est l'article 153.

Par ailleurs, on doit vous dire - on termine le positif - que, du côté moins positif, on est un peu malheureux de constater - je me réfère à l'article 208 du même règlement - qu'il y aura toujours des vérifications mensuelles qui vont être exigées de la part du propriétaire de chacun des véhicules. Maintenant, cette exigence-là ne couvre que les autobus réguliers jaunes. Moi, je me demande pourquoi ça ne devrait pas

aussi couvrir les minibus, premièrement; deuxièmement on croit que cette exigence-là devrait se faire, non pas auprès du propriétaire, mais auprès des chauffeurs et que cette inspection-là devrait être faite sur une base quotidienne et non pas mensuelle.

Alors, c'est une recommandation qui était contenue dans un rapport qu'on soumettait au ministre des Transports en août 1980. C'était un rapport intitulé "L'écolier et la sécurité routière" et ces recommandations-là apparaissaient dans ce document.

Enfin, pour terminer la question de la réglementation sur les véhicules automobiles affectés au transport scolaire, il y a une autre remarque qui était également contenue dans le rapport que je viens de vous montrer et qui concerne les minibus. Je constate que, d'après le nouveau règlement, les minibus seront toujours utilisés comme véhicules de transport d'écoliers. On vous avait soumis, dans notre rapport d'août 1980, un gros point d'interrogation sur ce véhicule-là, parce qu'on a constaté qu'en Ontario, depuis à peu près un an ou un an et demi, l'utilisation de minibus pour les fins de transport d'écoliers n'est plus permise. On ne permet plus, en Ontario, depuis à peu près un an et demi, l'entrée en service de nouveaux minibus. Ce qui veut dire qu'en Ontario, d'ici peut-être sept ou huit ans, il n'y aura plus de minibus en service là-bas pour le transport scolaire. On ne fera appel qu'à ce qu'ils appellent en termes du milieu des "bussettes"; ce sont des autobus scolaires réguliers mais plus courts.

Notre inquiétude en ce qui a trait au minibus, ce qui nous tracasse, c'est que la caisse, la boîte du minibus en question, au départ, a été conçue non pas pour du transport de personnes, mais pour du transport de marchandises. Nous avons donc un gros point d'interrogation sur la sécurité de ces véhicules. La protection latérale, la hauteur relative du plancher par rapport au pavé, ce sont toutes des choses qui nous apportent de gros points d'interrogation. Ceci termine nos commentaires en ce qui a trait au règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport scolaire.

Je voudrais revenir sur deux points qui sont très particuliers à l'île de Montréal et qui touchent la question des règles budgétaires. Le premier point est la question des fermetures d'écoles. Je pense particulièrement au CEPGM et à la CECM. Dans ces gros organismes, les fermetures d'écoles ne sont pas des événements rares. En fait, il y a deux ans, la Commission des écoles catholiques de Montréal a fermé à peu près 30 écoles du même coup. Ce ne sont pas des quantités négligeables. Nous avons été très surpris de constater les règles budgétaires du projet qui nous a été soumis parce que, dans le livre blanc, il est mentionné sous la rubrique du calcul des

enveloppes de base qu'il serait possible de prévoir une quatrième variable dite la variable des fermetures d'écoles. On la voit très bien dans le livre blanc et on comprenait très bien sa présence là.

Par ailleurs, aujourd'hui, le projet des règles budgétaires ne parle aucunement de cette quatrième variable. C'est pour vous dire qu'on a été très désagréablement surpris de cet état de choses. C'est sûr qu'il y a bien des gens qui vont vous dire aussi, les technocrates en tête, que l'argument en faveur de ce système, c'est que le transport devrait être considéré sur le plan économique dans chaque cas de fermeture d'école. Je suis d'accord avec ça, mais il ne faut pas oublier que, dans le passé, les fermetures d'écoles dans les commissions scolaires, cela s'est fait à reculons. Ce ne sont pas des choses qui se font facilement, premièrement.

Il faut aussi dire que les fermetures d'écoles sont faites non pas pour des considérations économiques ou de ce type-là, mais surtout et presque seulement pour des considérations pédagogiques. Cela arrive dans des cas où on a une école qui n'est pas viable sur le plan pédagogique. On arrive avec une bâtisse où il y a à peu près seulement 150 élèves ou une centaine d'élèves, alors qu'elle a une capacité de 700 élèves. Sur le plan pédagogique, ce sont des écoles qui ne sont pas viables et il nous faut, pédagogiquement encore, les fermer pour regrouper les élèves dans une autre bâtisse où ça fonctionne mieux sur le plan de l'enseignement. C'est le premier point particulier à l'île qui nous inquiète, la fermeture des écoles. Cela touche les règles budgétaires.

L'autre point est la question - on a eu l'occasion d'en traiter avec vous, M. Clair, mais je tiens peut-être à y revenir ici parce que c'est encore très particulier à Montréal - du transport en commun, la CTCUM. Vous savez très bien que, dorénavant, les commissions scolaires vont devoir fonctionner avec une enveloppe fermée, et on ne voudrait pas que, dorénavant, en cours d'année scolaire, les commissions scolaires se retrouvent devant une hausse de tarifs de la part de la CTCUM. Vous comprenez très bien qu'avec le système d'enveloppes globales, on serait devant une situation très difficile, budgétairement parlant.

Cela termine les commentaires que j'avais.

Le **Président (M. Rochefort)**: Je vous remercie. M. le ministre.
(17 h 45)

M. Clair: M. le Président. Étant donné - comme M. D'Amours l'a souligné - que j'ai eu l'occasion vendredi dernier de rencontrer, en même temps que des représentants de l'ATEQ, des représentants du conseil scolaire de l'île de Montréal, je serai très bref.

En ce qui concerne l'article 208 et la question des minibus, ces deux questions sont toujours à l'étude à la Régie de l'assurance automobile du Québec au niveau de la sécurité des véhicules.

En ce qui concerne les fermetures d'écoles, en utilisant le critère de la clientèle inscrite plutôt que celui de la clientèle admissible, on a une étude qui a été réalisée au ministère de l'Éducation, que je ne citerai pas longuement, mais simplement pour dire qu'un échantillonnage d'une dizaine de cas de fermeture d'école a démontré que - compte tenu de la densité en milieu urbain comme Montréal - finalement l'effet global pouvait être neutre dans certain cas, et même à l'avantage de la commission scolaire sur l'île de Montréal, étant donné que parfois ce sont deux écoles qui sont situées très près l'une de l'autre. L'effet qu'on a pu constater est marginal et cela pourrait jouer dans les deux sens.

En ce qui concerne la hausse de tarifs de la CTCUM, je pense que le problème des hausses de tarifs à la CTCUM est un problème qui dépasse la question du transport scolaire à proprement parler, c'est un sujet dont je m'occupe activement présentement en ce qui concerne tout le fonctionnement du transport en commun dans la région de Montréal. Je pense que cette question devrait, avec la réforme, notamment, de la loi sur la communauté urbaine, à savoir le projet de loi no 46, trouver éventuellement des solutions à ce problème.

Le **Président (M. Rochefort)**: Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Seulement le dernier point. Le ministre vient de dire que la réforme de la CUM, la loi 46, devrait régler le problème des hausses de tarifs. À ce que je sache, dans la loi 46, on ne donne pas beaucoup plus de contrôle à la CUM sur le transport en commun, d'ailleurs, c'est un des reproches qu'on a faits, nous. Même le budget va être retardé de mois en mois, il va être adopté par tranches. Je ne trouve pas cela très concluant qu'on va régler le problème des hausses de tarifs. Cela est certainement un très bon point, parce que c'est sûr que cela coûte beaucoup moins cher de transporter les étudiants avec le transport public là où c'est possible, quand il y a de la place, évidemment à la condition que le transporteur public n'ajoute pas de nouveaux autobus qui eux, coûtent 120 000 \$ chacun au lieu de 30 000 \$. Mais, dans la mesure où il y a de la place dans le transport public, je pense qu'un élève coûte la moitié ou le tiers du prix aux commissions scolaires, si j'ai bien compris. Mais si, en cours de route, la commission scolaire qui a fait des ententes avec le transporteur public voit le tarif augmenter et qu'elle a une enveloppe

fermée, c'est sûr que cela va créer un problème et peut-être même que cela va l'inciter à ne pas donner de transport au transporteur public pour se garantir contre cette éventualité. Dans le cas des transporteurs d'écoliers, il n'y a pas de problème d'augmentation en cours de route. Il faudrait peut-être prévoir un ajustement de subvention de la part du ministère pour ces cas. De toute façon, comme le ministre est responsable du transport scolaire et également des commissions de transport public, je pense bien qu'il pourrait peut-être essayer de trouver une solution miracle pour éviter que ce problème ne se pose.

M. Clair: Très brièvement, M. le Président, juste pour dire que, d'abord, au niveau d'une commission de transport et d'une commission scolaire, il y aura là aussi un contrat qui interviendra entre les deux, donc, possibilité de s'entendre sur cette question-là.

Deuxièmement, je sais que la réforme de la CUM n'en règle pas la totalité, mais je dis que le problème des hausses de tarif à "l'improviste" peut trouver sa solution ailleurs qu'uniquement dans le dossier du transport scolaire.

M. Bourbeau: Un seul mot, M. le Président, une réplique. C'est une suggestion, en fait, que je pourrais faire au ministre. C'est peut-être de dire à son collègue, le ministre des Finances, de ne pas augmenter le coût de l'essence en cours d'année de façon importante, et peut-être que cela éviterait les hausses de tarif.

M. Blouin: Envoyez votre message à Ottawa.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Rousseau. Vous n'aviez pas demandé la parole?

Alors, nous remercions M. D'Amours, du Conseil scolaire de l'île de Montréal. J'inviterais maintenant M. Roger Cyr, de la Commission scolaire des Mille-Îles.

La Commission scolaire des Mille-Îles

M. Cyr (Roger): M. le ministre, messieurs. On se pose des questions au niveau du règlement 31. Dans les notes explicatives, il est dit que, tout en maintenant dans les faits la priorité à l'intégration au transport en commun, le nouveau régime retire aux organisations publiques le transport du caractère exclusif de leur juridiction en matière de négociation de contrats de transport. Et dans le projet qui est actuellement, je crois, présenté, on dit que nous devons présenter nos besoins à la commission de transport. Il n'y a pas

contradiction entre les deux?

C'est que nous, au niveau de la ville de Laval, nous n'avons qu'un seul entrepreneur, qui est la commission de transport et nous n'avons aucun moyen d'aller en négociation avec les contracteurs existants, parce qu'ils ne sont pas nos contracteurs, ils sont des sous-contracteurs à la Commission de transport de Laval. Cela veut dire que, nécessairement, il faudrait envisager une demande de soumission. Mais que vient faire la contradiction entre les deux choses, s'il y a contradiction?

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que vous avez d'autres commentaires, c'est le seul?

M. Cyr: C'est tout.

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

M. Clair: Je pense que le cas que M. Cyr soulève est particulier à la Commission de transport de Laval. Mes gens vont regarder cela et on aura l'occasion de répondre de façon plus spécifique à sa question. Mais une chose est certaine, c'est que l'exclusivité est effectivement abolie, mais elle est quand même permise par les dispositions de la loi et du règlement.

M. Cyr: Merci.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Laporte. Un commentaire? Non? J'inviterais finalement M. Léonce Bouchard, président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, à prendre place.

M. Clair: On remercie M. Cyr de sa question quand même.

Le Président (M. Rochefort): Alors, si vous voulez identifier la personne qui vous accompagne et nous faire part de vos commentaires.

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec

M. Bouchard (Léonce): M. Liguori Hains, directeur général de la commission de transport.

Mon intervention se fait peut-être à deux titres: à titre de président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et aussi comme élu municipal de la région de Québec.

Je voudrais citer d'abord le point de vue de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec seulement, parce que cela ne touche pas forcément les

autres commissions de transport de la province. Nous croyons que, si les commissions scolaires bénéficient d'une enveloppe globale et transférable, c'est-à-dire que ça pourrait être affecté à d'autres fins que du transport, ces commissions scolaires seront tentées de nous transférer de plus en plus la clientèle scolaire, et surtout dans les milieux urbains. Comme cela arriverait aux heures de pointe, il nous faudra ajouter des autobus et cela occasionnera certainement des charges supplémentaires pour la commission de transport qui est déjà déficitaire pour un bon montant.

Comme vous le savez, les élèves bénéficient présentement de tarifs privilégiés, c'est-à-dire à moitié prix; donc, c'est une perte chaque fois qu'un enfant prend la place d'un adulte, il y a une perte de 0,40 \$ à chaque passage. Nous croyons que cela va certainement accroître le déficit de la commission de transport et, comme nous savons que ce sont les municipalités qui épongent le déficit parce que les subventions provinciales proviennent des revenus au lieu des dépenses, nous croyons que ça va occasionner une dépense supplémentaire aux municipalités. Il y aura peut-être le problème de décalage horaire, mais c'est extrêmement difficile. M. Hains pourra peut-être le dire, mais l'expérience nous dit que c'est extrêmement difficile de négocier avec les commissions scolaires pour un décalage horaire qui nous permettrait de transporter ces élèves-là en dehors des heures de pointe où cela pourrait être rentable pour nous.

Le Président (M. Rochefort): Merci.
M. le ministre.

M. Clair: Rapidement, M. le Président, justement pour tenir compte de l'opinion des commissions de transport, on a essayé, au niveau du règlement et des règles budgétaires, de prévoir les tentations qui pourraient survenir et de placer tous les gens avec des règles du jeu aussi claires que possible.

Alors, dans le règlement, à l'article 28, on prévoit que tout contrat de transport scolaire intégré à un service régulier de transport en commun doit spécifier le nombre d'écopiers devant être transporté et, au niveau des règles budgétaires, on indique que l'allocation de base d'une commission scolaire autorisée peut faire l'objet d'un ajustement non récurrent négatif lorsque le nombre des écopiers à qui elle verse des montants pour le transport intégré est supérieur à celui prévu au contrat qu'elle a négocié avec un organisme public de transport. C'est l'article 5.4. On indique qu'on spécifie un peu plus dans le paragraphe suivant.

M. Hains (Liguori): Si vous me

permettez, à la suite de ce que M. Bouchard a dit et de ce que vous venez de dire, si on reprend l'article 12 et justement l'article 28, on peut peut-être les mettre en parallèle. L'article 12 nous dit qu'une commission dont le territoire recoupe celui d'un organisme public de transport doit offrir à cet organisme l'ensemble des services. On comprend que par cette démarche il s'agit de venir rentabiliser, au niveau des commissions de transport, le réseau régulier. Rentabiliser le réseau régulier, on entend par cela combler les vides dans le réseau existant. Pour combler ces vides et pour que les gens ne soient pas tentés de dépasser les normes, vous avez prévu à l'article 28 - je pense que c'est une bonne chose - que tout contrat de transport scolaire intégré à un service régulier de transport en commun doit spécifier le nombre d'écopiers devant être transportés. Si on va au-delà du nombre d'écopiers, on prévoit une pénalité. Qu'est-ce qui arriverait à une commission scolaire qui déciderait de ne pas passer de contrat et, unilatéralement, de verser sa clientèle scolaire dans le réseau régulier de transport en commun, particulièrement aux heures de pointe, ce qui viendrait gonfler le parc autobus? On connaît le coût d'un autobus urbain, environ 120 000 \$; on connaît le coût du travail d'un chauffeur d'autobus. Qu'est-ce qui arriverait, quel recours aurions-nous contre cette commission scolaire?

M. Clair: Je crois qu'il est très hypothétique qu'une commission scolaire fasse cela, mais dans ce cas, elle ne recevrait aucune subvention. C'est elle qui devrait supporter les subventions qu'elle voudrait verser pour les écopiers. Il est très peu probable qu'une telle hypothèse se produise massivement comme cela. 2658

M. Hains (Liguori): On en a des exemples déjà.

M. Clair: Si vous dites qu'il y a déjà des exemples sous le régime actuel, le nouveau régime n'aggrave pas cette possibilité.

M. Bouchard: C'est tellement plus simple pour une commission scolaire de dire aux élèves: Demain matin, achetez-vous des laissez-passer de la commission de transport et allez attendre au coin, on va vous dire où aller. D'ailleurs, cela se fait présentement. Il y a quelques commissions scolaires qui le font. Nous ne pouvons pas contrôler les subventions parce que, évidemment, c'est le tarif privilégié. On ne peut pas demander si un élève va se faire soigner à l'hôpital où s'il va à l'école. C'est là le problème. Vous savez qu'un élève prend la même place qu'un adulte. Nous sommes obligés de facturer un demi... Nous ne sommes pas obligés, nous

pourrions peut-être augmenter le tarif, mais à ce moment je ne crois pas que ce serait populaire, parmi notre population, d'augmenter le tarif privilégié.

M. Clair: Si cela devait se faire à mon humble avis, quotidiennement et massivement par des commissions scolaires, les premiers qui réagiraient seraient les parents. À toutes fins utiles, ça voudrait dire, compte tenu du fait que nous avons une pénalité, puisque ça atteint la limite, que c'est un déversement pur et simple de toute la clientèle scolaire, puis qu'ils s'achètent des billets, la commission scolaire dit: Nous, on ne fait rien. Je pense que les parents réagiraient vivement à une telle décision d'une commission scolaire.

M. Bouchard: Nous donnons un service, je dirais, de 24 heures par jour, parce que le laissez-passer que nous donnons est valable à toute heure du jour, non seulement le matin et le soir, comme présentement dans les autobus scolaires. Donc, cet étudiant-là et le parent aussi vont être très heureux d'avoir un laissez-passer pour 120 \$ par année avec lequel ils pourront voyager 24 heures par jour. Il n'y a aucun moyen de contrôle, que je sache.

M. Hains (Liguori): C'est l'intervention que, je pense...

M. Bouchard: C'est le but de notre intervention. Nous croyons définitivement que ça va accroître les déficits de la commission de transport et, par voie de conséquence, ce sont les municipalités qui vont écopier.

M. Clair: Quelle serait votre suggestion pour éviter qu'un phénomène comme celui-là se produise?

M. Bouchard: Nous n'étions pas préparés pour cette réponse-là. Mais il y a peut-être une suggestion, c'est certainement de forcer le décalage horaire et forcer le décalage horaire, c'est peut-être d'avoir une surprime pour l'étudiant qui serait déversé dans le réseau régulier en heure de pointe. En fait, il pourrait voyager au même prix qu'un adulte régulier. On pourrait ainsi forcer un certain décalage pour celui, ou les commissions scolaires, ou les parents qui ne voudraient pas payer la surprime. Cela serait...

Le Président (M. Rochefort): Alors, avant de poursuivre, je voudrais demander aux membres de la commission s'il y a consentement pour que nous poursuivions nos travaux pour encore quelques minutes afin de terminer l'audition de ce groupe. Cela va? Consentement? M. le député de Charlevoix.

M. Mailloux: M. le Président, deux questions. Pour éclairer ma lanterne, M. Bouchard, étant donné que ça fait quelques années que j'ai quitté ce ministère-là, sur le territoire de la CTCUQ, il y avait des transporteurs écoliers assez importants, là. Est-ce qu'actuellement il en reste encore, ou si vous êtes les seuls sur l'ensemble de votre territoire, les seuls transporteurs scolaires? (18 heures)

M. Bouchard: On va laisser M. Hains expliquer ce point.

M. Mailloux: Il y en a encore plusieurs.

M. Hains (Liguori): Il y a plusieurs transporteurs scolaires privés sur notre territoire. Nous ne faisons pas d'exclusivité dans le transport scolaire. Il y a simplement du transport scolaire intégré, à l'heure actuelle; mais, de temps à autre, c'est une intégration qui soulève des questions.

M. Mailloux: On parle beaucoup de rentabilité, de ce que les transporteurs scolaires puissent, avec une clientèle urbaine, rentabiliser davantage les autobus. Est-ce que vous diriez, par rapport au fameux décalage horaire des employés des secteurs public, parapublic ou scolaire, si les tentatives faites dans les années précédentes - il y en a eu quelques tentatives de fermer les bureaux un peu avant ou un peu après - ont eu un certain effet sur l'utilisation des véhicules ou bien si c'est à peu près insignifiant comme portait?

M. Hains (Liguori): Le phénomène des horaires flexibles que nous connaissons actuellement, au niveau des fonctionnaires, est le suivant. C'est qu'il se crée des habitudes et les lève-tôt se lèvent tôt et les lève-tard se lèvent tard. Alors, la situation, après que la formule est mise en place, redevient relativement stable, et l'heure de pointe reste à peu près la même. Alors, il s'agirait, dans un cas de décalage efficace, de vraiment programmer ce décalage-là et non pas de laisser libre cours aux gens de se situer dans le...

M. Mailloux: Cela veut dire qu'en raison des obligations des parents, des professeurs et autres, ce sera toujours difficile d'espérer une rentabilité venant du décalage horaire dans un milieu ou dans un autre. Il n'y aura pas beaucoup de gain à obtenir de ce côté-là, en raison des habitudes des gens, etc., de la mère qui doit recevoir l'enfant à la maison ou vice versa.

M. Hains (Liguori): On pense que ce sont des contraintes, évidemment. Une suggestion qui a été formulée tout à l'heure, cela serait de ne pas permettre aux commissions scolaires de transférer

directement aux parents l'argent, ou les 120 \$, ou les 70% des 120 \$, pour que le parent aille s'acheter le laissez-passer du territoire desservi par une commission scolaire. Cela permettrait probablement de ne pas abuser de ce qu'on parlait tantôt, c'est une autre suggestion.

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

M. Bourbeau: Il s'agit du problème de la surcharge des réseaux de transport public par la clientèle scolaire. À mon avis, il est essentiel d'éviter qu'une surcharge comme ça se produise, parce qu'ayant été moi-même commissaire dans une commission de transport publique, je témoigne qu'il n'y a rien de moins rentable que le transport public. M. le ministre le sait aussi, mais j'ai une expérience encore plus pratique parce que j'ai été là-dedans. Nous avons coupé les budgets de la moitié, M. le ministre, pour votre information. Lorsqu'une commission scolaire fait un contrat intégré avec une commission de transport, vous donnez le contrat, enfin vous négociez les prix au tarif étudiant, ce qui est à peu près 7 \$, 10 \$ ou 12 \$ par mois, je présume, à peu près; enfin, sur la rive sud, chez nous, c'est à peu près ça. Ce qui fait que le coût annuel pour la commission scolaire, enfin sur la rive sud, c'était à peu près 70 \$ l'année dernière; et on avise que ça va être 84 \$ l'an prochain. Alors, c'est un coût inférieur au coût d'un transport normal par écolier. Ce qu'il ne faut pas oublier là-dedans, c'est que c'est rentable pour le transporteur public dans la mesure où c'est fait dans des cas hors pointe, où vos autobus ne sont pas pleins et vous ne faites que remplir des autobus existants. Ce n'est absolument pas rentable s'il faut que vous achetiez de nouveaux autobus qui coûtent quatre fois le prix des autobus scolaires. C'est la même chose, j'aimerais seulement souligner que le même problème se pose aussi pour les commissions scolaires, en ce sens que c'est rentable pour les commissions scolaires de faire du transport intégré uniquement dans la mesure où elles peuvent couper sur le nombre d'autobus scolaires, parce que si elles ne peuvent pas couper sur le nombre d'autobus scolaires, c'est un coût additionnel que de faire du transport intégré. Or, il y a des cas où on ne peut pas couper. Une commission scolaire pourrait, même en faisant du transport intégré, être dans une situation où elle ne pourrait pas couper sur le nombre d'autobus à cause, par exemple, de l'élémentaire. Si j'ai bien compris, l'élémentaire ne voyage pas par le transport intégré. Est-ce que c'est le cas, M. le ministre? Il n'y a pas de transport intégré pour l'élémentaire?

Une **voix:** Il n'y a pas de règle, je pense, là-dessus.

M. Clair: Généralement non.

M. Bourbeau: Je pense qu'il est exclu. Il n'est pas exclu du transport intégré, l'élémentaire? Dans les faits, est-ce que ce n'est pas ça?

M. Clair: Oui, dans les faits.

M. Bourbeau: Bon, alors, si, à cause de l'élémentaire, une commission scolaire ne peut pas enlever des autobus additionnels scolaires, ça devient non rentable que de faire du transport intégré parce qu'elle paie deux fois. Elle a des autobus non utilisés, d'une part, et après ça elle paie pour le transport public. Alors, ce que je retiens de ça, c'est que le transport intégré n'est intéressant que dans la mesure où il y a des économies, où il ne force pas le transporteur public à acquérir de nouveaux autobus. S'il y a un problème, comme vous venez d'en décrire un, où on déverse dans le transport public des étudiants aux heures de pointe, je pense qu'il faut absolument trouver une façon d'éviter que les commissions de transport public doivent se rééquiper parce que ça serait la catastrophe financière pour tout le monde. Je pense qu'il appartient au ministre de trouver des façons d'empêcher que ce problème ne se pose. Je n'ai pas les solutions ici, parce que c'est un problème qui n'apparaissait pas évident au départ, mais je pense qu'il va falloir qu'on y réfléchisse sérieusement.

M. Clair: M. le Président, c'est certainement un sujet sur lequel je m'entends avec mon collègue de Laporte, à savoir que le transport intégré est intéressant dans la mesure où il n'accroît pas inutilement les coûts d'exploitation du transport en commun. Maintenant, ce qu'on m'indique c'est qu'au niveau de Québec, ici, les décisions auxquelles font référence M. Bouchard et M. Hains, on m'indique qu'elles auraient déjà été prises. On pense qu'avec les dispositions qu'on a mises dans le règlement et dans les règles budgétaires, cela devrait être suffisant pour éviter que des abus soient commis à ce niveau-là, parce qu'on a des règles qui sont plus restrictives à ce point de vue que celles qui existaient précédemment. Je pense qu'on s'entend. Je suis convaincu que l'immense majorité, pour ne pas dire la totalité des commissions scolaires comprend également qu'il n'y a pas avantage pour la collectivité à déverser l'ensemble de la clientèle scolaire dans le transport public, que le transport intégré est intéressant dans la mesure où il peut permettre de faire des économies pour l'ensemble de la collectivité, mais que, s'il y avait déversement complet de toute la

clientèle scolaire dans le réseau de transport en commun public, ça entraînerait des accroissements de coûts pour lesquels la collectivité tout entière finalement paierait.

M. Bouchard: Notre suggestion pour que la subvention de la commission scolaire soit transférée directement à la commission de transport pourrait peut-être aider davantage, parce que c'est marqué dans le règlement?

M. Clair: Je vais faire examiner ça par mes gens, parce que je ne voudrais pas prendre d'engagement précis là-dessus. On va examiner cette possibilité.

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

M. Bouchard: Je veux seulement relever les dernières paroles du ministre. Vous avez dit que l'éventualité où une commission scolaire déverserait la totalité de sa clientèle serait inacceptable, mais je vous signale qu'il n'y a pas seulement la totalité, l'éventualité où une commission scolaire déverserait dans le secteur public quelque partie que ce soit qui obligerait le transporteur public à faire des achats additionnels, cela serait aussi inacceptable, parce que ça serait d'un coût énorme pour la collectivité. À mon sens, le transport intégré ne doit exister que dans la mesure où il y a de la place dans les autobus. Cela ne pourra être toujours que très partiel, à moins qu'on réussisse à trouver des décalages de pointe entre les travailleurs et les écoliers, si on peut décaler les heures de pointe; sans cela, ce ne sera toujours que très partiel.

M. Clair: C'est pour ça, M. le Président, qu'on a prévu que, dans une toute première étape, il doit y avoir une offre faite par la commission scolaire à l'organisme. Dans un deuxième temps, on a mis dans l'article 28 une disposition stipulant que le nombre d'étudiants doit être précisé, et on a ajouté des pénalités au niveau des règles budgétaires si le contrat qui intervient n'est pas respecté. Je veux bien qu'on regarde encore s'il y a possibilité d'améliorer ça, mais c'est extrêmement difficile de trouver un critère qui réponde exactement à ce que c'est qu'un nombre d'écoliers qui peut avantageusement être intégré au transport en commun, parce que c'est certainement variable d'une commission de transport à l'autre, d'un circuit à l'autre. Ce n'est que par la bonne volonté d'une commission de transport et d'une commission scolaire qu'on peut en venir à une entente satisfaisante pour la collectivité. Tantôt, je ne voulais pas dire que c'était seulement dans le cas où la totalité des écoliers serait déversée, ce n'est pas le mot "déverser", serait incluse dans le transport régulier, le transport en commun,

c'est certain qu'il y a une question de nuance là-dedans et que ça dépend du fait que chaque cas est un cas d'espèce.

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

M. Bourbeau: Je ne voudrais pas prolonger inutilement le débat, mais il y a un autre problème que je peux entrevoir, c'est que dans le cas de la Commission de transport de Québec, c'est une commission qui est contrôlée, à cause de sa charte, par les élus.

Une voix: Il n'y a pas de problème.

M. Bourbeau: Non, je trouve qu'il n'y a pas de problème dans son cas à elle, justement parce que c'est une des rares commissions de transport au Québec où les fonctionnaires n'ont pas une autorité prépondérante. L'influence du ministre des Transports, par exemple, l'influence néfaste, pourrais-je dire, du ministère des Transports ne se fait pas sentir au niveau des coûts, en ce sens que les élus municipaux peuvent contrôler les coûts. C'est la même chose, d'ailleurs, je pense, pour la Commission de transport de la rive sud, où, après les batailles mémorables qu'on a faites, on a réussi à prendre le contrôle; je parle des élus toujours. Mais il y a certaines commissions de transport au Québec qui échappent au contrôle des élus. Là, je ne veux pas faire de politique, mais le ministre sait de quoi je parle. On peut voir, parfois, des fonctionnaires spécialistes en transport qui seraient intéressés, peut-être, à faire du suréquipement pour augmenter la clientèle de la commission de transport avec des écoliers. Je vois très bien certains PDG de commissions de transport, au Québec, qui n'auraient aucune objection à acheter 50 autobus nouveaux pour faire... M. le ministre, je vous les nommerai si vous voulez, je ne veux pas salir des réputations, mais ce n'est pas un secret pour personne. Ceux qui parfois n'ont pas à contrôler les coûts préfèrent grossir parfois leur commission de transport pour pouvoir dire qu'ils ont 300 autobus plutôt que 200. À ce moment, s'il n'y a pas de frein apporté à cela, on pourra voir des commissions de transport qui s'équiperont avec des autobus normaux, des autobus pour adultes pour faire du transport écolier. Je pense qu'il devrait y avoir certainement quelque chose dans la réglementation qui interdirait ce genre de chose. Je répète que tant que les élus vont avoir le contrôle sur les commissions de transport il n'y aura pas de problème, mais celles parmi les commissions de transport qui échappent aux élus... J'ai connu des gens qui administraient des commissions de transport et qui ne se seraient fait aucun scrupule

d'acheter 50 autobus pour augmenter le trafic. Il faudrait peut-être faire attention que ça ne se produise pas. Là, vraiment, c'est la collectivité qui paierait d'une façon importante.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. Bouchard.

M. Bouchard: Ce que je veux, c'est présenter mon prochain budget au grand conseil de la communauté sans me faire fusiller.

Le Président (M. Rochefort): Les membres de la commission vous remercient. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 10)

(Reprise de la séance à 20 h 13)

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission permanente des transports reprend ses travaux.

Étude des règlements

Nous avons trois règlements à étudier ce soir. Nous allons les étudier dans l'ordre suivant: le règlement sur le transport scolaire, les règles budgétaires du transport des écoliers et le règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers. Nous les étudierons règlement par règlement, en y allant dans l'ordre des articles sur lesquels les membres de la commission désirent interroger le ministre ou en discuter avec lui.

Nous commençons donc avec le règlement sur le transport scolaire. M. le ministre.

Règlement sur le transport scolaire

M. Clair: Bien simplement, M. le Président, ce règlement d'une trentaine d'articles, 29 exactement, donne suite au projet de loi no 31 qui a été adopté en décembre dernier. Effectivement, le cadre dans lequel se situe la discussion aujourd'hui, c'est avant l'adoption finale de ce règlement par le Conseil des ministres, tel qu'il avait été convenu. On pourrait discuter des principaux points. Je n'ai pas d'exposé très long à faire là-dessus; les parlementaires ont entre les mains à peu près toute la documentation disponible. On pourrait immédiatement prendre, sujet par sujet, les points qui soulèvent de l'intérêt ou des questions.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M.

le député de Laporte.

M. Bourbeau: Je suis bien d'accord avec la procédure proposée. À la fin ou à un moment donné, quand on aura fini l'étude des deux premiers règlements, j'aimerais peut-être reprendre certains points d'ordre général, si vous n'y avez pas d'objection. Qu'est-ce qu'on fait? On prend le premier règlement et on fait le tour?

Le Président (M. Rochefort): On y va à la suite.

M. Bourbeau: Concernant le comité consultatif...

Le Président (M. Rochefort): Quel article? L'article 2?

M. Bourbeau: ... à l'article 2, des représentations ont été faites cet après-midi. Je ne sais pas si le ministre aimerait dire un mot sur les représentations qui ont été faites cet après-midi par les gens de l'ATEQ.

M. Clair: De l'ATEQ. Je pense, M. le Président, que ce que l'ATEQ voulait surtout soulever, c'était le cas du directeur du transport. Quel est son titre exactement? Le responsable des services de transport d'une commission scolaire et le représentant d'un organisme public de transport, l'ATEQ aurait souhaité que ces personnes n'aient pas droit de vote au comité consultatif pour des raisons d'éventuels conflits d'intérêts. Après avoir bien examiné cela, avoir consulté les gens de chez nous qui, sans être des administrateurs de transport scolaire, ont quand même une très vaste expérience dans ce secteur, compte tenu du rôle qui est joué par le comité consultatif, qui est un rôle essentiellement consultatif justement, où la procédure de vote est sûrement très souple, je pense que ce que l'ATEQ voulait surtout faire ressortir, c'est la possibilité que quelqu'un parmi les membres du comité consultatif, se retrouve dans une situation de conflit d'intérêts. J'ai demandé aux gens chez nous d'examiner la possibilité de rendre obligatoire une déclaration d'intérêts au niveau du comité de transport, pour camion si quelqu'un a un intérêt personnel dans le transport scolaire ou dans le transport par autobus. On est à vérifier - je n'ai pas eu de réponse précise là-dessus - il va s'agir de vérifier si on a le pouvoir, en vertu de la loi, de mettre cette disposition dans le règlement, c'est probablement ce qui ressort surtout de l'argumentation de l'ATEQ. Maintenant si ce n'était pas possible... Il est certain que l'opinion du responsable du transport scolaire dans une commission scolaire va influencer les autres membres du comité consultatif, mais de lui donner le droit de parole sans le droit de vote, je ne

pense pas que ça change substantiellement l'influence qu'il peut avoir.

M. Bourbeau: Je serais prêt à la section III, si vous voulez.

Le Président (M. Rochefort): Section III, on s'entend pour aller à la section III? M. le député de Laporte.

Octroi des contrats

M. Bourbeau: Cela comprend les articles 12, 13, 14 et 15, les négociations avant les soumissions publiques. En ce qui concerne l'article 12, je pense que le ministre s'est déclaré d'accord, cet après-midi, pour faire une petite modification à l'article 12 de façon qu'on procède de gré à gré avant les soumissions publiques.

M. Clair: Oui, à ce point de vue, la formulation va être modifiée. Cela respecte l'esprit et c'est plus clair, la façon dont c'est dit.

Le Président (M. Rochefort): Cela va.

M. Bourbeau: L'article 13.

M. Clair: L'article 13, ça va.

M. Bourbeau: L'article 13...

M. Clair: M. le Président, juste au point de vue de la procédure, on discute de sujets et non pas...

M. Bourbeau: Oui, d'accord.

M. Clair: ... parce que ce n'est pas une coutume que d'adopter article par article.

Le Président (M. Rochefort): Non, on comprend bien que la façon d'identifier les sujets qu'on veut aborder, c'est de signifier à quel article ils se retrouvent dans le projet de règlement.

M. Clair: Cela va.

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

M. Bourbeau: Les sujets de l'article 13, c'est là qu'on parle des berlines. Encore là, je n'avais pas tellement d'objection à cet article, mais j'ai pris connaissance comme vous, d'ailleurs, aujourd'hui même, des objections de l'ATEQ qui prétend que les berlines ne sont pas sujettes aux mêmes contraintes que les minibus ou les autobus scolaires et qui réclame qu'on les assujettisse aux mêmes contraintes. Il me semble que cet argument est valable, c'est toujours la sécurité des écoliers qui est en cause. Est-ce

que le ministre a l'intention de donner suite à cette argumentation?

M. Clair: Si j'ai bien compris, la recommandation de l'ATEQ était de biffer le deuxième paragraphe au complet. Or, déjà, dans la réglementation actuelle, l'emploi de berlines peut déjà se faire. Je n'ai pas lu exactement le communiqué de l'ATEQ sur cette question, mais l'ATEQ semble craindre une augmentation considérable du nombre de berlines en service. On aurait dit qu'en 1974, le Québec ne comptait qu'environ 50 berlines et, 8 ans plus tard, on en compterait plus de 600. En toute bonne foi, je dois dire que les statistiques qui me sont fournies par les fonctionnaires du ministère des Transports font état que - je pourrais vous donner toutes les années - en 1974-1975, on avait 518 berlines; les années les plus fortes ont justement été 1974-1975 avec 818, 1981, où il y en a eu 567, et, cette année, 498.

On voit que c'est toujours resté stable aux alentours de 500 avec une légère tendance à la baisse depuis 1980. Les coûts de remplacement des berlines dans des cas marginaux - 500, ce n'est quand même pas un nombre effarant, cela peut sembler élevé en termes de nombre, si on les compare à des autobus scolaires, mais le nombre de passagers est beaucoup moins élevé - d'après nos calculs, ça passe du simple au double pour la différence de coût. Si, dans tous les cas, on devait remplacer les berlines par des minibus, et on sait que même pour les minibus, comme on a pu le constater cet après-midi, il y a des questions qui se posent quant à leur utilisation, je pense qu'à ce point de vue-là, ce qu'il faudrait beaucoup plus examiner, c'est d'avoir, à moyen terme, une réglementation un peu plus serrée sur la sécurité des berlines. Il y a déjà des choses qui se retrouvent au règlement mais on me dit que ce qu'on retrouve dans la réglementation en ce qui concerne les normes de sécurité est très limité.

C'est un point sur lequel la réforme proposée n'améliore pas la situation mais ne l'empire pas non plus, c'est, en quelque sorte le statu quo par rapport à ce qui se passe présentement. Mais une chose que je tiens à dire bien fermement, c'est qu'en autant que les fonctionnaires du ministère des Transports m'informent, il n'y a pas eu d'accroissement sensible, mais, au contraire, une légère diminution dans le nombre de berlines.

M. Bourbeau: En ce qui concerne les sujets traités par les articles 14 et 15, M. le ministre, à l'article 14, il s'agit d'une commission scolaire ou institution d'enseignement qui décide de négocier de gré à gré avec le transporteur avec lequel elle était liée l'année précédente, et qui ne peut négocier un contrat ayant pour effet d'augmenter le nombre d'autobus ou de

minibus par rapport au montant de l'année précédente. Et, dans le paragraphe 15, on dit que si, en cours d'année, cette commission ou cette institution d'enseignement a des besoins nouveaux, avant de procéder par soumissions publiques, elle peut "négocier de gré à gré avec toute personne un contrat pour assurer les services requis."

Il y a une question qui se pose. En cours d'année scolaire, s'il y a ajout de véhicules et que la commission scolaire avait négocié de gré à gré avec le transporteur en place, est-ce qu'elle peut donner en avenant un nombre de véhicules supérieur au nombre que le transporteur avait l'année précédente? Etant donné que l'article 14 dit: qu'on ne peut pas négocier de gré à gré un nombre supérieur à l'année précédente, qu'est-ce qui arrive si, en cours d'année, elle a des besoins additionnels? Est-ce qu'elle pourra quand même négocier de gré à gré et contrevenir peut-être à l'article 14 dans ce cas-là? Il m'apparaît que ce serait quand même...

M. Clair: En ce qui concerne d'abord l'article 15, comme vous le savez, l'ATEQ proposait un nouveau libellé afin d'offrir, non pas une fois que l'année est commencée, non pas à "toute personne", mais d'offrir à un transporteur avec qui elle est liée par contrat - et elle ajoutait un prix proportionnel au prix payé à son contrat en cours - un contrat pour assurer les services requis.

Première chose que je tiens à préciser là-dessus. Nous allons modifier l'article 15 afin de s'assurer qu'avant de penser à "toute personne", la commission scolaire va devoir passer par un transporteur avec qui elle a déjà contracté. Maintenant, quant à la possibilité d'ajouter par ce biais-là, en cours d'année, un nombre additionnel de véhicules pour un même transporteur, c'est certain que si on libelle l'article 15 de la façon dont je viens de le dire - j'en donne l'idée et non pas le libellé - il pourra se produire qu'un transporteur, pour des besoins nouveaux qui ne constituent pas simplement une façon de détourner le règlement, pourrait effectivement bénéficier d'un contrat pour plus d'autobus qu'il en avait l'année précédente, à condition que les règles prévues aux articles 14 et 15 aient été respectées.

M. Mailloux: S'il y a une augmentation de la clientèle étudiante à desservir, il ne serait pas empêché de négocier.

M. Clair: Dans la première étape, à l'article 14...

M. Mailloux: S'il y a une augmentation du nombre d'étudiants à transporter, cela ne serait pas une condition qui l'empêcherait de

négocier avec le transporteur précédent.

M. Clair: Selon l'article 14, oui, mais...

M. Bourbeau: Si les besoins existent au début de l'année, il ne pourrait pas négocier de gré à gré; n'est-ce pas, M. le ministre? Mais si les besoins se font sentir au cours de l'année et qu'on a un contrat négocié, on pourrait ajouter "de gré à gré" avec le même transporteur; c'est cela?

Une voix: On va attendre le ministre, si vous voulez.

M. Clair: S'il y a un accroissement de la clientèle prévue, non pas prévisible mais prévue, à ce moment-là, c'est l'article 14 qui s'applique, mais, une fois que l'année scolaire est commencée, on tombe sous l'empire de l'article 15, "en cours d'année scolaire". Une commission ou une institution d'enseignement peut, avant de procéder par soumissions publiques pour combler de nouveaux besoins de transport non prévus au début de cette année, négocier de gré à gré; c'est là qu'on modifie le texte, dans un premier temps, avec un transporteur qui est déjà libre et qui peut certainement être un transporteur qui a déjà eu un contrat.

M. Pagé: Est-ce que cela peut impliquer une augmentation du nombre de véhicules?

Une voix: C'est cela le sens de la question.

M. Clair: Si c'est une fois que l'année scolaire est commencée, oui.

M. Pagé: D'accord. Si je comprends bien, le type peut avoir dix véhicules et négocier de gré à gré pour les dix véhicules; donc, il se conforme à l'article 14 et, en cours d'année, on constate un surplus de clientèle qui implique là aussi une négociation de gré à gré, ce qui fait en sorte que le type peut partir de dix à onze véhicules.

M. Mailloux: Il y a quelque chose que je ne comprends pas là-dedans. Je ne comprends pas la raison. On dit qu'un transporteur de l'année précédente peut, suivant l'article 13, négocier de gré à gré. À l'article 14, s'il y a un ajout de véhicules, il n'y a plus moyen de négocier avec celui-ci.

M. Clair: S'il y a un ajout... Si, au cours de l'année, il y a des besoins supplémentaires à ceux qui ont été prévus...

M. Mailloux: Je parle du début de l'année.

M. Clair: En début d'année, il y a un plafond à 14; c'est le même nombre de véhicules que l'année précédente.

M. Mailloux: Quelle est la raison pour changer de transporteur ou pour aller en soumissions publiques, parce qu'il n'est pas responsable s'il a eu une clientèle supplémentaire dans un milieu donné?

M. Clair: L'objectif de 14, c'est d'éviter qu'une même commission scolaire, en début d'année, décide de négocier avec un seul transporteur et décide de tous les éliminer. Maintenant, compte tenu du fait que l'accroissement de la clientèle risque d'être beaucoup plus important dans des commissions scolaires ou sensiblement plus important, c'est un phénomène qui ne risque pas de se produire quand on connaît le phénomène d'inscription et de dénatalité dans nos écoles et il fallait s'assurer qu'on n'assiste pas, en changeant de régime, à une situation où les commissions scolaires vont finalement avoir un transporteur par commission scolaire.

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

M. Bourbeau: En résumé, on peut dire qu'en début d'année il ne peut y avoir de négociation de gré à gré que si le nombre de véhicules est inférieur ou égal à celui de l'année précédente, avec un transporteur donné.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: S'il y a plus de véhicules en début d'année que l'année précédente, il doit nécessairement y avoir des soumissions publiques. À 14, c'est cela?

M. Clair: À 14.

M. Bourbeau: S'il y a des négociations de gré à gré, si une commission scolaire décide qu'elle veut négocier de gré à gré...

M. Clair: C'est le même nombre de véhicules que l'année d'avant ou un nombre inférieur.

M. Bourbeau: Elle ne peut négocier de gré à gré avec un nombre supérieur.

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Il faut absolument qu'on aille en soumissions publiques si le nombre est supérieur à l'année précédente mais si le nombre n'était pas supérieur à l'année précédente et qu'on avait choisi de négocier de gré à gré pour un nombre égal ou inférieur à l'année précédente et qu'après

coup il y a des besoins nouveaux, là on pourrait négocier de gré à gré un nombre additionnel avec le même transporteur. (20 h 30)

La question que je posais au tout début, c'est: Est-ce que vous allez faire une modification à 15 pour prévoir le cas où, justement, on excéderait le nombre permettant de négocier de gré à gré, alors que l'article 14 défend de négocier de gré à gré avec un transporteur s'il y a plus de véhicules que l'année précédente?

M. Clair: C'est à cela que je réponds oui, à l'article 15, dans le sens que s'il a besoin d'un nombre de véhicules additionnel avant de négocier avec toute personne...

M. Mailloux: Pour l'ensemble de la commission scolaire.

M. Clair: Oui, ils vont devoir négocier, dans un premier temps, avec un transporteur qui est déjà lié par contrat.

M. Mailloux: Nonobstant les termes de l'article 14 qui limite...

M. Clair: Sans que la limite de 14 s'applique.

M. Bourbeau: D'accord. Je pense que c'est assez clair.

M. Mailloux: Je comprends de moins en moins.

M. Clair: Bien voyons donc.

M. Mailloux: On a une polyvalente de 1500 élèves pour laquelle il y a cinq transporteurs; l'année suivante, il y a 1800 élèves. Est-ce à dire qu'étant donné qu'il y a 1800 élèves, on n'est plus capable de négocier avec les cinq transporteurs qui sont sur place l'année précédente? Il y a un ajout d'élèves et il y a cinq transporteurs. Ce n'est pas pour éviter qu'il n'y en ait qu'un, s'il y en a cinq. Pourquoi ces cinq transporteurs n'auraient-ils plus le droit de négocier leur contrat de gré à gré? S'il y a un contrat supplémentaire à donner à un autre transporteur, qu'on le lui donne! Il y a un ajout d'élèves en début d'année et, immédiatement, par l'article 14, ils sont empêchés de négocier de gré à gré parce qu'il y a un ajout d'élèves dont personne n'est responsable, pour lesquels cela prendrait un transporteur supplémentaire. Je ne comprends pas comment il se fait qu'on pourrait éliminer tous les transporteurs de cette polyvalente. Il n'y a pas de monopole dans un cas semblable.

M. Clair: L'objectif de l'article 14, c'est non pas de faire du favoritisme, mais

de tenir compte du fait qu'il y a déjà des transporteurs qui sont sur place et favoriser au maximum la négociation d'une entente de gré à gré entre une commission scolaire et un transporteur qui a déjà des équipements, qui est déjà sur place. Ce "privilège", on le limite au nombre d'étudiants déjà transportés, au nombre de véhicules déjà en service pour chaque transporteur scolaire. Si, dans l'exemple que vous donnez, cela passe de 1500 à 1800 élèves, à ce moment, si la commission scolaire l'a prévu, cela devrait aller en soumissions publiques. Si jamais elle ne l'avait pas prévu et qu'en cours d'année, elle s'aperçoit qu'elle a un nombre supplémentaire d'élèves à transporter, un plus grand besoin que celui qui était prévu, à ce moment, elle pourra, avant de procéder par soumissions publiques pour combler de nouveaux besoins, négocier de gré à gré avec un transporteur qui est déjà sur place en cours d'année.

M. Mailloux: En début d'année, ils sont probablement mis de côté aussi.

M. Pagé: Des soumissions publiques, on ne peut en avoir qu'une.

M. Mailloux: Ils sont carrément mis de côté en début d'année.

M. Pagé: C'est cela.

M. Clair: Remarquez que l'expérience de 1974, le député de Charlevoix s'en souvient sûrement...

M. Mailloux: Cela va à la baisse, oui.

M. Clair: ... à ce qu'on me donne comme chiffres, c'est que, dans 85% ou 87% des cas, il n'y avait eu qu'un seul soumissionnaire.

M. Mailloux: Pour l'ensemble d'une commission scolaire donnée, régionale?

M. Clair: Pour l'ensemble du Québec.

M. Pagé: Pour l'ensemble des circuits.

M. Clair: C'est bien cela. Ce sont les chiffres dont on dispose.

M. Mailloux: Pour quelle année?

M. Clair: Pour 1974.

M. Mailloux: Et les autres années après?

M. Clair: Les autres années...

M. Mailloux: Cela a été reconduit.

M. Clair: ... cela a été reconduit.

M. Mailloux: Je ne comprends quand même pas. Je conviens que la clientèle scolaire baisse partout, dans le Québec, ou à peu près, mais il peut arriver, dans une région donnée, qu'une industrie amène une clientèle supplémentaire et que celle-ci ne soit pas placée sur le même pied que les autres.

Une voix: C'est cela.

M. Clair: Je pense que c'est très peu susceptible de se produire. Au cours des dernières années, on a vu le nombre de véhicules en service non pas augmenter, mais diminuer grâce à une rationalisation du transport scolaire avec l'enveloppe budgétaire fermée transférable administrée par la commission scolaire, avec un bénéfice pour elle si elle réalise des économies. Je pense que la rationalisation du système n'aura pas tendance à... Je vois même difficilement des exceptions, puisque, dans le cas où il y aurait un accroissement de clientèle scolaire dans un régionale donnée, c'est peut-être justement dans ce cas où qu'il y aurait le plus de rationalisation à faire. Les cas où cela pourrait s'appliquer sont certainement marginaux.

M. Bourbeau: On pourrait peut-être passer au chapitre sur les soumissions publiques. On pourrait peut-être dire quelques mots sur le sujet traité par l'article 18, M. le ministre, où on parle des cautionnements. Ce qui est prévu dans le règlement, maintenant, ce sont des cautionnements qui sont équivalents à 50% du prix du contrat, alors qu'antérieurement le bon d'exécution était de 20% du prix du contrat, selon l'ancien article 250e du règlement 11. On a fait valoir, je pense, cet après-midi, qu'en augmentant à 50% le bon d'exécution, cela aurait pour effet d'augmenter éventuellement les primes d'assurance et donc les coûts du transport scolaire. On a fait remarquer également, enfin selon tous les intervenants - ce sont les renseignements que nous possédons ici - qu'il n'y aurait eu à peu près aucun cas dans le passé où des transporteurs scolaires auraient fait défaut, où les assureurs auraient eu à honorer les bons d'exécution. On comprend mal pourquoi on porte à 50% ce chiffre qui a pour effet d'augmenter les coûts du transport scolaire.

M. Clair: Quant à l'affirmation que cela contribuerait à augmenter les coûts du transports scolaire, dans un premier temps, je voudrais dire que ce n'est certainement pas un objectif qu'on poursuit; au contraire, la norme antérieure était de 20%. La raison pour laquelle nous avons retenu 50%, c'était simplement que, dans l'ensemble des travaux

"publics", il semble que c'était à peu près la norme, 50%. Là-dessus, on s'engage à regarder d'un peu plus près quelle est la norme applicable dans un pareil cas. Peut-être que l'APAQ propose de laisser 20%, que l'ATEQ proposait 35%. On va le regarder. Je ne pourrais pas prendre d'engagement ce soir. Toute la question des cautionnements, mes fonctionnaires sont en train de vérifier auprès des milieux concernés pour voir, pour s'assurer que ce qu'on a dans la réglementation correspond aux us et coutumes du marché dans ces matières-là. Alors, il n'est pas impossible qu'on révisé le cautionnement à la baisse.

M. Bourbeau: Il faut quand même penser que ce n'est pas le même cas quand on a un contrat de construction de route ou d'immeuble, c'est un peu différent d'un contrat de transport scolaire. Parce qu'une fois que le contrat est commencé en transport scolaire, je présume que, même si le transporteur fait faillite, il va y avoir d'autres transporteurs qui peuvent continuer le contrat et à peu près au même coût. Les coûts sont connus. Ce sont des coûts qui, en général, sont les mêmes dans toute l'industrie. On parle de construire un immeuble, ça peut s'"effoier" complètement et ça peut être très coûteux de prendre un contrat en cours de route, dans le cas d'un immeuble. Je comprends pourquoi on demanderait une prime, un pourcentage plus élevé.

M. Clair: J'en conviens avec le député de Laporte. Maintenant, vous savez que, par ailleurs, toute réduction du cautionnement, si, comme l'ATEQ le soulignait, on n'a jamais eu besoin de recourir au cautionnement... Plus on va baisser les exigences au niveau du cautionnement, plus on facilite l'entrée de nouveaux transporteurs, puisque les conditions d'obtention d'un cautionnement à 20%, c'est moins exigeant qu'à 50% ou 35% également. Ce que je vous dis là-dessus, c'est qu'on n'est pas fermé. On va essayer de faire le tour d'un plus grand nombre de dossiers d'échantillons pour voir ce qui serait une norme raisonnable dans ce cas-là.

M. Bourbeau: L'objectif, c'est justement d'assurer une bonne compétition et les prix les plus intéressants possible pour le public en général. Si on augmente les cautionnements d'une façon importante, peut-être qu'on va réduire la possibilité d'avoir une saine compétition.

L'article suivant ne semble pas causer de problème. Je pense que le prochain article qui soulève la controverse, c'est l'article 24, les négociations après les soumissions publiques. Je pense que la plupart des intervenants, cet après-midi, en

ont parlé. Il s'agit de l'article qui dit qu'une fois que les soumissions ont été ouvertes et sont connues, une commission scolaire peut les mettre de côté, les rejeter et accepter un prix venant d'à peu près n'importe qui pourvu que le montant soit au moins de 5% inférieur au prix de la soumission la plus basse. Évidemment, je pense que les membres de l'Opposition, ici cet après-midi, ont déclaré que c'était proprement inacceptable, qu'on était pour ouvrir la porte à l'arbitraire. Il me semble également que c'est contraire à l'éthique reconnue des soumissions et on risque avec ça de fausser carrément le jeu des soumissions. Je me demande si, à moyen et à long terme, on va vraiment faire des économies avec cette réglementation. Alors, je pense qu'à moins que le ministre ne puisse trouver des arguments de poids dont il n'a pas fait état cet après-midi, l'Opposition n'est absolument pas convaincue de la sagesse de cette réglementation-là. Je ne sais pas si mes collègues aimeraient ajouter quelque chose à ce que je viens de dire, mais...

M. Pagé: Non, essentiellement, M. le Président, on a eu l'occasion de s'inscrire contre les dispositions de l'article 24 qui permettra finalement à une commission scolaire d'aller négocier, d'aller changer les règles du jeu, une fois que les soumissions publiques seront ouvertes. Nous osons espérer qu'à la lumière des représentations qui ont été faites par des intervenants, des réserves que ceux-ci ont formulées, et par nous, le ministre va corriger son tir et accepter de retirer purement et simplement les articles 24 et 25 de façon que, si une commission scolaire tente de négocier de gré à gré et qu'elle n'arrive pas au résultat escompté, elle aille en soumissions publiques mais, une fois que les soumissions publiques sont lancées, qu'on respecte les règles du jeu.

M. le Président, j'avais posé deux questions bien spécifiques au ministre et j'aimerais bien avoir les réponses.

M. Clair: C'est malheureusement un sujet sur lequel on ne pourra trouver de terrain d'entente, mais je vais quand même essayer d'expliquer au député pourquoi on doit avoir les articles 24 et 25 dans ce règlement.

La meilleure façon de réintroduire un certain niveau de concurrence dans ce secteur était, pour certains, d'en venir purement et simplement à des soumissions publiques dans tous les cas et que le plus bas soumissionnaire soit choisi. Cela représentait un certain nombre de risques parce qu'on sait qu'en 1974, dans 87% des cas, il n'y a eu qu'un seul soumissionnaire. On a donc bâti un équilibre beaucoup plus délicat que de dire: On va aller en soumissions publiques, un jeu auquel les

transporteurs auraient participé très gros et un jeu auquel les commissions scolaires auraient elles aussi participé très gros avec une enveloppe budgétaire fermée.

On a essayé de mettre dans le règlement une procédure qui est délicate, je le reconnais, parce qu'on est dans un secteur économique qu'on ne veut pas démolir. On veut que les commissions scolaires puissent tirer avantage du fait qu'il y a déjà des entreprises qui sont bien capitalisées, qui offrent un bon niveau de services. On veut que les transporteurs scolaires qui ont offert un bon service puissent eux aussi avoir un certain avantage par rapport à des nouveaux venus sur le marché. On veut aussi s'assurer qu'il y ait une certaine concurrence de réintroduite et que les commissions aient, au niveau des dispositions réglementaires, la possibilité de limiter la croissance des coûts dans le transport scolaire. Il y a eu d'autres mesures en ce qui concerne l'enveloppe budgétaire fermée, etc., mais au niveau de l'octroi du contrat, prenons le cas des 87% de commissions scolaires qui n'ont fait affaires qu'avec un seul soumissionnaire en 1974.

(20 h 45)

Dans un premier temps, cette commission scolaire va tenter de négocier de gré à gré avec le ou les transporteurs scolaires qui sont déjà en place, selon les articles 14 et 15 dont on a discuté tantôt. Si on se fie à ce qu'on a pu entendre de la part des représentants de l'Association du transport écolier du Québec et également de ce que j'ai pu avoir comme indication de la part des commissions scolaires, la réforme est acceptée dans l'ensemble. Alors, il y a tout lieu de croire que ça va négocier de part et d'autre.

Mais il faut se mettre à la place d'une commission scolaire qui, avec une enveloppe budgétaire fermée, a négocié de gré à gré, n'a pas réussi à s'entendre avec son ou ses deux transporteurs scolaires, parce que ceux-ci disent: La commission scolaire, qu'elle aille au diable, qu'elle aille taxer, si elle veut, qu'elle aille en référendum, nous, on négocie à tel prix ou on cote à tel prix...

Si on veut que cette commission scolaire ne soit pas dans un cul-de-sac en quelque sorte, parce qu'on risquerait de se trouver dans des cas limites, je le reconnais et on espère que les articles 24 et 25 vont servir le moins souvent possible, il faut avoir une porte de sortie pour une commission scolaire qui ferait face à des gens qui, à proprement parler, ne veulent pas négocier, pour que le niveau de la soumission publique maintienne exactement les mêmes prix, et qui se retrouverait coincée, si elle ne peut au moins avoir la possibilité de dire: Puisque c'est comme cela, je me retourne vers quelqu'un d'autre. Cela va mettre un poids terrible sur le transporteur, mais cela met

également un poids terrible sur la commission scolaire, parce qu'une commission scolaire, si elle est satisfaite de la qualité de service qui a été offerte jusqu'à maintenant, va elle aussi prendre un risque en allant vers un nouveau venu.

Je pense que avec les articles 24 et 25, dans une réforme comme celle-là, c'est une opération délicate que d'essayer de réintroduire un certain niveau de concurrence, une possibilité pour les commissions scolaires de réduire leur coût, pour le gouvernement aussi et finalement pour la collectivité. C'est vraiment une opération délicate, et même si je sais que le député de Portneuf va dire: Cela ne s'est fait nulle part ailleurs, je n'ai pas fait de recherche pour savoir s'il y avait des cas où cela pouvait se produire, la négociation de gré à gré avec toute autre personne après les soumissions publiques, mais, dans ce cas-ci, je pense que c'est nécessaire, si on veut donner une chance aux commissions scolaires de ne pas être aux prises avec un transporteur qui, en quelque sorte, essaierait de lui faire plier l'échine.

Le Président (M. Rochefort): Le député de Laporte avait demandé la parole, mais...

M. Bourbeau: Cela n'a pas d'importance.

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

M. Pagé: Le ministre donne suite à une question que je lui avais formulée cet après-midi. Le premier volet de la question, c'était s'il pouvait indiquer à ce moment-ci quels seraient les critères sur lesquels la commission scolaire pourrait s'appuyer pour demander, une fois les soumissions publiques ouvertes, à d'autres personnes de coter véritablement pour avoir éventuellement ces contrats-là. Est-ce à dire que la commission scolaire pourra faire affaires avec toute personne, même si elle n'a jamais fait du transport scolaire, même si elle n'est pas équipée pour en faire, pour négocier à rabais des contrats où des transporteurs qui avaient déjà les contrats auront soumissionné de bonne foi, auront participé de bonne foi à votre mécanisme? Vous venez de me confirmer que la commission scolaire pourra se retourner et dire: On va magasiner jusqu'à moins 5%, pour autant que c'est moins 5%. Quels seront les critères et les normes sur lesquels devra s'appuyer la commission scolaire pour pratiquer une telle opération?

M. Clair: Essentiellement, une fois que la commission scolaire va connaître son enveloppe budgétaire fermée, comme je vous dis, les premiers intéressés à ce que le transport scolaire se fasse bien, qu'il soit un

service sécuritaire, compétent, c'est bel et bien la commission scolaire. Si une commission scolaire doit se rendre aux articles 24 et 25 dans le déroulement du processus d'octroi des contrats, ce sera parce que la commission scolaire, probablement, fera face à quelqu'un qui veut la forcer à défoncer son enveloppe budgétaire, quelqu'un qui, à proprement parler, ne joue pas les règles du jeu de la réforme. La décentralisation qu'on fait, c'est de redonner du pouvoir aux commissions scolaires dans l'organisation de leur transport scolaire. Je pense qu'on n'a pas le droit de présumer, ni que les commissions scolaires vont se comporter de façon irresponsable, ni qu'elles vont vouloir faire du patronage. Je pense que la présomption de bonne foi existe que les commissions scolaires ont tout intérêt à s'assurer d'un service de qualité. Je pense que ce sera dans des cas assez limites qu'une commission scolaire se rendra aux articles 24 et 25.

M. Pagé: Il y avait l'autre volet de la question, M. le Président. Le ministre y a répondu mais je voudrais bien qu'il me le dise clairement. Est-ce qu'il y a d'autres cas où le gouvernement du Québec, les sociétés d'État ou les agences gouvernementales vont négocier à rabais, vont magasiner pour donner des contrats à rabais, après que cette société, ce gouvernement, ce ministère ou ces agences auront enclenché le processus normal, en matière commerciale, des soumissions publiques?

M. Clair: Je ne suis pas un spécialiste sur les questions d'octroi de contrats et de soumissions publiques. J'ai avoué tantôt, et je peux le dire de façon plus précise, qu'à ma connaissance un mécanisme comme celui-là, sans avoir dressé un inventaire, je ne connais pas le processus d'octroi des contrats dans l'ensemble de l'appareil public et parapublic... Je ne connais pas d'articles 24 et 25 qui existent dans d'autres secteurs. Peut-être en existe-t-il.

M. Pagé: Il n'y en a pas.

M. Clair: Je n'en connais pas.

M. Pagé: Il n'y en a pas. L'enveloppe budgétaire...

M. Clair: C'est une affirmation ou une question?

M. Pagé: À ma connaissance, M. le Président, et elle est aussi vaste à cet égard-là que celle du ministre parce que cela fait aussi longtemps que lui, sinon plus, que je suis ici, il n'y en a pas.

M. Clair: Je ne voulais vous insulter

nullement.

M. Pagé: Cela n'a tout simplement pas d'allure. Cela n'a pas d'allure ce que vous êtes en train de faire. J'aimerais demander au ministre, maintenant, qui établit l'enveloppe budgétaire pour la commission scolaire X.

M. Clair: Elle est établie au niveau des règles budgétaires. Si, avec toute la compétence et l'ancienneté que je reconnais au député de Portneuf, il se donnait la peine de lire les règles budgétaires, il saurait que la réponse se trouve là.

M. Pagé: C'est cela. C'est vous qui établissez les règles budgétaires. M. le Président, c'est là qu'est le problème. C'est que le gouvernement du Québec va établir, pour une commission scolaire donnée, une enveloppe budgétaire déterminée. Prenons le cas d'une commission scolaire - pour faire un chiffre rond - qui a 10 000 000 \$ en matière de transport. Cette commission scolaire avait, l'année dernière, 10 000 000 \$ affectés au transport scolaire. Le gouvernement du Québec peut arriver, une fois ce règlement adopté et, compte tenu du contexte difficile qu'on connaît à ce gouvernement - on sait qu'on a un déficit gouvernemental depuis cinq ans qui est exactement le même chiffre que le déficit accumulé au cours des 109 années précédentes; vous avez réussi à endetter le Québec de 5 000 000 000 \$ alors que l'endettement du Québec, de 1867 à 1976, était de 5 000 000 000 \$ aussi - dire à cette commission scolaire: Alors que votre enveloppe budgétaire était de 10 000 000 \$ l'année dernière, cette année, elle est de 9 000 000 \$; messieurs, vous avez 9 000 000 \$, c'est votre gâteau, arrangez-vous avec cela. Qu'est-ce que la commission scolaire va faire? La commission scolaire va se revirer de bord et elle va contacter son directeur en transport, qui va rencontrer ses transporteurs et leur dire à peu près ceci: Je suis bien peiné, mais l'enveloppe budgétaire allouée par Québec est telle que cette année on doit couper. Il va essayer de négocier de gré à gré pour en arriver à son chiffre de 9 000 000 \$, et ce malgré qu'il y a peut-être des modifications dans les circuits, malgré qu'il y a peut-être des augmentations de clientèle dans certaines municipalités, peu importe pour quels motifs. S'il n'est pas capable de négocier de gré à gré, il va se revirer de bord et va commander des soumissions publiques; si les soumissions publiques donnent 9 500 000 \$, il va se revirer de bord et essayer de négocier à rabais. Après que les soumissions publiques et les règles de fair-play auront été employées, il va essayer de négocier à rabais pour épargner 500 000 \$.

C'est ainsi que le ministre des Transports, consciemment ou non, risque de démembrer dans certains comtés du Québec des structures de transport scolaire qui étaient bien implantées, qui donnaient de bons services; tout cela se faisait sous l'égide de services à la clientèle, des services sécuritaires avec des conditions de travail acceptables pour les travailleurs. L'écueil, il est là; le danger, il est là. Je suis convaincu que la très grande majorité des députés, ici autour de la table, qui est au fait de la situation qui prévaut dans nos comtés respectifs, est bien consciente de tout cela. C'est dans ce sens-là que je me permets de dire au ministre des Transports que les articles 24, 25, vous venez nous dire que c'est pour redonner des pouvoirs aux commissions scolaires, mon oeil! C'est strictement un motif budgétaire, pour que le gouvernement du Québec puisse arriver au début d'une année et dire: Tardivel dans Portneuf, chez vous, le budget, c'est cela; arrange-toi avec le budget, négocie, serre la vis à tes transporteurs pour qu'ils baissent, qu'ils diminuent. Parce que ces gars-là... Ecoutez, l'entreprise qui a 8, 10, 12, 15 véhicules, un syndicat avec une convention collective à négocier bientôt; l'endettement, c'est normal et du financement et de l'amortissement à payer... Ces gens vont être susceptibles d'accepter le serrage de vis et d'ailleurs ils n'auront pas le choix, car ils vont se faire dire par le directeur: Mon vieux, si tu n'acceptes pas cette négociation de gré à gré, tu t'en vas en soumission publique. Et si le gars a le malheur d'être le seul à soumissionner, le directeur ou la commission scolaire ou votre comité consultatif, peu importe votre structure, aura le privilège de dire: Même si les règles du jeu, on les a jouées fair-play jusqu'ici, c'est fini, on négocie à rabais et on invite telle personne à coter en autant que c'est 5% de moins que ton contrat. Cela fera quoi? On risque de revenir à la situation de transporteur artisanal, de gens qui n'ont pas nécessairement l'expérience, de gens qui n'ont pas nécessairement le capital à investir et qui se lanceront là-dedans, dans une aventure. Après cela, vous autres et nous autres, on sera poignés avec les problèmes.

M. Clair: M. le Président...

M. Pagé: Je suis contre cet article-là et que le ministre ne vienne pas me dire à moi que ça redonne du pouvoir aux commissions scolaires. Ce n'est pas vrai; c'est fait uniquement et exclusivement pour respecter les contraintes budgétaires que vous vous apprêtez à imposer aux commissions scolaires, et par conséquent aux transporteurs d'écoliers du Québec, et ce, en raison des restrictions budgétaires et de votre déficit.

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

M. Clair: M. le Président, je ne sais pas si le député de Portneuf va mériter un nouveau prix, mais ce sont des choses qui n'ont aucun fondement, ce qu'il vient de dire. Le député de Portneuf, je le répète, s'il avait lu sa documentation avant de se prononcer, saurait que, dans aucun cas, premièrement, les enveloppes budgétaires vont diminuer. Il essaie de citer des chiffres et d'induire des gens en erreur en disant qu'une même commission scolaire pourrait recevoir 1 000 000 \$ de moins sur 10 000 000 \$. C'est tout à fait inexact.

M. Pagé: C'était l'exemple que je vous donnais.

M. Clair: C'est facile de donner des exemples qui n'ont pas de bon sens.

M. Pagé: Votre enveloppe si elle est fermée, c'est parce que vous avez un montant maximum; sans cela, elle ne serait pas fermée.

Le **Président (M. Rochefort):** À l'ordre!
M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, le député de Portneuf, j'ai de la difficulté à me retenir parce qu'il dit des choses qui sont sans aucun fondement. La proposition, l'établissement de l'enveloppe budgétaire d'une commission scolaire va tenir compte des paramètres suivants: Dans un premier temps, les coûts historiques d'une commission scolaire. Dans un deuxième temps, la clientèle inscrite. Dans un troisième temps, une indexation, ce qui va faire que, dans aucun cas, il ne va y avoir une réduction; en tout cas, je ne vois pas de cas où il pourrait y en avoir à moins qu'une commission scolaire n'ait diminué de clientèle de façon telle que c'est absolument imprévisible. Pour l'indexation, et je l'ai dit au début de la réunion cet après-midi, la proposition que nous avons déposée devant le Conseil du trésor et le Conseil des ministres, le niveau d'indexation de l'enveloppe, cela va être l'indice des prix à la consommation plus l'indice des prix en transport, divisé par deux pour établir une moyenne arithmétique. C'est de cette façon que l'enveloppe globale du ministère des Transports pour le transport scolaire va être indexée. Il n'est donc question en aucun cas de diminuer les sommes allouées à une même commission scolaire.
(21 heures)

Deuxième chose, en ce qui concerne les commissions scolaires. Si les insinuations du député de Portneuf selon lesquelles tout ce qu'on veut, c'est refiler une compression aux

commissions scolaires.. Mais c'est la première chose que les commissions scolaires nous auraient dite; or, l'attitude des commissions scolaires a été de dire: Oui, c'est vrai il y a un niveau de compression. Le niveau de compression qui était proposé, c'était l'indice des prix à la consommation moins 4%; nous avons changé ce niveau d'indexation en faisant une moyenne arithmétique entre l'indice des prix à la consommation moins 4%. Nous avons changé ce niveau d'indexation en faisant une moyenne arithmétique entre l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix en transport avec une compression de 2%, ce qui est beaucoup moins élevé que 4%.

Dans un deuxième temps, pour essayer de normaliser la situation des commissions scolaires où il y a des possibilités d'économie, on applique, au niveau des règles budgétaires, un long processus, si vous l'avez lu. C'est probablement cela, le député de Portneuf a dû le lire, mais il ne l'a pas compris, alors il dit n'importe quoi. En cinq étapes consécutives, on détermine comment on va normaliser le coût d'utilisation d'un autobus scolaire dans les commissions scolaires où il n'y a pas eu d'efforts faits dans ce sens. On va tenir compte des révisions particulières, on va tenir compte des efforts qui ont été consentis par les commissions scolaires.

Là-dessus, au niveau de l'indexation, le député de Portneuf tient un langage exactement contraire à celui que son collègue de Laporte tenait le printemps dernier en disant: Oui, il faut une réforme dans le transport scolaire; oui, il faut diminuer la croissance des coûts dans le transport scolaire. Je ne sais pas quand le Parti libéral dit la vérité. Est-ce en commission parlementaire, au moment des crédits - le printemps dernier, le député de Laporte nous disait qu'il fallait réduire la croissance des coûts dans le transport scolaire - ou si c'est ce soir, devant les transporteurs scolaires, que le député de Portneuf vient essayer de faire son petit numéro et de dire: Il n'y a pas nécessité de comprimer et de ralentir la croissance des dépenses dans ce secteur.

M. Pagé: M. le Président, il n'est pas question de numéro. Je dirai strictement au ministre que j'ai pris connaissance des documents cet après-midi, premièrement - c'est explicable. Deuxièmement, je dirai au ministre que je n'ai besoin de personne en arrière de moi pour me raconter ce qu'est le transport scolaire. Je connais cela un peu plus que vous, entre parenthèses. Autre élément...

M. Clair: Votre belle assurance vous sert très bien.

M. Pagé: J'aimerais que le ministre me dise s'il parle d'enveloppes budgétaires fermées. Je comprends que vous soyez fatigué peut-être de les avoir avec vous, mais c'est un autre problème. Le ministre nous dit qu'il y a un paquet d'éléments qui vont servir à l'établissement de l'enveloppe budgétaire. Le ministre évoque de plus qu'à sa connaissance il est peu probable qu'une commission scolaire verra son enveloppe budgétaire actuelle réduite. Pouvez-vous affirmer de votre siège - nous sommes à étudier actuellement un règlement et c'est exceptionnel pour nous d'avoir l'occasion d'étudier un règlement - comme ministre des Transports, qu'en aucun cas les enveloppes budgétaires actuellement allouées aux commissions scolaires pour le transport scolaire ne seront modifiées à la baisse? Pouvez-vous l'affirmer?

M. Clair: En termes de dollars de 1981? Ce que je peux dire, le piège tendu par le député de Portneuf ne pourrait se produire que dans un cas tout à fait exceptionnel, mais, à notre connaissance, il n'y a aucune commission scolaire où, en dollars de 1981, il y aura une réduction de l'enveloppe. L'enveloppe sera indexée d'un montant très appréciable, la moyenne de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des prix en transport, moins 2%, plus une normalisation dans les commissions scolaires où il y a lieu de procéder à cette normalisation. On n'est pas en train de réinventer le monde en procédant par des règles budgétaires. Peut-être que le député de Portneuf l'ignore, mais il y a déjà des règles budgétaires qui sont appliquées par le ministère de l'Éducation pour le financement des...

M. Pagé: Pouvez-vous l'affirmer de votre siège qu'aucune commission scolaire ne connaîtra une diminution?

M. Clair: Non. Je connais les tours de passe-passe du député. Il voudrait essayer de me faire dire que dans aucun cas...

M. Pagé: Si vous n'êtes pas capable, dites-le, et si vous êtes capable, dites-le!

M. Clair: Il y a combien de commissions scolaires au Québec? 85 commissions. J'ai un sens commun minimal et, avant de prendre un engagement aussi formel, il faudrait que j'aie devant moi la liste des 85 commissions scolaires. Ce que je vous dis, c'est qu'à ma connaissance aucune commission scolaire, en 1982, ne connaîtra une diminution en dollars de 1981 par rapport à ce qu'elles avaient. Voyons donc!

M. Pagé: Vous ne pouvez pas dire que toutes les commissions scolaires connaîtront

une augmentation?

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

M. Pagé: C'est cela, on verra.

M. Blouin: M. le Président, ce n'est la première fois que le député de Portneuf tire des conclusions hâtives dans les dossiers.

M. Clair: Non, pas jusqu'à maintenant.

M. Blouin: Ce qui me désole un peu aussi, c'est qu'il n'a pas tellement saisi l'esprit de cette commission et l'esprit de la réforme parlementaire à venir. Il ne s'agit pas de faire de la petite politique mesquine, mais il s'agit de régler des problèmes et de traiter du fond des problèmes.

M. Pagé: J'invoque le règlement. Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Question de règlement, M. le député de Portneuf.

M. Pagé: Vous savez qu'en vertu de notre règlement, on n'a pas le droit de soulever une question de privilège ici. J'ai posé des questions qui, je pense, étaient tout à fait justifiées. Les articles 24 et 25 sont susceptibles d'apporter des craintes qui sont tout à fait fondées chez moi, et c'est ce que j'ai voulu mettre en relief ce soir par les questions que j'ai posées au ministre.

M. Clair: C'est comme la fois qu'il était inquiet du téléphone.

M. Pagé: Si vous voulez faire de la politique, cela se fait à deux, mon ami.

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

M. Blouin: Mais, lorsque vous parlez du fond du problème, là-dessus je vais vous rejoindre. D'abord nous savons tous que, depuis 1974, dans la majorité des commissions scolaires, des territoires des commissions scolaires, ce sont les mêmes transporteurs scolaires dont les contrats d'année en année ont été reconduits en vertu même du règlement no 11. Donc, en principe, la majorité d'entre eux devraient entamer des négociations avec les mêmes commissions scolaires et, dans la plupart des cas, je présume, ce seront les mêmes transporteurs qui assumeront les services qu'ils assumaient avant. Dans certains cas exceptionnels toutefois, il peut arriver, comme l'a évoqué le député, qu'il y ait une mésentente - là, j'ai suivi son cheminement - entre la commission scolaire et le transporteur. Est-ce que le ministre ne croit

pas que, pour éviter que, dans des situations extrêmes qui tiennent presque de la fiction, mais qui pourraient peut-être arriver, il pourrait considérer que si, à l'article 25, le pourcentage de 5% passait à 10%, cela n'éviterait pas que le premier venu vienne s'installer, se mette à faire du transport scolaire et, peut-être encore une fois, dans certains cas de plus en plus fictifs, menace peut-être quelque peu la qualité et la sécurité du transport scolaire? Une marge de 10% ne pourrait-elle pas assurer que le premier venu vienne prendre la place de n'importe qui dans des cas extrêmes qui pourraient se produire?

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

M. Clair: Je pense, M. le Président, que la marge de 10% pourrait même représenter des dangers plus graves que 5%, parce que, si on prend un écart de 5%, cela représente d'abord des sommes déjà de l'ordre de 1200 \$ à 1500 \$ probablement. Si on augmente ces sommes, et que cela devient un écart de 3000 \$, ce n'est quasiment plus une question d'être dans le marché, c'est que quelqu'un est prêt à perdre quasiment de l'argent pour essayer d'obtenir un contrat et, à mon avis, un écart de 10% représenterait plus de danger qu'un écart de 5%, parce que, là, ce seraient visiblement des gens qui ne seraient pas dans le marché et qui voudraient s'y introduire.

Avec tout ce dispositif des articles 24 et 25, qu'est-ce qui arrive normalement quand, après être allé en soumissions publiques, un organisme gouvernemental ou une municipalité est insatisfait des soumissions parce qu'il considère que tous les soumissionnaires dépassent amplement les prévisions? Ce qui se passe purement et simplement, c'est que le délai pour l'acceptation des soumissions s'écoule; il n'y a pas de soumission qui est retenue et l'organisme en question retourne en soumissions publiques. Or, c'est une situation dans laquelle une commission scolaire est aux prises avec un délai. Le mois de septembre, l'école recommence et il faut qu'il y ait un transporteur scolaire chargé d'assurer le transport des écoliers. Il n'y a pas beaucoup d'autres façons de lui permettre de se sortir d'une impasse que d'inscrire les articles 24 et 25 et, à 5%, je pense que cela pourrait représenter des risques plus grands, si quelqu'un arrivait avec un écart aussi considérable. Remarquez que c'est certain qu'il peut y avoir une variante importante au niveau, par exemple, de la capitalisation des entreprises. Si des entreprises sont bien capitalisées et si une entreprise est à 90% "sur la finance", cela a un impact évident sur le coût de propriété des autobus, donc sur le coût d'exploitation du service de

transport scolaire. Nous, on considère que 5%, c'est... Peut-être que ça serait 6%, peut-être que ça serait 4,75%, le chiffre idéal, mais on a pensé que, dans les circonstances, 5%, c'était un critère acceptable.

Le Président (M. Rochefort): Merci. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, en premier lieu, je vais commencer par corriger les inexactitudes du ministre. Au printemps dernier, j'avais parlé d'une réforme du transport d'écoliers. Je vous l'avais suggérée dans le but de faire une meilleure utilisation des équipements. Si vous vous en souvenez, je vous avais parlé des champs complets d'autobus scolaires inutilisés qu'on voit durant les périodes d'été et c'est à ça que j'avais fait allusion. Je vous avais exhorté de tenter de trouver des utilisations supplémentaires pour le parc d'autobus scolaires du Québec. Je n'avais pas nécessairement demandé de faire des compressions budgétaires sur le dos des transporteurs ou des étudiants, premièrement. Deuxièmement, le député de Portneuf prétend que le but de l'exercice qu'on a devant nous, c'est... M. le ministre, étant donné que je m'adresse à vous, je vais attendre que... M. le ministre, le député de Portneuf, tout à l'heure, prétendait que le but de l'exercice, c'est de permettre au gouvernement de faire des compressions budgétaires. Je partage son opinion et je peux vous assurer que j'ai lu la documentation. J'attire votre attention, entre autres, en plus des 2% de compression que vous allez appliquer - vous pouvez peut-être regarder dans les règles budgétaires, parce qu'on a parlé de règles budgétaires - sur la fameuse clause des compressions sélectives que vous vous êtes réservées. On dit ceci: Dans certaines commissions scolaires où l'organisation du réseau de transport au cours de l'année scolaire 1981-1982 laisse place de façon...

M. Clair: À quel endroit, quelle page?

M. Bourbeau: Mais, M. le ministre, vous devez le savoir, c'est à la page 6, troisième étape...

M. Clair: Si vous pensez que je le possède par coeur!

M. Bourbeau: ... détermination du nombre de véhicules requis. Est-ce que le ministre n'aurait pas lu sa documentation, par hasard?

M. Clair: Si vous pensez que je le possède par coeur!

M. Bourbeau: Alors...

M. Blouin: ... du député de Portneuf s'attrape?

M. Bourbeau: La fameuse clause des compressions sélectives, c'est là vraiment que le ministre va nous attraper. Parce que les 4%...

M. Pagé: On n'a pas tout lu, mais on a lu ça.

M. Bourbeau: ... les 4% qu'il nous avait annoncés dans sa...

M. Clair: Vous nous disiez que vous aviez tout lu!

M. Pagé: J'ai pris connaissance du document cet après-midi.

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! La parole est au député de Laporte.

M. Pagé: Ça, on l'a vu!

M. Bourbeau: Les 4% que le ministre nous avait annoncés dans le livre blanc et qui, maintenant, sont réduits à 2% pour le bonheur de tout le monde, les autres 2%, il va venir les chercher avec les compressions sélectives. Alors, il nous dit ceci: On va appliquer des compressions sélectives dans certaines commissions scolaires. On ne dit pas lesquelles. On dit: Ce sont celles où l'organisation du réseau de transport au cours de 1981-1982 laisse place, de façon particulièrement significative, à un effort de rationalisation par des mesures telles que l'aménagement des circuits, le décalage horaire et l'intégration aux transports en commun. Bref, c'est une phrase qui ne veut absolument rien dire, qui va donner au ministre le loisir de décréter arbitrairement et de façon discriminatoire que, dans cette commission scolaire-là, il y a place pour un effort de rationalisation; il y a toujours place pour des efforts de rationalisation. Alors, ça va être très facile d'appliquer des compressions sélectives qui vont faire en sorte que le ministre pourra rendre justice au ministre des Finances et dire: On a comprimé.

Autre endroit, M. le ministre - j'attire votre attention - c'est ce dont vous parlez, à la page 7, quatrième étape. On dit que l'évaluation monétaire des variations, à la baisse ou la hausse, dans le kilométrage des véhicules, est obtenue sur la base du coût marginal du kilométrage supplémentaire tel qu'établi par le ministère des Transports. Alors, quel sera le coût marginal du kilométrage supplémentaire? Encore là, ça va dépendre de ce qui va rester dans le budget

du ministère. Si le ministre des Finances vous a dit que vous avez un budget plus comprimé que moins comprimé, vous allez pouvoir dire aux commissions scolaires: Bien, voici, notre coût marginal, on le diminue ou on l'augmente. Alors, je pense que le député de Portneuf a raison de s'en faire parce que vous vous êtes gardé, dans les règles budgétaires, assez de latitude pour pouvoir comprimer selon le budget que vous aurez. Je pense qu'effectivement, il a raison.

Ceci étant dit, je suggérerais, étant donné qu'on est en train de faire l'étude, M. le ministre, des règlements sur le transport scolaire et qu'on a étudié les règles budgétaires, qu'on pourrait revenir aux règlements sur le transport scolaire et, après ça, on pourrait passer aux règles budgétaires...

M. Clair: C'est le député de Portneuf qui nous a entraînés dans ce sentier.

M. Bourbeau: ... étant donné que je n'ai pas terminé...

M. Pagé: C'est ça...

M. Bourbeau: ... étant donné que je n'ai pas terminé... M. le Président, j'ai encore la parole, je pense.

M. Clair: Est-ce que...

Le Président (M. Rochefort): Oui, la parole est toujours au député de Laporte.

M. Clair: Avant de revenir aux règlements, je voudrais juste avoir l'occasion de dire quelques mots.
(21 h 15)

M. Bourbeau: Je vais seulement terminer mon exposé. Je n'ai pas encore terminé. Tout ça a commencé quand le ministre nous disait qu'il voulait réintroduire la concurrence. En fait, la fameuse règle de 5%, j'aimerais qu'on y revienne parce que c'est de ça qu'on parle. Il nous dit qu'il n'y a pas eu de concurrence en 1974 et qu'effectivement, dans 87% des cas, il n'y a eu qu'un seul soumissionnaire donc; il n'y a pas eu de concurrence. Il nous dit: Étant donné qu'il n'y a pas eu de concurrence, cette fois-ci on voudrait qu'il y ait de la concurrence; si les soumissions sont jugées trop élevées, on va permettre de se retourner de côté et d'aller négocier avec n'importe qui à 5% plus bas.

Je sou mets ceci à l'attention du ministre: premièrement, en 1974, il y avait dans le règlement no 11 une stipulation qui n'existe pas aujourd'hui, disant que les soumissionnaires devaient déjà être propriétaires d'autobus. Cela n'existe pas aujourd'hui. C'était l'ancien article 249, là, si mes renseignements sont bons, qui a été

abrogé depuis ce temps. Or, cet article - l'ex-ministre pourrait le confirmer - faisait en sorte qu'on devait être propriétaire d'autobus au moment où on soumissionnait; si je n'ai pas raison vous voudrez bien me contredire, mais il me semble que personne ne me contredit. C'est exact? Bon. Évidemment, cela restreignait d'une façon singulière le nombre de soumissionnaires. Aujourd'hui, on permet à tout le monde de soumissionner même sans autobus. C'est la première raison pour laquelle, aujourd'hui, on devrait avoir beaucoup plus de concurrence.

Deuxièmement, on m'avise également qu'en 1974 on pouvait accorder le contrat à l'ancien transporteur si sa nouvelle soumission n'excédait pas 10% de l'ancien prix. Donc, raison additionnelle pour limiter la concurrence en 1974. Aujourd'hui, ces stipulations n'existent pas et, quant à moi, j'estime qu'on devrait avoir beaucoup plus de concurrence au niveau des soumissions qu'on en a eu en 1974. Donc, on n'a pas besoin d'introduire un facteur supplémentaire de concurrence qui est la fameuse norme de 5% du ministre - d'ailleurs, il nous l'a dit tout à l'heure - parce qu'il a peur qu'il n'y ait pas de concurrence.

Il y a peut-être une chose qu'on pourrait suggérer et je partage l'avis du député de Portneuf là-dessus, à savoir qu'on devrait simplement abolir cette possibilité d'aller négocier des contrats à rabais. Mais, si le ministre ne veut pas se rendre à cette demande, on pourrait faire une distinction et dire que, dans les cas où il n'y a qu'un seul soumissionnaire - il semble que ce soit ce dont le ministre a le plus peur, qu'il n'y ait pas de concurrence - et uniquement dans ces cas-là, qu'on permette à une commission scolaire de négocier non pas selon la norme de 5%, mais avec une différence d'au moins 10%. Dans les cas où on n'aurait qu'un seul soumissionnaire et où on pourrait peut-être penser que le prix est trop élevé, on pourrait peut-être dire que la commission scolaire pourra se retourner et aller négocier pourvu que la différence soit de 10%; là, cela m'apparaîtrait plus logique. Je sou mets ça comme option, si l'opinion du député de Portneuf ne peut pas prévaloir.

Le Président (M. Rochefort): Merci.
M. le ministre.

M. Clair: Je pense que le député de Charlevoix voulait ajouter quelque chose immédiatement là-dessus.

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

M. Mailloux: Je conclurai mes remarques relativement aux deux articles en question et, principalement, aux 5% dont on parle dans l'article 25.

Si on me le permet, je voudrais revenir à 1974, au moment où le règlement fut adopté. Je vais tâcher de le faire le plus apolitiquement possible. Je comprends le ministre qui, dans un service à offrir à la population, voit les coûts monter en flèche comme on les a connus ces quelques dernières années. Je comprends qu'il cherche à faire l'impossible pour tenter de minimiser l'importante augmentation qu'on a connue. Je crois que c'est aux alentours de 90 000 000 \$ que ça coûtait en 1974 et c'est passé à quelque 200 000 000 \$ aujourd'hui.

M. Clair: On va toucher les 250 000 000 \$.

M. Mailloux: Je comprends qu'on a eu la crise du pétrole qui a amené des problèmes particuliers entre-temps; c'était une dépense assez importante dans le transport scolaire. On a dit tantôt que dans 85% des cas, en 1974, on n'avait eu qu'un seul soumissionnaire. Je vous avouerai bien franchement - parce qu'il y a des officiers qui sont encore au ministère aujourd'hui, je pense - comme le ministre a d'abord la sécurité routière en tête, quant à la richesse naturelle que sont nos enfants, on avait également cette priorité en tête, en 1974, et on venait de vivre deux années, 1972 et 1973, qui n'avaient pas été faciles sur le réseau routier. On voulait assurer la meilleure sécurité possible à nos enfants, nonobstant les coûts effarants qu'on appréhendait, et on voulait en même temps assurer le meilleur professionnalisme possible à ceux qui auraient à transporter nos enfants. On s'est ramassé avec 85% avec un seul soumissionnaire et j'avouerai qu'au ministère même - on m'excusera de l'autre côté de la clôture - on appréhendait qu'on puisse s'entendre comme larrons en foire pour se partager passablement les territoires et c'est un peu ce qui a prévalu dans le temps.

J'ai déjà dit publiquement que les transporteurs scolaires avaient été, dans l'ensemble du transport intermodal, un peu les enfants chéris du ministère, parce que la Commission des transports, en vertu du règlement 11, reconduisait les contrats avec les augmentations successives qu'on a connues. Je ne regrette pas, par contre, le geste posé dans le temps, parce que l'expérience qu'on a connue depuis dans le transport scolaire a été méritoire et valable, le professionnalisme qu'on espérait, on l'a obtenu également.

Le ministre fait aujourd'hui face à des compressions budgétaires que je comprends, quand il est assis à son siège. Je trouvais cela aberrant parfois, ayant été moi-même à la classe plus jeune et me transportant sur mes pattes un mille et demi, deux milles,

quatre milles, matin et soir, qu'on transporte des enfants non pas seulement sur les distances qu'on permet dans le service actuel, mais sur des distances beaucoup plus courtes. Malgré qu'on trouvait aberrantes, ces demandes supplémentaires, quand on allait sur place de visu constater comment les enfants étaient en danger, car il y a de très grandes artères dans les milieux urbains, on se disait: Cela va coûter cher à la société, mais je pense qu'il faut le faire également.

Les contrats ont été reconduits. Aujourd'hui, on se retrouve devant les gens qui ont donné un service excellent. Quand vous amenez l'article 25, je l'achèterais à une condition. Disons que je n'ai pas à décider, c'est vous qui déciderez, mais je l'achèterais à une condition et j'en ai parlé un peu cet après-midi. On a constaté qu'après 1974, il y a eu dans le transport scolaire une syndicalisation poussée qui nous a coûté très cher. Je me rappelle les grèves dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean et comment cela a influencé l'ensemble des transporteurs scolaires pour l'ensemble du Québec.

Si l'article 25 demeure tel qu'il est, je voudrais que le ministre prenne son crayon et me dise comment, avec des transporteurs scolaires dont le personnel est aujourd'hui syndiqué totalement ou en majorité, dans les cas où il faudrait rappeler une soumission publique, il ne serait pas contre une soumission publique s'il y avait une possibilité que le jeu se fasse valablement. Comment le ministre peut-il m'expliquer qu'avec une différence de 5%, il faudrait rappeler des soumissions publiques, alors que l'on connaît l'importance, à travers le coût du système de transport scolaire, de la note à payer pour le personnel, pour les chauffeurs? Il y a deux coûts primordiaux: le chauffeur d'abord et le carburant ensuite. Je pense que ce sont deux coûts extrêmement importants, mais d'abord les salaires de 300 \$ par semaine qu'on l'encontre un peu partout.

Il y a un chômage effréné au Québec actuellement. Je n'espère pas que cela va se produire et ce n'est pas contre la philosophie gouvernementale, parce que vous poussez vers la syndicalisation, mais comment ces gens-là pourraient-ils équitablement venir concurrencer un nouvel entrepreneur, qui aurait besoin d'acheter, peut-être, trois, quatre, cinq véhicules, mais qui aurait l'assurance que lui, avec ce qu'on appelle peut-être du "cheap labour", mais du personnel non syndiqué, il peut venir concurrencer un transporteur qui n'aurait pu négocier de gré à gré, mais qui ferait face à des concurrents avec du personnel valable, mais pris dans le milieu même, parmi les 350 000 chômeurs qu'on a, et Dieu sait s'il y en a des dizaines et des dizaines de milliers de conducteurs qui, actuellement, pourraient conduire des autobus scolaires au

prix qu'on connaît?

Par la suite, ce que cela entraînerait, c'est que ces gens-là pourraient faire le travail de manière moins sécuritaire, avec des véhicules très confortables, étant donné qu'ils n'ont pas l'expérience. L'on verrait par la suite des grèves successives, parce qu'à l'instant où le propriétaire obtiendrait le contrat, on verrait les employés tâcher de se syndiquer également comme les autres le sont.

Je pose la question au ministre. Je serais prêt à acheter la différence de moins 5%, peut-être à une condition, c'est que dans une commission scolaire donnée, au transporteur qui a fourni un service valable à la population et à la personne qui devra le concurrencer, le même jeu s'applique. S'il y en a un qui est obligé de répondre avec des gens appartenant à la CSN ou n'importe quelle centrale syndicale et l'autre, à côté, avec des gens qui ne sont pas syndiqués, on imagine immédiatement que ce n'est pas 5% à ce moment-là. Je voudrais qu'on me fasse le calcul. On va chercher 10%, 15% ou 18% de différence. C'est là qu'est le problème majeur dans l'affaire en question.

M. Clair: Je ne suis pas sûr de bien comprendre. Je comprends très bien le point de vue de la syndicalisation, mais le député de Charlevoix me dit: Je serais prêt à l'accepter à une condition. C'est cette condition j'ai de la difficulté à comprendre.

M. Mailloux: Que les deux soient sur le même pied et qu'ils aient affaire à des employés syndiqués dans les deux organisations et non pas, dans un cas, à un transporteur dont les employés sont syndiqués, donc, obligés de respecter le syndicat et, dans l'autre cas, à un propriétaire qui vient d'acheter un autobus ou qui est prêt à l'acheter, avec des employés qui ne seraient pas syndiqués. Comment les deux seront-ils placés pour se faire concurrence? Immédiatement, le transporteur qui était sur place vient de disparaître parce que l'autre va prendre le risque qu'éventuellement ils peuvent se syndiquer, mais ils ne le sont pas pour le moment. Alors, ils ne sont pas sur le même pied.

M. Clair: M. le Président, d'abord...

M. Mailloux: Ce n'est pas une vérité de la foi, mais je dis que c'est une interrogation que j'ai à l'esprit.

M. Clair: D'abord, je voudrais dire au député de Charlevoix que, par rapport à la réforme qu'il a lui-même effectuée en 1974, je pense qu'il a raison de dire qu'au plan de la qualité du service, au plan de son efficacité, de sa sécurité, on a franchi des

pas importants. L'étape qu'on s'apprête à franchir maintenant - c'est l'équilibre délicat dont je parlais tantôt qu'on essaie de conserver - c'est de pouvoir bénéficier de la présence d'entreprises qui ont de l'expérience, mais par ailleurs, essayer de tenir compte de ce que le député de Charlevoix disait lui-même tantôt. Les entreprises de transport scolaire n'ont pas été les plus maltraitées par le ministère des Transports. Il faut essayer de tenir compte de tout cela. À la suite de la réforme de 1974, l'issue qu'on propose, même si c'est un équilibre délicat, est probablement la seule véritable issue, si on veut éviter simplement de comprimer aveuglément dans l'ensemble du Québec, alors qu'il y a des commissions scolaires qui ont fait des efforts de rationalisation très importants et que d'autres n'en ont fait aucun. Cela se comprend. Les commissions scolaires, jusqu'à maintenant, - le député de Charlevoix le sait fort bien - n'avaient pas d'incitation à essayer de contrôler la croissance des coûts. Que ce soit au niveau des fermetures d'écoles, de l'organisation du transport, de l'offre de services, les commissions scolaires n'avaient pas beaucoup d'incitation. Maintenant, par la réforme, on essaie de leur donner cette incitation. C'est pour cela qu'au niveau de la compression, on minimise autant que faire se peut la compression répartie dans l'ensemble du réseau pour essayer de concentrer nos efforts sur les commissions scolaires où il y a quelque chose à faire. Le député de Laporte disait tantôt: Cela va être facile pour le ministère des Transports, avec les règles budgétaires, de compresser de façon sélective des commissions scolaires. Il a tout à fait raison. Cela va être facile. En 1981-1982, même si l'opération était centralisée au niveau du ministère des Transports, - comme le député de Charlevoix le sait - nous avons réduit d'environ 450 à 500 le nombre de véhicules en service. Malgré cette réduction du nombre de véhicules, même s'il y a eu un certain nombre de plaintes de la part des parents, dans certains cas, vous n'avez pas vu une campagne tous azimuts, ni de la part des commissions scolaires, ni des transporteurs scolaires, qui sont souvent ceux qui savent le mieux qu'avec la dénatalité il y a une compression, une rationalisation qu'il est possible de faire sans diminuer la qualité du service, qu'avec des circuits de transport mieux organisés, il y a possibilité de diminuer le nombre d'autobus scolaires en service.

(21 h 30)

Je pense que l'objectif des transporteurs scolaires n'est pas d'avoir le plus grand nombre possible de véhicules qui fonctionnent parce qu'ils savent fort bien, ces gens-là, qu'il faut être réaliste et qu'on ne peut pas se payer, comme collectivité, un

nombre inutilement élevé d'autobus scolaires quand la clientèle ne le justifie pas, quand la rationalisation est possible. Ils veulent s'assurer que quand un autobus scolaire fonctionne, ce véhicule scolaire entraîne un niveau de rentabilité, de profit acceptable pour le fonctionnement d'un tel autobus scolaire. Je pense qu'en procédant comme on le fait, dans les règles budgétaires, on le fait de façon beaucoup plus fine qu'à l'origine, parce qu'on a tenu compte des représentations qui nous ont été faites par l'ATEQ, par la fédération des commissions scolaires, par l'ensemble des gens.

Maintenant, j'en viens à la question précise du député en ce qui concerne les 5% par rapport à des entreprises qui sont syndiquées, d'autres qui ne le sont pas. Une chose que nous n'exercerons pas, c'est le jugement à la place de la commission scolaire. Cependant, dans l'établissement des enveloppes, de l'enveloppe de base pour chaque commission scolaire, nous tenons compte des coûts historiques de chaque commission scolaire. Nous sommes à faire une étude pour établir, région par région, les coûts historiques selon les dépenses d'équipements, de salaires, de carburant afin de ne pas mettre dans une situation intenable un transporteur scolaire qui est syndiqué, qui fait face à un certain nombre de coûts. On essaie de tenir compte de l'historique, on ne fait pas une croix complète sur ce qui s'est passé depuis 1974, on dit: On ne veut pas partir de nulle part pour s'en aller dans une direction inconnue. On dit plutôt: On va essayer de partir de la situation actuelle, en établissant des paramètres qui sont susceptibles de rendre justice aux transporteurs qui sont déjà en place, mais en s'assurant que les commissions scolaires vont pouvoir diminuer la croissance des coûts au niveau de la rationalisation, au niveau de la négociation, de la soumission publique. C'est dans ce paramètre d'établissement des coûts historiques qu'on va être en mesure de tenir compte de la situation des transporteurs au niveau de chaque région.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Bellechasse.

M. Lachance: M. le Président, pour répondre à la préoccupation du député de Charlevoix que je trouve très appropriée, il nous a donné un facteur, le facteur coût au niveau des salaires. Je crois qu'il y a un autre facteur extrêmement important qui peut contrebalancer le facteur coût; si, par exemple, effectivement, il devait y avoir une espèce de concurrence déloyale à ce niveau-là, ce serait parce que quelqu'un qui est intéressé à se lancer dans l'entreprise du transport ne possède pas les équipements que l'autre possède, je présume. Lorsqu'on

connaît les coûts d'intérêt pour s'équiper, j'ai l'impression que cela s'annule passablement si on le remet en conflit ou, en tout cas, l'un vis-à-vis de l'autre ces deux facteurs, et la différence de 5% devient, je crois, acceptable.

M. Clair: Sans se conter de peurs et avec beaucoup de franchise, nous savons tous que, de façon générale, les entreprises de transport scolaire sont assez bien et fort bien capitalisées. C'est évident que ce que le député de Bellechasse dit est fort à propos; quelqu'un qui va vouloir s'équiper de 5, 10, 20 autobus scolaires va déjà connaître un handicap qui est au moins équivalent aux taux d'intérêt dans notre gouvernement qui est toujours en grève de cloche... Oui?

M. Blouin: ...

M. Clair: ... nous gratifie. Il est évident que cela aussi est un facteur important dont on doit tenir compte.

Maintenant, j'avais quelque chose à ajouter, mais je l'ai oublié.

Le Président (M. Rochefort): Alors, cela va pour ces articles.

M. Bourbeau: Il reste à tirer une conclusion qui est assez évidente. Du côté de l'Opposition, on se pose de sérieuses questions sur ces fameux articles 24 et 25. Le député de Portneuf, tout à l'heure, a fait état de son objection de principe. Le député de Charlevoix a également parlé dans le même sens et a dit qu'il se rallierait peut-être, à condition qu'on puisse s'assurer que, dans le cas d'une concurrence, ce soit à chance égale. Je résume pour que le ministre s'en souvienne bien au moment où il aura à prendre une décision. S'il fallait absolument conserver - le ministre y tient absolument - cette possibilité de mettre de côté les soumissions et d'aller négocier à rabais, comme disait le député de Portneuf, on pourrait peut-être faire une exception pour les cas où il n'y a qu'un seul soumissionnaire, le permettre dans ces cas. Ce seraient les cas où vraiment il y aurait possibilité d'abus. On pourrait peut-être penser, à ce moment, puisqu'il y aurait un seul soumissionnaire, que la soumission pourrait être beaucoup plus haute, avoir un décalage de 10% et non pas de 5%, ce qui pourrait sûrement éviter les injustices les plus flagrantes.

Ceci étant dit, à moins que d'autres veuillent parler sur ce sujet, je serais prêt à passer à autre chose. En ce qui concerne ce document, le règlement sur le transport, il n'y a pas autre chose à dire.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'on peut conclure que l'étude du règlement

sur le transport scolaire est complétée?

M. Bourbeau: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Cela va. Nous passerons maintenant à...
M. le député de Rousseau.

M. Blouin: Avant de terminer l'étude du règlement sur le transport scolaire, j'aimerais poser une question au ministre. Puisque nous avons maintenant discuté très en détail de la façon dont s'articulera l'administration du transport scolaire, j'aimerais lui demander, puisque c'est un des aspects importants de la loi comment son ministère organisera le transport d'appoint en milieu rural et quel est le plan qu'il a prévu pour que se développe cet aspect de la loi qui est très important?

M. Clair: En ce qui concerne le transport en commun d'appoint...

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, je ne veux pas intervenir, mais ne s'est-on pas entendu pour passer à travers les trois règlements, puis qu'il y aurait ensuite, un certain nombre de questions d'intérêt général qui seraient abordées?

M. Blouin: Cela se réfère aux articles 8 et 10.

Le Président (M. Rochefort): Du règlement sur le transport scolaire?

M. Blouin: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Allons-y!

M. Clair: Dans la réglementation, on a donné la possibilité de laisser monter à bord des autobus des personnes autres que les écoliers sur les circuits réguliers, avec un dispositif juridique qui va permettre que cela soit possible. Maintenant, pour répondre au député de Rousseau, en ce qui concerne cette mesure de polyvalence et l'autre mesure de polyvalence, à savoir le transport en commun d'appoint, j'ai déjà répondu ce matin sur la charte-partie. Ces deux autres mesures ne sont pas aussi urgentes que l'adoption par le gouvernement des règles budgétaires du règlement et, pour l'instant, nous recevons les demandes des différentes régions qui seraient intéressées à ce que ces dispositions s'appliquent chez elles. On espère être en mesure de prendre une décision au cours de l'été quant aux régions où cela pourrait s'implanter progressivement. C'est dans la loi que l'implantation se fait sur autorisation du ministre, région par région et on a mis dans le règlement le dispositif juridique nécessaire pour s'assurer que cela soit possible.

M. Blouin: D'accord. Ce que vous me dites, c'est que vous vous attaquez d'abord à l'aspect administratif de la réforme, parce que c'est urgent?

M. Clair: Oui, parce que, dans le moment, ce qui est le plus urgent, c'est que les transporteurs et les commissions scolaires connaissent les règles du jeu pour la prochaine année scolaire.

M. Blouin: Cela va.

Règles budgétaires

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Nous passerons donc maintenant à l'étude des règles budgétaires du transport des écoliers.

M. Bourbeau: M. le Président, dans les règles budgétaires, j'aimerais, si vous voulez, qu'on passe immédiatement à la page 3. Le montant des subventions...

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a des membres de la commission qui voulaient aborder d'autres questions avant celle-là?

Le député de Laporte suggère qu'on aille immédiatement à la page 3, à l'élément 1.5, montant des subventions.

M. Bourbeau: Je n'ai pas l'intention de faire le relevé de tout ce qu'il y a dans le document, à moins que le ministre ne veuille étudier cela article par article, mais il nous a dit que...

Le Président (M. Rochefort): Non. D'ailleurs, ce n'est pas l'objet du travail de la commission. Cela va?

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Le point important, c'est l'allocation de base, qui est calculée selon la méthode qui est décrite ici, le coût historique normalisé en fonction de la variation annuelle de la clientèle inscrite et, finalement, le taux d'indexation retenu. Or, pour ce qui est du montant de la subvention, d'après ce qu'on retrouve ici, c'est qu'avant le 30 mars de chaque année, c'est-à-dire d'ici trois semaines, le ministère fournit à chaque commission scolaire une évaluation préliminaire du montant de l'allocation de base et ce montant sera confirmé avant le 30 juin 1982. Le ministre entend-il consulter les commissions scolaires avant d'en arriver, le 30 juin 1982, à une confirmation de l'allocation de base?

M. Clair: On me confirme ce que je savais déjà, mais il y a toute une série de discussions qui ont cours entre les commissions scolaires et le ministère des Transports en ce qui concerne ces différents

éléments, parce que c'est évident que, pour établir l'enveloppe, cela doit se faire avec la collaboration des effectifs du ministère des Transports et des commissions scolaires afin d'être certain qu'on dispose des mêmes chiffres. C'est évident que les commissions scolaires sont associées à la préparation de leur allocation de base. Elles ne sont pas consultées dans le sens: Dites-nous ce que vous voulez, mais elles sont associées à cette préparation. Elles vont recevoir, dès que le gouvernement aura adopté les règles budgétaires et la réglementation, l'ensemble de la documentation, des informations pertinentes. Elles sont déjà habituées à fonctionner avec des règles budgétaires comme celles-là avec le ministère de l'Éducation et cela ne devrait pas créer de problème. C'est plus compliqué dans le cas des plus grosses commissions scolaires, c'est plus simple dans le cas des plus petites généralement.

M. Bourbeau: Le but de ma question, M. le ministre, c'est que, justement, dans la détermination de l'allocation de base, il y a, en troisième étape, la détermination du nombre de véhicules requis. À cet égard, je reviens à ce que je disais un peu plus tôt, il y a le fameux paragraphe c) qui parle des compressions sélectives dans certaines commissions scolaires. Alors, le ministère pourra décréter des compressions sélectives s'il juge qu'on peut faire un effort de rationalisation, etc. Est-ce que, par exemple, les commissions scolaires seront informées à l'avance des paramètres qui seront utilisés pour déterminer le nombre de véhicules requis? Est-ce que ces paramètres seront connus des commissions scolaires ou est-ce une décision du ministère qui sera tout à fait arbitraire? Évidemment, cela va influencer le nombre de véhicules requis, ces compressions sélectives, donc l'allocation de base. Je pense que ce serait important à ce moment-là que les commissions scolaires sachent quels sont ces paramètres qui seront utilisés de façon qu'elles puissent défendre leurs intérêts, évidemment, et ceux de leurs étudiants.

M. Clair: Si on regarde comment cela s'est passé cette année au niveau de la réduction du nombre de véhicules en fonction, dans la majorité des cas la réduction du nombre de véhicules a été, je ne dirais pas acceptée avec enthousiasme par la commission scolaire, mais elle n'a pas créé de bouleversement très grand. On peut espérer que l'opération qui a été commencée cette année, qui va se poursuivre l'année prochaine avec des règles nouvelles, mais qui sont, au point de vue de la rationalisation, substantiellement les mêmes, que la collaboration des commissions scolaires sera requise. C'est évident que, si on essaie de

demander à une commission scolaire de réduire son nombre d'autobus de façon telle que ce n'est plus possible d'offrir le transport, le service... Les fonctionnaires du ministère discutent avec les gens des commissions scolaires et tentent d'en arriver à une entente sur le niveau de rationalisation qui est possible dans cette commission scolaire. Je vous fais remarquer que 2%, vous vous souvenez que la compression était de 4%; il y en a 2% qui sont généraux, plus 2% qui seront sélectifs. Ce n'est pas un niveau de compression qui va entraîner la disparition de 1200 véhicules, c'est quand même une compression modeste par rapport à ce qu'on a fait cette année.

M. Bourbeau: Ce qui nous...

M. Clair: Alors, voyez, juste pour nous donner un point de référence, cette année nous avons le réduit le nombre de véhicules de tout près de 500, et on pense que pour l'année à venir, quand nous aurons atteint 175 véhicules, ce sera à peu près l'équivalent de notre effort.
(21 h 45)

M. Bourbeau: En fait, on comprend très bien le souci du ministre de vouloir rationaliser les équipements et on souscrit entièrement à cette politique, dans la mesure où ça correspond vraiment aux besoins des commissions scolaires et du transport étudiant. Là où on craint un peu, c'est qu'à un moment donné le ministre ne cède à l'enthousiasme qui se propage dans le gouvernement depuis un certain temps et qu'on décide de couper non pas en fonction de ce qui pourrait être coupé normalement, dans le gras comme on dit, mais en fonction des besoins de trésorerie du ministre des Finances. Il ne faudrait quand même pas que le ministre utilise ces clauses-là, comme la fameuse clause des compressions sélectives, pour aller au-delà de ce qui peut être coupé raisonnablement, vraiment trancher dans le vif et faire en sorte que les véhicules requis par les commissions scolaires ne puissent pas être obtenus, le nombre de véhicules.

M. Clair: Non, je peux assurer le député que notre objectif n'est pas de nous comporter de façon déraisonnable. C'est un secteur dans lequel il y a encore des efforts de rationalisation, de ralentissement de la croissance des coûts à faire. On a l'intention de les faire, mais on n'a nullement l'intention d'essayer de détruire le système de transport scolaire et de diminuer ainsi l'accès à l'école. Ce n'est pas dans nos objectifs.

M. Bourbeau: On peut peut-être dire un mot aussi du fameux... à la page 7.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce

qu'il y a d'autres membres qui voudraient aborder des questions avant, celles qu'on retrouve à la page 7 du projet de règlement?

M. Bourbeau: C'est toujours dans le calcul du coût historique afin d'en arriver à l'allocation de base. Dans le calcul du coût historique, on vient de parler de la troisième étape, qui est la détermination du nombre de véhicules requis et la fameuse clause des compressions sélectives. La quatrième étape, c'est la détermination des variations de coûts occasionnés par les variations de kilométrages. A cet endroit-là, je le disais un peu plus tôt d'ailleurs, il y a une autre phrase qui fait tressaillir un peu, quand on dit que le coût marginal du kilométrage supplémentaire sera déterminé par le ministère des Transports. Encore là, est-ce que le ministre a l'intention de faire connaître les paramètres qui vont être utilisés pour déterminer le kilométrage supplémentaire ou cela va-t-il être fait en fonction des besoins de trésorerie du ministère?

M. Clair: Étant donné qu'il s'agit d'une question assez technique - ça va faire plaisir au député de Portneuf - je vais demander à quelqu'un qui a consacré beaucoup de temps à cette réforme-là de nous fournir la réponse.

Essentiellement, ces chiffres sont établis sur une base statistique dans le sens qu'à l'aide des informations qu'on possède déjà sur le coût du prolongement d'un parcours d'une dizaine de kilomètres, disons de dix kilomètres par tranche, que ce soit de 10 ou de 8 kilomètres, peu importe, c'est sur cette base-là qu'on établit le coût d'une tranche additionnelle de kilométrage à un parcours qui en fait déjà un certain nombre; c'est purement statistique. Sur la base de coûts qu'on a déjà et qu'on observe, on a des...

M. Bourbeau: Est-ce que ces coûts-là sont les mêmes pour toute la province ou cela varie-t-il de région en région?

M. Clair: C'est établi sur la base de chaque commission scolaire, lorsque c'est possible. Lorsque ce n'est pas possible parce qu'il n'y a pas un nombre suffisant de véhicules d'une catégorie donnée qui nous permette de l'établir pour cette commission scolaire-là, c'est établi sur une base régionale.

M. Bourbeau: Actuellement, dans chaque cas, les commissions scolaires doivent connaître leur coût marginal?

M. Clair: Si elles ne le connaissent pas, elles peuvent le calculer, mais ça va nous faire plaisir de le leur fournir.

M. Bourbeau: La formule est-elle connue dans le métier, actuellement?

M. Clair: Je ne vous dis pas que les commissions scolaires ont déjà été amenées à faire ces calculs-là. Ce que je vous dis, c'est que, pour celle qui a les données statistiques du coût du transport d'écoliers depuis X années, il y a moyen de faire ces calculs-là.

M. Bourbeau: Encore là, la seule hantise qu'on peut avoir, c'est que ça donne lieu à de l'arbitraire et qu'on puisse profiter de ça pour appliquer une autre compression additionnelle, mais si vous nous assurez, dans le calcul de ces coûts-là, qu'il va y avoir un minimum d'équité envers les intéressés, je pense bien que...

M. Clair: Je pense qu'on a indiqué au député qu'il n'y avait pas de piège là-dedans.

M. Bourbeau: Un autre point qui est peut-être un peu moins important. Dans la cinquième étape, toujours dans l'établissement du coût historique, vous avez l'ajustement pour tenir compte du nombre de jours de transport supérieur à 180. Il semble que parfois ça donne 182, 183, ça peut aller jusqu'à 186, 187...

M. Clair: La formule est la suivante, elle est fort simple. C'est un ajustement pour tenir compte du nombre de jours de transport supérieur à 180 pondéré à 40%, ce qui se résume de la façon suivante: a plus b, multiplié par le nombre de jours supplémentaires, multiplié par 40/100 sur 180 jours.

M. Bourbeau: Le ministre est éblouissant dans ses formules, mais il y a un problème qui se pose et qui ne se posait pas autrefois. Dorénavant, vous aurez des enveloppes fermées, donc on doit savoir d'avance le montant. Autrefois, c'était facile, vous pouviez arriver à la fin de l'année ou à l'automne suivant et faire le calcul. Vous aviez 6, 5 ou 4 jours, c'était facile, mais à partir de maintenant vous arrivez au début de l'année avec une enveloppe fermée. Comment allez-vous faire pour savoir si c'est 2, 3 ou 4 jours dans une commission scolaire donnée? Allez-vous avoir un nombre de jours équivalents pour toutes les commissions scolaires? Comment allez-vous procéder?

Le ministre réalise que la situation a changé par rapport aux années précédentes. Vous avez maintenant une enveloppe fermée. Donc, il va falloir que vous déterminiez d'avance le nombre de jours supplémentaires. Vous ne pouvez pas attendre à la fin de l'année pour savoir s'il y a eu 183...

M. Clair: Si je peux me permettre,

déjà, la situation, en vertu du règlement 11, nous amène à payer à 40% du taux normal des tables, si vous voulez, les écarts dans le nombre de jours additionnels par rapport à 180. Ces jours additionnels se présentent généralement quand une commission scolaire régionale fait également du transport pour un certain nombre d'autres commissions scolaires locales qui offrent le primaire. Elles ont chacune des calendriers scolaires qui ne sont pas synchronisés, en ce sens qu'une commission scolaire locale peut commencer les cours trois, quatre ou cinq jours plus tard que la commission régionale et à la fin de l'année c'est l'inverse. Ce qui fait qu'au total la période globale de transport scolaire s'étend sur plus des 180 jours de régime pédagogique prévus.

Par contre, étant donné que ces calendriers scolaires sont déterminés à l'avance par les commissions scolaires dans le cadre de la planification de leur année financière, c'est certainement quelque chose sur lequel elle ont le contrôle au moment de la planification de l'organisation de leur transport scolaire. Comment sont déterminés les calendriers scolaires, écoutez, sans être dans le milieu scolaire personnellement, j' imagine que déjà on commence, au sein des commissions scolaires, à penser à ce que va être l'organisation et le calendrier scolaire pour la prochaine année.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir, au sein d'une même commission scolaire, des cas où il y aurait un jour, trois jours ou six jours de plus? Est-ce qu'il ne peut pas arriver que dans le cours d'une année il y ait des jours d'ajoutés, qui n'étaient pas prévus au début? Par exemple, je ne sais pas si...

M. Clair: Écoutez...

M. Bourbeau: Je ne peux pas penser tout de suite à ce qui pourrait arriver, mais il me semble que dans le cours d'une année scolaire il pourrait arriver qu'à cause d'une tempête de neige qui se produise une bonne journée on annule les cours et qu'on reprenne cela une autre fois. Vous pouvez avoir une journée de plus.

M. Clair: Ma seule expérience de ce domaine-là est quasiment celle de parent et je constate qu'on a toutes sortes de congés mobiles, flottants et polyvalents. J'ai l'impression que ces journées, dont un bon nombre sont prévues au calendrier scolaire comme journées pédagogiques, peuvent varier d'une école à l'autre, mais demeurent quand même prévues au calendrier scolaire. Et, un certain nombre de journées flottantes sont notamment utilisées pour pallier à des cas de tempête ou de fermeture d'école pour des causes exceptionnelles. En général, le

calendrier scolaire, sauf dans une situation très exceptionnelle où il y a des conflits de travail qui amènent à fermer les écoles - comme on en a connu à certains moments - et où il doit y avoir du rattrapage le calendrier scolaire a une date de début et de fin qui est fixée et qui ne peut pas bouger.

M. Bourbeau: En fait, le point que je veux faire ressortir, c'est que, autrefois, si mes renseignements sont bons, on comptait le nombre de jours transportés à la fin de l'année et on disait: Il y a eu 184 jours. Enfin on pouvait faire le décompte après coup et ensuite, on pouvait appliquer la formule. Dorénavant, puisqu'on fait des enveloppes fermées au début de l'année, il faudrait qu'à ce moment, on s'entende sur un nombre de jours pouvant varier d'un cas à l'autre; mais, on le saura seulement à la fin de l'année si ce nombre a varié. Je me demandais s'il n'y avait pas une faille dans le système qui ferait qu'il faudrait déterminer d'avance un nombre de jours, qui serait peut-être 186, pour tout le monde. C'est un problème technique. Je n'ai pas la solution moi-même. Je me demandais si vous y aviez songé et s'il y avait des...

M. Clair: C'est quelque chose qui est prédéterminé, effectivement, le nombre de jours de classe. En fait, c'est sur la base du coût historique parce qu'on est toujours dans le processus de déterminer le coût historique normalisé. Donc, on parle de l'année scolaire 1981-1982 qui, à toutes fins utiles, se termine. J'admets que l'année n'est pas tout à fait terminée à ce moment, mais c'est une chose quand même déterminée à ce moment-ci.

M. Bourbeau: Vous allez utiliser l'année courante, 1981-1982, avec son expérience qui sera projetée sur l'année suivante. Supposons qu'au cours de l'année 1981-1982, il y a eu six jours additionnels, au-delà de 180, vous allez utiliser cela pour l'an prochain, même si, effectivement, l'an prochain, il pourrait n'y avoir que trois jours ou deux jours, ou l'inverse.

M. Clair: Exactement, dans le processus dont nous parlons, nous sommes dans la détermination de ce qu'on appelle le coût historique normalisé et on se base sur l'expérience de notre année de référence.

M. Bourbeau: Je vous pose la question suivante: Supposons que dans l'année de référence, l'année courante, vous avez 180 jours uniquement, vous prenez cela comme base de calcul pour déterminer le coût historique et vous l'appliquez pour l'an prochain; cela devient la formule. Si l'an prochain, dans la même commission scolaire, il y a six jours de plus, parce que le

calendrier arrive comme cela, qu'est-ce que vous allez faire avec les six jours de plus? Il va y avoir du transport de fait pendant six jours de plus, donc, des coûts additionnels. Allez-vous rembourser ces montants? Est-ce qu'il va y avoir une perte assez importante pour la commission scolaire?

M. Clair: C'est une enveloppe budgétaire fermée qui est établie sur cette base-là et en principe, il n'y aurait pas de montant additionnel qui s'ajouterait si pour l'an prochain ou une année subséquente il devait y avoir un nombre de jours additionnels qui s'ajoutent par suite de choix local. Si jamais il y avait une décision gouvernementale d'allonger l'année scolaire de dix jours, le ministère des Transports ou le gouvernement devrait y parer. Mais dans une commission scolaire où il y avait une synchronisation de calendrier qui faisait qu'il était possible d'avoir 180 ou 182 jours de transport, c'est sur cette base que l'on procédait, alors que dans une autre, pour toutes sortes de raisons qu'on ne veut pas juger, où on avait plus que cela, 185 ou 186 jours, peu importe, on maintenait cette situation.

M. Bourbeau: Ce qui veut dire" qu'effectivement...

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Laporte, justement, pour vous redonner la parole; il est 22 heures. Est-ce qu'il y a consentement des membres pour poursuivre nos travaux?

M. Clair: Pendant quelques minutes; je crois qu'on avait convenu de...

M. Bourbeau: Moi, je n'ai plus beaucoup de choses à dire après cela.

Le Président (M. Rochefort): Il y a consentement? Consentement; alors, la parole est au député de Bellechasse.

M. Lachance: M. le député de Laporte, j'aurais peut-être un complément d'information suite à la question très pertinente que vous venez de poser et je fais référence à mon expérience de directeur d'école. Dans une année scolaire normale qui est celle du régime pédagogique, il y a un nombre - et cela, c'est dans les conventions collectives des enseignants, celle qui est en vigueur présentement - de 200 jours de présence à l'école des enseignants et il y a un nombre maximal de 180 jours de présence à l'école des étudiants; donc, le nombre de jours où le transport scolaire pour amener à l'école des enfants, dans le cas où il n'y aurait aucune journée de tempête, rien de cela, ça ne peut pas être plus que 180; ça peut être moins, mais ça ne peut pas être

plus.

(22 heures)

Une voix: Je ne suis pas d'accord du tout.

M. Clair: Je pense que ce que le député de Bellechasse fait ressortir, c'est le fait que si il y a des cas, ce sont des cas où il n'y a pas de synchronisation entre des commissions scolaires. On respecte cela au point de vue historique, mais je pense que ce serait de la mauvaise administration publique que d'avoir un incitatif, en quelque sorte, à ne pas se coordonner. À ce point de vue, je pense que l'expérience du député de Bellechasse et ce qu'il vient de nous dire confirment qu'il n'y a pas de largesse à y avoir de ce côté.

M. Bourbeau: Je ne veux pas poursuivre trop longtemps sur ce point, mais selon mes informations, effectivement, dans la majorité des commissions scolaires, enfin, dans un grand nombre on excède les 180 jours, parce que justement la coordination n'est pas possible.

M. Clair: Alors, si c'est déjà le cas, on en tient compte dans l'établissement du coût historique.

M. Bourbeau: D'accord. Supposons qu'on a un cas où il y a une journée dans l'année de base, l'année courante, une seule journée, et que l'année suivante, pour des raisons qui ne peuvent peut-être pas être imputées aux commissions scolaires, on est obligé d'ajouter 2 ou 3 jours de transport à cause de ces problèmes d'ajustement, il va y avoir une compression sérieuse additionnelle sur le budget, parce que la commission scolaire devra payer ces montants-là aux transporteurs, puis elle ne recevra pas... Cela ne sera pas comptabilisé dans l'allocation de base.

M. Clair: Quand le député dit: Pour une décision qui ne serait pas imputable à la commission scolaire, le seul cas prévisible, à mon avis, c'est celui où le gouvernement déciderait au niveau de la convention collective de prolonger l'année scolaire, je ne sais, d'une journée, deux jours, de passer de 180 à 182. Et, à ce moment-là, c'est bien évident que, à moins que de façon très spécifique on veuille faire porter une compression sur ça, il faudrait rallonger notre participation pour autant. Ce serait un choix local, s'il y a plus que 180 jours; ce choix local devrait être supporté par ceux qui l'ont fait.

M. Bourbeau: On pourrait peut être passer, s'il n'y en a pas d'autres qui veulent prendre la parole, sur cette question-là. Au fameux taux d'indexation retenu qui est en

page 8, c'est toujours dans le calcul de l'allocation de base. On dit que le taux d'indexation retenu pour l'allocation de base de l'année scolaire 1982-1983 est celui qui sera approuvé ultérieurement par les autorités gouvernementales. Ce taux d'indexation retenu est assorti d'une mesure de compression uniforme de 2%. Alors, là c'est la formule. Le ministre nous a expliqué qu'on prenait... je pense... Est-ce que le ministre pourrait répéter encore...

M. Clair: On va prendre la moyenne arithmétique entre l'indice... la moyenne arithmétique de l'addition, je devrais dire, de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des prix en transport, divisé par deux. Autrement dit, ce qu'on fait, on dit: C'est vrai que l'indice des prix à la consommation est moins élevé que l'indice des prix en transport. On dit cependant: L'indice des prix en transport qui est un indice développé par Statistique Canada qui est plus englobant que le transport scolaire, est probablement trop élevé pour l'indice des prix en transport scolaire. On fait donc la moyenne de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des prix en transport, ce qui va avoir comme conséquence, et c'est évident, d'augmenter le facteur d'indexation; je n'ai pas de calculs à côté de moi si on suppose que l'indice des prix à la consommation, l'an prochain, serait de 10% et que l'indice des prix en transport serait de 17%, si on additionne les deux, 10 plus 17 font 27, divisés par deux, ça donnerait un facteur d'indexation de 13,5%. C'est sur ce facteur qu'on appliquerait la compression de 2%, ce qui nous ramène à 11,5% d'indexation réelle. Je donne ces chiffres par pure hypothèse, mais c'est l'essentiel de notre formule, alors que l'autre formule, toujours avec un indice des prix à la consommation de 10%, avec une compression de 4% aurait donné une indexation de seulement 6%.

M. Bourbeau: J'ai devant moi les documents de Statistique Canada pour les douze mois se terminant en janvier 1982; l'indice des prix à la consommation en général est de 12,1% et celui dans le transport est de 21,1%; ce qui fait, que si on ajoute les 2, ça fait 33,2% divisé par 2 ça fait 16,6%. Est-ce que c'est à peu près l'indice que le ministre se propose d'appliquer là?

M. Clair: Écoutez, ce n'est pas encore approuvé par le gouvernement; actuellement c'est une proposition actuellement sur laquelle le gouvernement va avoir à se prononcer, mais les renseignements sur lesquels nous, nous nous basons c'est un indice des prix à la consommation de 12,4% et l'indice des prix du transport, de 17,3%.

M. Bourbeau: Mais, vos chiffres datent d'avant l'augmentation de l'essence de M. Parizeau, parce que j'ai ici le document de Statistique Canada devant moi: Transport pour les 12 derniers mois en janvier 1982, 21,1%; sur le transport. Vous pouvez peut-être y jeter un coup d'oeil.

M. Clair: Écoutez, je ne veux pas partir une bataille de statistiques de chiffres avec le député de Laporte.

M. Bourbeau: C'est dans la région de Montréal.

M. Clair: On va vérifier.

M. Bourbeau: Incidemment, c'est dans la région de Montréal, celui-là. À Québec, c'est 22,3% sur le transport.

M. Clair: On va vérifier ces chiffres-là. Maintenant, je vous dis qu'à ce jour les chiffres qu'on me soumet, c'est 12,4% pour l'indice des prix à la consommation et 17,3%, pour l'indice des prix du transport.

M. Bourbeau: Cela termine ce que j'ai à dire sur ce sujet.

M. Clair: C'est vrai qu'il faut tenir compte aussi du fait que pour l'année 1981-1982, suite à l'augmentation de la taxe sur l'essence, on a déjà inclus dans la base un 2% additionnel, pour tenir compte de ça. Ce qui fait que nos chiffres se rapprocheraient pas mal. Ce doit être le député de Portneuf qui est parti les lire. Il regrettait.

M. Bourbeau: Le député de Portneuf avait fait son travail, M. le ministre, ne vous en faites pas. Il y avait après ça, ah! oui, la fameuse question de la rupture d'entente.

Une voix: À quel article?

M. Bourbeau: C'est 3.3, page 13; oui, c'est ça.

Le Président (M. Rochefort): Justement, M. le député de Laporte. Est-ce qu'il y a des membres de la commission qui veulent soulever d'autres questions, avant qu'on en arrive à celle-ci? Page 13, 3.3. Alors, M. le député de Laporte.

Mode de subvention des institutions privées

M. Bourbeau: Ici, on dit que lorsqu'une institution privée admissible ne peut reconduire une entente qu'elle avait avec une commission scolaire autorisée pour le transport des ses élèves, elle peut recevoir du ministère des Transports une allocation

suite à une autorisation préalable du ministre des Transports. Ici, il s'agit d'une institution privée qui obtenait son transport d'une commission scolaire autorisée, régionale, ou une commission scolaire autorisée et qui ne peut reconduire son entente. Maintenant, je ne sais pas ce que cela signifie exactement. Est-ce que c'est parce qu'elle ne veut pas reconduire, ou parce qu'elle ne le peut pas? Alors, elle décide de faire son transport elle-même. On dit qu'à ce moment-là, ce qui va se passer, c'est qu'on va lui retirer... Elle peut recevoir du ministère une allocation suite à une autorisation préalable du ministre des Transports. Il est dit qu'on va... Le montant qui est retiré de l'enveloppe budgétaire de la commission scolaire est calculé sur le coût moyen par élève, alors que les subventions qui dans le passé étaient accordées, l'étaient sur le millage additionnel. Cela veut dire que lorsqu'on ajoutait autrefois une institution privée, on donnait uniquement le coût pour le millage additionnel, le kilométrage additionnel, alors qu'ici, au moment où l'institution privée va se retirer, on va retirer de l'enveloppe non pas le montant qu'on avait ajouté mais le coût moyen. Or, le coût moyen est beaucoup plus important que le coût du kilométrage additionnel. On parle du simple au double. Cela va pénaliser énormément les commissions scolaires parce qu'elles avaient reçu un montant et on va leur enlever le double, dans le cas d'un retrait d'une institution privée.

M. Clair: C'est que les situations peuvent se présenter différemment. Dans certains cas, le transport à des institutions est effectué, à toutes fins utiles, par des véhicules qui peuvent être consacrés exclusivement au transport vers ces institutions-là. C'est quasiment juste une forme de sous-traitance qu'une commission scolaire peut faire. Dans d'autres cas, effectivement, le transport se fait avec les mêmes véhicules. Il est intégré avec le transport qui se fait pour les élèves de la commission scolaire elle-même. Maintenant, en utilisant la base du coût moyen, est-ce que ça pénalise la commission scolaire? C'est loin d'être certain. Il faudrait que ce soit étudié dans chaque cas. Tout dépend, évidemment si elle est capable - avec la capacité qui est libérée de ces véhicules-là, les élèves qui en sortent - si elle est capable de réorganiser des parcours et d'utiliser de meilleure façon les mêmes véhicules et d'épargner d'autres véhicules. Ça ne devrait pas la pénaliser. Par contre, on ne peut pas avoir une réponse tout à fait définitive, ce serait cas par cas. Globalement, on peut dire que s'il y a une entente de services qui permet à deux institutions de fonctionner, il est souhaitable, et puis c'est un peu le sens des règles qui

sont là, que ça se poursuive, parce que même du côté de l'institution privée, le fait de lui donner le coût moyen par élève, qui est établi sur la base de la commission scolaire, c'est loin d'être quelque chose qui est nécessairement un cadeau très considérable. Les deux, en somme, peuvent avoir profit à poursuivre l'entente de services qu'elles avaient.

M. Bourbeau: Le seul souci que j'ai c'est qu'au niveau de l'institution privée on pourrait la subventionner selon le coût moyen, et peut-être que ce serait suffisant. Ça devrait être suffisant pour défrayer les coûts du transport, mais le montant qu'on retirerait à la commission scolaire pour le donner à l'institution privée serait inférieur. En fait, on demanderait à la commission scolaire le coût moyen, alors que la commission scolaire n'a pas reçu le coût moyen pour faire ce service-là. Donc, il y a une perte nette au niveau de l'enveloppe budgétaire de la commission scolaire. Mon souci n'est pas la subvention que vous allez accorder à l'école privée, mais plutôt l'enveloppe budgétaire disponible à la commission scolaire, qui, elle, cette enveloppe-là, serait réduite d'une façon plus importante que ce qu'on lui avait donné pour faire le service, dans le cas où on a utilisé le kilométrage additionnel pour l'enveloppe. Enfin, je ne sais pas si...

M. Clair: Votre observation est juste. Mais comme je vous le dis, il faut également voir que si ça se produit et si ça libère des places dans les autobus, ça peut également permettre à la commission scolaire de réorganiser des parcours et de tirer profit de cette capacité-là, indépendamment du fait qu'elle était, comme vous le dites, payée, elle, juste pour le millage excédentaire. C'est loin d'être évident, à première vue, qu'elle y perd à ce point-là. Ce serait juste des études bien précises de cas par cas. D'ailleurs, il n'y a pas un très grand nombre d'institutions privées dans cette situation-là. Je ne sais pas si on a les chiffres précis.

M. Bourbeau: De toute façon, je voulais seulement porter ce problème-là à votre attention, parce qu'il y a des gens que ça préoccupe assez, semble-t-il. Maintenant, si vous voulez, on pourrait peut-être passer à la page 14. Là, une observation, peut-être pour éclairer un peu ma lanterne.

M. Clair: Allez-y.

M. Bourbeau: "L'allocation versée à l'institution privée admissible est calculée de la façon suivante." Alors, là, il y a les fameuses formules dont le ministre aime tellement faire état, parce que ça a l'air assez savant. Mais dans la deuxième étape...

M. Clair: Non, c'est parce que ça donne une réponse très brève.

M. Bourbeau: Dans la deuxième étape, l'allocation versée, je vous dispense de la lecture parce que ça a l'air compliqué. Ça ne l'est pas vraiment là, mais à la fin...

M. Clair: J'aimerais mieux que vous me dispensiez de l'expliquer parce que je ne suis pas fort en formules mathématiques; j'aimerais mieux la lire.

M. Bourbeau: D'accord, je vous l'expliquerai après, M. le ministre, on pourra se rencontrer. À la fin de la formule, il y a la compression de 4%. Est-ce qu'effectivement vous appliquez une compression de 4% dans le cas des institutions privées, alors que vous appliquez une compression de 2% pour les commissions scolaires ordinaires? Est-ce qu'il y a une compression additionnelle pour l'enseignement privé? Est-ce que c'est une erreur ou si c'est vraiment ce que vous voulez faire? J'ai entendu dire qu'à peu près tous les enfants des ministres du gouvernement vont à l'école privée, alors je vais les défendre, parce que le ministre va être trop gêné pour les défendre lui-même.
(22 h 15)

Une voix: Non, je n'ai absolument rien contre l'école privée, au contraire.

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, à l'ordre messieurs!

M. Bourbeau: Je suis pour la justice distributive, l'équité.

M. Clair: Alors, le député a raison. Dans ce cas-là, la compression serait effectivement de 4%. Il y a deux raisons à cela. La première, c'est de ne pas inciter les institutions privées à mettre sur pied un service de transport scolaire différent. La deuxième, c'est que dans ce cas-là, étant donné qu'il s'agirait, la plupart du temps, d'un nombre très limité d'autobus, on ne souhaite pas que ça aille dans ce sens-là, premièrement. Deuxièmement, ce serait difficile, dans ce cas-là, d'essayer d'avoir une compression sélective. Alors, on a retenu une compression de 4% afin de ne pas créer, non plus, d'incitatifs à.

M. Bourbeau: Alors, si je comprends bien, c'est le ministre qui est contre l'école privée et non pas le député de Laporte. Vos députés tantôt me demandaient si j'étais contre l'école privée, alors je suis obligé de faire la nuance.

M. Clair: On n'est contre rien, on est en faveur d'une rationalisation du transport scolaire.

M. Bourbeau: Bon. M. le ministre, si vous appliquez la compression de 4% au niveau de l'école privée, dois-je comprendre de vos remarques que vous n'appliquerez pas la compression sélective avec autant de rigueur au niveau du calcul de l'allocation de base? Ou vous allez également appliquer des compressions sélectives...

M. Clair: Qui s'additionneraient à ça? Non.

M. Bourbeau: Non. Alors, effectivement ça peut revenir à peu près à la même chose?

M. Clair: C'est ça.

M. Bourbeau: Bon, vous êtes prêt à déclarer ça?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Nicolet.

M. Beaumier: En ce qui concerne les institutions privées, je connais des comtés où, effectivement, la promiscuité d'une institution privée et d'une institution publique est assez grande pour que, dans l'optique de la rationalité - soit de coûts d'énergie ou de coûts de transport - soient encouragées les ententes entre une institution privée et une institution publique, d'autant plus qu'il ne s'agit que de transport, il n'y a pas d'autres valeurs qui sont en jeu que la notion de transport. J'imagine très mal que, dans un même rang, puissent se promener, un même matin, deux autobus pour aller chercher des enfants qui seraient peut-être voisins, et dans une institution privée ou publique. Je voudrais m'assurer tout simplement, tout en disant que je comprends quand même un peu les formules de la page 14, je voudrais m'assurer si ces formules-là sont incitatrices à une entente entre l'institution privée et la commission scolaire.

M. Clair: Oui, elles sont incitatrices, comme je l'expliquais tantôt, dans le sens que la compression est un peu plus aveugle dans le cas d'une institution privée qui voudrait sortir et organiser son propre transport; dans ce sens-là elle est découragée de le faire et je pense que le député de Nicolet a raison. On ne doit pas viser comme objectif - je suis bien convaincu que les transporteurs scolaires n'auraient rien contre ça - de pouvoir organiser du transport parallèle pour différentes institutions. Dans un esprit de saine rationalité, on ne doit pas inciter; au contraire, on doit essayer de freiner ça.

M. Beaumier: Dans l'optique où ce ne

serait pas l'école, l'institution privée qui voudrait se retirer ou se faire un transport scolaire à soi, mais où ce serait une commission scolaire, par exemple, qui aurait le goût, pour toutes sortes de raisons certainement très valables, de mettre en difficulté le transport pour l'institution privée, est-ce que la commission scolaire aussi, par la formule quantitative qu'elle a, sera pénalisée de ne pas avoir d'entente et d'en arriver à une entente avec l'institution privée?

M. Clair: Si on se fie aux interprétations que le député de Laporte faisait tantôt, la réponse serait oui, la commission scolaire serait pénalisée. Si on prend ce que j'ai précédemment déclaré à ce sujet-là, cela varierait beaucoup d'un cas à l'autre. Maintenant, il faut bien savoir qu'on ne parle pas d'un nombre de cas très abondants. Depuis que j'occupe cette fonction, je n'ai vu qu'un cas qui concernait une douzaine d'élèves, et je pense que, de façon générale, ça fonctionne assez bien.

M. Beaumier: Pour terminer, je voudrais être assuré - et peut-être le voir par après - que ce sera effectivement incitatif dans le sens d'une entente qui sera fonction de la rationalité. Je n'en suis pas complètement sûr.

M. Clair: La seule façon de forcer les commissions scolaires, ce serait de les pénaliser davantage sur le plan budgétaire, d'avoir une compression spécifique à cet égard-là. Maintenant, je trouve que ce serait aller se mettre le nez assez loin dans les ententes entre une commission scolaire et une institution d'enseignement privé.

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

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais qu'on passe à la page 18 maintenant, si vous voulez.

Le Président (M. Rochefort): Y a-t-il des parlementaires qui voudraient soulever des questions sur des points qui arrivent avant celui-là? M. le député de Laporte. Page 18.

Arrêt de service imputable au transporteur

M. Bourbeau: Alors, le sujet traité par la clause 5.2, arrêt de service. Cela a été évoqué cet après-midi. Nous aimerions en discuter un peu aussi. Il s'agit d'un cas où un arrêt de service n'est pas imputable au transporteur. Évidemment, quand l'arrêt de service est imputable au transporteur - c'est le cas d'une grève des chauffeurs d'autobus,

par exemple - on comprend que l'entrepreneur n'a pas à payer de salaires, donc, n'a pas à payer non plus de carburant. À ce moment-là vous coupez immédiatement, vous faites une retenue à partir du troisième jour, et la retenue est de 40% du montant des subventions; c'est l'équivalent des salaires, je pense, et du carburant. Mais dans le cas où l'interruption n'est pas imputable au transporteur, par exemple, une grève des enseignants. Là, si mes informations sont bonnes, le transporteur doit payer pendant deux semaines les salaires de ses chauffeurs. Vous dites: nous allons couper à partir de la troisième journée; ce qui veut dire que les transporteurs syndiqués doivent payer deux semaines de salaire aux chauffeurs, selon les conventions collectives qui existent à ce moment-là, avant de faire les mises à pied. Donc, ils devront payer 100% des coûts pendant les dix jours, les deux premières semaines, et ils ne seront remboursés que pour les deux premiers jours. Est-ce qu'il n'y a pas une injustice envers les transporteurs puisqu'on ne leur rembourse pas les coûts qu'ils doivent payer, puisque les conventions collectives les y obligent? Je pense que ce point-là a été soulevé cet après-midi par un des intervenants, nous avons également l'intention de le faire. Est-ce que le président voudrait suspendre la séance pendant quelques minutes?

M. Clair: Effectivement le régime du règlement 11 prévoyait le délai de 10 jours, c'est-à-dire qu'il y avait une retenue de 40% après la dixième journée, alors que les règles budgétaires, dans le cas que vous décriviez, prévoient la même retenue, c'est-à-dire de 40% mais après la troisième journée. C'est un délai, c'est une disposition qui nous est parue raisonnable, compte tenu, d'autre part, qu'il reste quand même un paiement de 60% qui est là, non seulement pour les trois premiers jours, mais également les jours qui suivent, sachant que les autobus ne roulent pas, c'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de dépenses qui ne sont pas encourues. Selon notre évaluation, pour ce qui est de la disposition de la règle budgétaire vis-à-vis de la commission scolaire, ça nous apparaissait une mesure normale. Maintenant, la règle budgétaire, ce n'est pas et ça ne tient pas lieu de contrat entre le transporteur et la commission scolaire. C'est dans le contrat entre un transporteur et la commission scolaire que des clauses de paiements partiels ou de retenues, en cas d'arrêt de service ou d'interruption de service, vont être inscrites.

M. Bourbeau: Oui, mais il va se produire, dans un cas comme celui-là, que pendant les dix premiers jours de la grève, le transporteur scolaire devra payer non seulement ses frais généraux puis ses coûts

de financement, tous ses frais, mais il devra payer en plus des salaires. La seule économie qu'il va faire c'est sur l'essence, qui n'est pas quand même 40% des coûts du transport écolier. Donc, cela veut dire que la commission scolaire devra payer au transporteur, je présume, 90% des coûts du contrat, à moins que dans...

M. Clair: À moins que dans le contrat ce soit...

M. Bourbeau: Ce serait quand même une clause totalement injuste. Il me semble que si on encourage les commissions scolaires à stipuler dans les contrats des clauses qui sont totalement injustes envers les soumissionnaires, il va arriver que les soumissionnaires vont se protéger contre cette éventualité-là en remontant le prix des soumissions, puis ça va augmenter les coûts du transport. Je ne veux pas penser qu'on va faire subir cela aux transporteurs scolaires. Je ne dis pas ça parce qu'ils sont ici. Il m'apparaît assez aberrant qu'on dise que s'il y a des grèves d'enseignants, ce sont les transporteurs qui paieront les coûts. Il me semble que si le gouvernement a un préjugé favorable pour les travailleurs, et s'il encourage la syndicalisation, il devrait être conséquent avec lui-même. Il devrait dire: S'il y a une grève des enseignants, on n'est pas pour pénaliser les transporteurs scolaires, puis forcément les employés aussi des transporteurs scolaires. Il me semble que, dans un cas comme celui-là, on devrait, pour les dix premiers jours, dire, au moins, qu'on va subventionner 90%. La seule économie qu'il y a, c'est le carburant. Je ne sais pas si c'est 10% ou 15%, il faudrait peut-être l'établir, et au moins laisser la commission scolaire payer ces montants-là, ne pas lui soustraire de l'enveloppe ce montant-là. À ce moment-là, je pense que ça serait de l'enrichissement sans cause. Si le ministre se souvient de ses cours de droit, le gouvernement s'enrichirait.

M. Clair: De in rem verso.

M. Bourbeau: D'accord, si vous le voulez, on va rester en français. Ce n'est pas le ministre, mais le gouvernement qui s'enrichirait d'une façon indue aux dépens des transporteurs, à mon avis.

M. Clair: Je ne suis pas d'accord avec le député de Laporte. Je comprends que ça peut occasionner des coûts pour la commission scolaire ou le transporteur, selon des contrats qui pourront intervenir. Si le seul argument pour la dixième journée c'est relatif à des dispositions de conventions collectives, je pense que si c'est bon après dix jours et que les conventions collectives se sont alignées sur les dix jours, à un

moment donné ça pourra être de demander une concession au ministère des Transports, que ce soit 20 jours, que ce soit 15 jours. Je pense qu'à ce point de vue là on ne doit pas mettre dans une règle budgétaire un incitatif qui va servir à prédéterminer le contenu de conventions collectives. En dehors de l'argument des conventions collectives, si c'est juste après 10 jours, c'est aussi juste après 3 jours.

M. Bourbeau: Le chiffre de 10 jours n'a pas été pris comme ça, dans les airs, en rêvant; cela correspond, semble-t-il, à ce qui existe actuellement dans l'ensemble des conventions collectives. Il semble qu'il y a un "pattern" d'établi, à l'effet que c'est ce qui existe présentement. Il me semble qu'il faudrait que la législation ou la réglementation reflète cette réalité-là.
(22 h 30)

M. Clair: Je veux bien y repenser, mais à première vue, je ne suis pas d'accord avec le député. C'est certain que ça pourra se répercuter sur l'offre qui sera faite, l'offre en matière de coûts, de soumissions ou de prix négociés entre un transporteur scolaire et une commission scolaire. Je veux bien le réexaminer, mais à première vue je ne suis pas très très favorable à l'idée.

M. Bourbeau: Bon, en tout cas, c'est le ministre qui va prendre la décision et non pas l'Opposition.

M. Clair: On va le regarder.

M. Bourbeau: Mais, en toute équité, il nous apparaît à nous qu'on ne devrait pas pénaliser les commissions scolaires, ou par voie de conséquences, les transporteurs scolaires pour une situation dont ils ne seraient pas responsables.

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

M. Blouin: Très rapidement, est-ce que le ministre pourrait me dire si...

M. Clair: Quel sujet?

M. Blouin: 5.2.

M. Clair: 5.2.

M. Blouin: Services imputables aux transporteurs. Est-ce que le ministre pourrait me dire si dans certains cas on pourrait évaluer, il pourrait arriver qu'on évalue que cet article puisse s'appliquer à une situation de grève et que dans ce cas particulier, le ministère des Transports continue à verser intégralement à la commission scolaire autorisée ou à l'institution privée, la totalité des subventions auxquelles elle est

admissible? Dans un pareil cas, est-ce que la commission scolaire pourrait prendre sur elle de verser une partie de ses subventions à la compagnie qui est en grève? Est-ce que ça pourrait s'appliquer dans un cas comme ça, selon la façon dont l'article est libellé? Parce qu'à ce moment-là, vous comprendrez que ça viendrait annihiler tout rapport de forces.

M. Clair: Je ne suis pas sûr de comprendre. C'est dans le cas de grève du transporteur.

M. Blouin: Entre le transporteur et...

M. Clair: Chez le transporteur, on verserait directement au transporteur.

M. Blouin: Non, non, ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Clair: La commission scolaire verserait au transporteur.

M. Blouin: Oui.

M. Clair: Elle lui verserait pourquoi?

M. Blouin: Supposons, par exemple, qu'on considère que l'arrêt de services... Il y a une situation de grève.

M. Clair: Chez le transporteur scolaire.

M. Blouin: Chez le transporteur scolaire. Il pourrait arriver dans certains cas qu'il soit évident - ça peut arriver - que l'arrêt de travail soit imputable au transporteur. On pourrait évaluer une situation comme celle-là. Dans un pareil cas, selon cet article, le ministère des Transports verserait intégralement la subvention à la commission scolaire; est-ce que celle-ci ne pourrait pas reverser une partie de sa subvention, même s'ils sont en grève, aux transporteurs scolaires?

M. Clair: Pourquoi à ce moment-là? Pour lui faire plaisir.

M. Blouin: Ce qui pourrait arriver.

M. Clair: J'imagine... La première question que je me pose, c'est une question d'intérêt. Quel intérêt une commission scolaire aurait-elle à verser, à payer pour un service qui ne lui est pas rendu?

M. Blouin: Je sais que dans certaines situations, si cela avait été permis en fonction de l'ancien règlement, ce serait arrivé.

M. Bourbeau: Il ne faut pas oublier que les commissions scolaires sont tout de même

redevables envers les contribuables de leurs agissements aussi. Ce sont des organismes publics qui ont des réunions publiques, ce serait assez difficile à expliquer qu'on paie pour des services qu'on ne reçoit pas.

M. Blouin: Mais, en d'autres mots dans une situation de grève - restons-en là simplement - dans une situation de grève, est-ce que cet article-là pourrait s'appliquer, ne serait-ce que pour verser la subvention directement à la commission scolaire?

M. Clair: Oui, c'est ça qu'on prévoit là.

M. Blouin: S'ils n'ont pas à payer de services, je présume que leurs contrats prévoient que s'il y a un arrêt du service, ils n'auront pas à payer, faute de service. Alors, pourquoi le ministère des Transports verse-t-il des subventions aux commissions scolaires s'il n'y a pas de services donnés?

M. Middlemiss: Il faut que les parents le fassent. Les parents qui font le transport.

M. Clair: À quoi, à ce moment-là, ça peut servir? Cela peut servir, par exemple, pour la commission scolaire à le verser directement aux parents.

M. Middlemiss: Le ministère des Transports ne veut pas le faire présentement.

M. Clair: Cela peut servir pour les jours de récupération éventuellement, c'est à la commission scolaire de décider.

Le Président (M. Rochefort): Alors... M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Donc, ces sommes d'argent, en supposant qu'on les verse aux commissions scolaires et qu'elles, en retour ne les versent pas aux parents ou à un autre transporteur, est-ce qu'il y a des règlements qui voient à ce que ces sommes soient dépensées ou cela devient-il un fonds de réserve?

M. Clair: Étant donné la nature de l'enveloppe budgétaire fermée et transférable, à la limite la commission scolaire pourrait l'utiliser à d'autres fins.

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

M. Bourbeau: Alors, M. le Président, on arrive à la fin. À la page 20, il y a un paragraphe sur les documents à produire au cours de l'année scolaire 1982-1983. On remarque au paragraphe 6.3 que les institutions privées admissibles recueillent des informations en provenance des institutions privées admissibles et des commissions

scolaires autorisées. En fait, il y a une collecte d'information et, ce qui nous étonne, c'est qu'on croyait que cette réforme avait été faite dans le but de diminuer la paperasse et de déréglementer un peu le domaine. Est-ce que le ministre n'a pas un peu exagéré la litanie de tous les documents que les institutions privées ou les commissions scolaires sont obligées de fournir au gouvernement, par exemple, les statistiques sur la clientèle et l'organisation du réseau, l'information relative aux arrêts de service, etc? On me dit, par exemple, qu'au printemps, au mois d'avril, mai ou juin, on demande aux commissions scolaires de fournir un tableau sur l'utilisation des routes, enfin, fournir à l'avance toute la description des routes dans les devis.

Mais, quand le mois de septembre arrive, les gens qui sont en charge de la répartition du transport scolaire voient le nombre d'élèves qui sont inscrits et, dans la plupart des cas, tous les documents qui ont été fournis au ministère sont jetés au panier; ils ne sont même pas utilisés et on fait de nouveaux documents sur la base de ce qui se produit sur le terrain. De sorte que toute la paperasse qui a été fournie au mois d'avril, mai ou juin ne sert pas du tout et on recommence à zéro. Et je tiens de bonne source que c'est du travail qu'on fait faire pour rien aux commissions scolaires, parce que, lorsque le mois de septembre arrive, c'est là qu'on voit le nombre d'élèves qu'il y a. Il y a des modifications sur pratiquement tous les circuits, on ajoute, on retranche. S'il y a moins d'élèves sur des circuits, on ajoute des secteurs. C'est bien évident qu'on ne peut pas savoir au mois d'avril combien il y aura d'élèves au mois de septembre. Sur un circuit donné, s'il y a plus ou moins d'élèves, on fait des modifications et, semble-t-il, qu'il y a des modifications à peu près dans tous les cas.

Donc, est-ce qu'on ne pourrait pas en profiter, à l'occasion de cette réforme, pour vraiment tenter de faire un effort de diminution de cette paperasse? Je présume qu'il y a autant de paperasse qu'on en exige de part et d'autre.

M. Clair: La réponse à cela, M. le Président, c'est que, en ce qui concerne le total de documents à remplir, cela va être globalement moins important que ce que c'était auparavant, surtout en ce qui concerne l'approbation des circuits, des devis de transport, etc. Ce sera une grosse amélioration avec la décentralisation que comporte la réforme. Maintenant, si vous le remarquez, la plupart de ces documents à produire sont des statistiques, des informations. C'est plus une cueillette d'information, ce qui est, à mon avis, un instrument essentiel entre les mains du ministère des Transports pour établir

correctement l'enveloppe, les allocations de chacune des commissions scolaires. Je peux assurer le député que, globalement, ce n'est pas un accroissement du fardeau de paperasses pour les commissions scolaires.

M. Bourbeau: Je voulais simplement attirer l'attention sur l'article 6.4, qui établit des pénalités dans le cas où il y a un retard dans l'acheminement des documents exigés. On dit que, si on est en retard pour acheminer les documents, il y a une pénalité qui correspond au produit de 10% de l'allocation de base par le nombre de jours de retard sur 365 jours, ajusté selon le taux d'intérêt préférentiel et le moyen observé. Le gouvernement, le ministère des Transports, est très exigeant en ce qui concerne les délais pour produire les documents. Par contre, on se rend compte que, quand c'est le ministère qui doit fournir des documents, le ministère lui-même n'est pas tellement ponctuel. Par exemple, on m'avise que les commissions scolaires du Québec n'ont pas encore en main les formules pour l'exploitation de l'année scolaire 1981-1982 et on leur demande de fournir les renseignements. Le ministère n'est pas capable de fournir les formules et il ne permet pas qu'on fasse des rapports sur d'autres formules que les siennes. Actuellement, le ministère dit: Vous devez faire des rapports, n'utilisez pas les formules de l'an dernier parce qu'on en a de nouvelles. Cependant, les formules ne sont pas disponibles. Si le ministère lui-même n'est pas capable de fournir les formules à temps, est-ce qu'il ne devrait pas commencer par se pénaliser lui-même et s'appliquer à lui-même les pénalités avant de les imposer aux autres?

M. Clair: Si on devait, M. le Président, nous pénaliser nous-mêmes, cela entraînerait une compression additionnelle au budget du ministère des Transports, ce qui ne réglerait le problème de personne, ni des commissions scolaires ni des transporteurs.

M. le Président...

M. Bourbeau: C'est pénalisé...

M. Clair: ... en investissant 250 000 000 \$ comme le gouvernement le fait dans le transport scolaire, c'est évident qu'il a besoin de sources de renseignements pour administrer correctement le programme de la façon la plus juste et équitable possible. Je sais que tout le monde autour de la table pourrait faire de longs et vibrants plaidoyers en ce qui concerne la paperasse du gouvernement, sa rapidité à exiger des renseignements, sa lenteur à en produire. Cela est inhérent à la taille du gouvernement. Je peux assurer le député que tous les efforts seront faits pour mettre

entre les mains des commissions scolaires le maximum de formulaires, de renseignements nécessaires à l'application de la réforme.

M. Bourbeau: En fait, ce qui est un peu étonnant là-dedans, M. le ministre, c'est que le gouvernement est bien mal placé pour faire des leçons aux autres en ce qui concerne les retards dans la production des documents, quand on connaît la lenteur administrative du gouvernement. Cela fait rire un peu de voir une clause comme celle-là quand on sait comment vous n'êtes pas de ceux qui sont le plus à...

M. Clair: M. le Président, il faut être prudent sur ces jugements parce que, dans le fond...

M. Bourbeau: Quand je parlais de retenues, tout à l'heure, de pénalités, je ne voulais pas que le gouvernement se pénalise lui-même en enlevant des montants dans l'enveloppe de base. On pourrait peut-être faire des retenues sur le salaire du ministre, par exemple.

M. Clair: C'est cela. Je vais me rendre responsable de tous les retards des mille quelques cents personnes qui travaillent au ministère. Je pense que malgré toute la bonne volonté de mes fonctionnaires, mon salaire ne suffira pas.

De façon plus sérieuse, il faut quand même être prudent parce que c'est une responsabilité très importante que celle du ministère des Transports, des fonctionnaires qui administrent ce programme. Quand on porte un jugement sur la rapidité de l'appareil d'État du Québec, finalement, c'est un jugement qu'on porte sur l'ensemble des fonctionnaires du gouvernement. Avant de blâmer des gens de retarder sciemment l'avancement des choses - et j'en suis loin - je peux vous assurer, en ce qui concerne le livre blanc le projet de loi, les règles budgétaires et les règlements afférents, sur un plan très personnel, que les fonctionnaires qui ont travaillé là-dessus ont acquis ma considération et mon estime. Ils ont travaillé de façon continue, en restant en contact avec les associations, les commissions scolaires. Cela n'a l'air de rien, mais réaliser une réforme comme celle-là dans un aussi court délai, je peux vous assurer que cela a demandé bien du travail, en dehors des heures régulières des fonctionnaires, et qu'aucun effort n'a été ménagé pour essayer de donner, le plus rapidement possible, aux commissions scolaires tous les renseignements dont elles ont besoin pour établir leur budget. On essaie de se coller au maximum aux dates que le ministère de l'Éducation se fixe et fixe aux commissions scolaires pour la préparation de leur budget. Je pense que ce serait injuste à l'égard des gens qui

administrent ce genre de programme que de laisser entendre qu'ils ne font pas le maximum. Il y a toujours place à amélioration, cela, c'est certain.
(22 h 45)

M. Bourbeau: Je ne voudrais pas que le ministre prenne mes paroles comme une critique à l'endroit de ses fonctionnaires. Au contraire, on a été à même, ce soir surtout, de se rendre compte comment ils sont même plus compétents que le ministre, parce que le ministre a passé la soirée à les consulter. Effectivement, depuis qu'on les voit à l'oeuvre, on se rend compte qu'ils sont au courant de ce qui se passe et on peut voir que la réforme s'est faite dans un délai assez court. Malheureusement, on a fait 90% du chemin ou 95% du chemin et il reste à raffiner certaines formules. On a concentré nos efforts là-dessus ce soir et le ministre me saura gré d'avoir sauté de nombreuses pages des règlements. Je pense qu'on ne doit pas s'arrêter à 90% du chemin, je pense qu'il reste un petit bout de chemin à faire encore et on aimerait, si c'est possible, que les remarques qu'on a faites ce soir soient prises en bonne part par le ministre, de façon à en arriver à une réforme qui soit vraiment la meilleure possible.

Le Président (M. Rochefort): Justement, M. le ministre, est-ce qu'on peut conclure que l'étude du document sur les règles budgétaires relatives au transport des écoliers est complétée?

M. Bourbeau: C'est terminé.

Le Président (M. Rochefort): Alors, il y a le troisième document, le règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers.

Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers

M. Bourbeau: Est-ce qu'on commence par l'article no 1? Dans ce document-là, je vais vous dire franchement, c'est un document très technique qui parle des véhicules automobiles et qui parle des pare-brise. Je n'ai pas l'intention, quant à moi, de faire une étude de ce document-là. J'ai une question que je voudrais poser au ministre; il s'agit de la conversion des véhicules au gaz propane. Je sais qu'il y a eu des demandes ou des efforts de faits, une volonté exprimée de la part de certains transporteurs d'utiliser le gaz propane dans les véhicules et de convertir les véhicules. Je sais qu'il y a une résistance au niveau du ministère. Est-ce que vous avez l'intention de le permettre éventuellement?

M. Clair: Il y a un mandat pour étude qui a été confié à la firme Lavallin, je

crois, et nous en attendons les résultats à la fin de mars.

M. Bourbeau: Et, si jamais les résultats étaient positifs... Est-ce que c'est une question de sécurité qui vous retient actuellement?

M. Clair: Je n'ai pas eu l'occasion récemment de faire le tour de cette question-là avec les gens du ministère et de la Régie de l'assurance automobile du Québec, mais la résistance qu'il y avait à la mise en service de véhicules au propane, c'étaient justement des questions de sécurité. Afin de faire le point correctement là-dessus, il y a un mandat qui a été confié et on attend les résultats.

M. Bourbeau: Est-ce que, la sécurité mise à part... Si la sécurité pouvait être assurée, il reste que c'est quand même, semble-t-il, une méthode économique et qui, au point de vue écologique, est bien préférable. C'est un carburant qui est beaucoup plus net que l'essence ordinaire. M. le Président, si d'autres députés veulent poser des questions sur le règlement sur les véhicules automobiles, je n'ai pas l'intention d'aller plus loin dans ce document-là.

Le Président (M. Rochefort): Alors, cela va.

M. le ministre.

M. Clair: D'abord, avec un peu de taquinerie à l'égard du député de Laporte, je voudrais lui dire que, s'il donne au ministre et au ministère des Transports une note de 95%, j'en prends une partie seulement sur le plan technique, j'en laisse l'immense majorité du crédit à mes fonctionnaires avec qui j'ai passé de longues soirées à travailler sur cette question-là, avec la volonté politique de corriger un certain nombre de problèmes qui étaient contenus dans la réforme de 1974. C'est la volonté politique qui a permis à cette réforme de se réaliser.

Je sais que c'est une joie qu'il ne pourra jamais connaître, celle de parrainer un projet de loi et une réforme aussi importante que celle-là, mais je voudrais lui dire qu'il y a toujours place à une amélioration, effectivement. S'il nous donne une note de 95%, son très haut niveau de compétence et de connaissance, qui est largement supérieur au mien sans aucun doute, il aura certainement le temps, au cours des quatre prochaines années, de réfléchir et de fignoler toutes sortes d'amendements pour se préparer à atteindre le score de 100%.

Trêve de plaisanterie, M. le Président. Je voudrais, de façon plus sérieuse, remercier mes collègues ministériels qui ont participé à ce long processus de la

préparation d'un livre blanc, du dépôt d'un projet de loi, de l'adoption d'un projet de loi, de la réglementation que nous avons étudiée aujourd'hui. Vous avez pu le constater, leur intérêt est très vif pour ces questions de transport scolaire.

Ce sont tous, eux aussi, des citoyens qui ont des enfants et qui souhaitent que, dans le transport scolaire, on puisse continuer à compter sur du transport de qualité, sécuritaire, en même temps avec une préoccupation que tous les citoyens et les citoyennes ont à ce moment, d'essayer de ralentir la croissance des coûts dans tous les secteurs où cela est possible. Dans le domaine du transport scolaire, avec une réforme qui aura été menée de façon positive avec l'ensemble des intervenants, même si cela exige des "compromis" - entre guillemets - de la part de tous les intervenants, je suis convaincu que, pendant plusieurs années, on pourra bénéficier de cette réforme, que ce soit au niveau des mesures de polyvalence, que ce soit au niveau de la décentralisation, de l'incitation aux commissions scolaires à essayer de rationaliser et à tous les niveaux. Je suis convaincu qu'on pourra bénéficier longtemps encore d'un transport scolaire de qualité qui va coûter non pas de moins en moins cher, mais dont la croissance des coûts va être ralentie par des mesures qu'on a voulu aussi justes que possible.

Je voudrais dire aussi que, pendant tout ce processus qui va se terminer, à notre niveau à nous parlementaires, dans les prochains jours avec l'adoption des règles budgétaires, j'ai particulièrement apprécié l'esprit très positif avec lequel la réforme a été accueillie par l'ensemble des intervenants, que ce soit l'ATEQ, la Fédération des commissions scolaires, le Conseil scolaire de l'île de Montréal et l'ensemble des intervenants. Je ne peux pas en nommer davantage parce que, dans le très grand nombre de mémoires, de commentaires que j'ai reçus, dans tous les cas, j'ai pu constater que les gens étaient conscients qu'il fallait essayer d'améliorer le système, que les moyens qu'on prenait pouvaient être raffinés. Nous en avons tenu compte. Nous avons essayé de raffiner ces moyens. L'avenir nous dira si les 5% d'amélioration que recherchait le député de Laporte, ce sera possible de les avoir dans les années à venir. On sait que le régime est implanté pour trois ans. On verra, en cours de route, s'il y a lieu d'essayer de l'améliorer. En ce qui concerne le député de Laporte lui-même, je voudrais le remercier. On a travaillé positivement. Je regrette simplement le passage intempestif du député de Portneuf qui est venu essayer de mettre un peu de trouble. Il aurait voulu que cela aille mal, alors que cela allait bien.

M. Bourbeau: Question de règlement. Je m'oppose aux remarques du ministre. Le ministre aurait eu amplement le temps de faire ces remarques à l'endroit du député de Portneuf tantôt, quand il était ici.

M. Clair: D'accord. Je ne me suis pas gêné pour le faire devant lui.

M. Bourbeau: Je lui suggérerais d'attendre que le député de Portneuf soit ici pour qu'il puisse se défendre. Je sais que le ministre craint beaucoup les réparties du député de Portneuf et qu'il ne se permettrait probablement pas des remarques comme celles-là si le député de Portneuf était ici.

M. Clair: Je les crains beaucoup, M. le Président, parce que quelqu'un qui a gagné autant de prix émérites qui lui ont été octroyés par la presse, c'est redoutable effectivement. Quand même, je voudrais en revenir au député de Laporte et le remercier de sa collaboration qui m'a été acquise dans ce dossier, que ce soit au niveau de l'adoption de la loi, de la commission parlementaire et de cette étape-ci.

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

M. Bourbeau: M. le Président, je ne sais pas si le ministre m'envoie des fleurs parce qu'il veut m'endormir ou quoi. Je ne suis pas tellement habitué à recevoir des fleurs de la part du ministre, cela me gêne un peu. Je me demande si cela ne m'occasionnera pas...

M. Clair: C'est parce que vous n'en méritez pas souvent.

M. Bourbeau: ... le courroux du député de Portneuf. Tout à l'heure, le ministre, dans ses remarques préliminaires - avant de lancer les fleurs, il a lancé le pot - faisait état de ses espoirs personnels d'une longue carrière au ministère et, avec le ton arrogant qu'on lui connaît, parlait de la possibilité que le député de Laporte soit dans l'Opposition très longtemps. Je lui rappellerai d'abord que son propre chef lui a conseillé à de nombreuses reprises de ne pas faire preuve d'arrogance, que ce n'était pas la façon de se maintenir au pouvoir très longtemps. Également, j'aimerais lui rappeler une phrase de La Fontaine - je ne sais pas, le ministre a sûrement dû, dans sa jeunesse, aller à l'école quelques jours - où il était dit: "Qui de nous, des clartés de la voûte azurée, doit jouir le dernier?" C'est la fable du Vieillard et des trois jeunes hommes. Je suggérerais au ministre de relire cette fable du Vieillard et des trois jeunes hommes et peut-être que le ministre, dans les commissions parlementaires suivantes, serait un peu moins arrogant.

J'aimerais conclure, M. le Président. L'Opposition a conscience d'avoir fait un travail constructif, en ce qui concerne l'adoption de la loi 31 et de la réglementation. Notre but était bien sûr de faire de la critique, puisque c'est notre rôle, mais une critique qui n'était pas destructrice. Nous avons tenté autant que possible d'améliorer et le projet de loi et la réglementation. Nous avons fait des recommandations sérieuses, basées, peut-être pas dans le cas du député de Laporte, mais surtout dans le cas des députés de Charlevoix et de Portneuf, sur l'expérience. J'espère que le ministre va les considérer sérieusement et qu'il va en tenir compte.

Je remercie mes collègues qui se sont dérangés et les collègues du côté ministériel aussi. Je remercie le président de sa grande compréhension. Je remercie aussi le ministre; je n'hésiterai pas à lui adresser certaines félicitations pour l'ouverture d'esprit dont il a fait preuve en accordant sa collaboration pour la tenue de cette commission parlementaire. J'espère que cette collaboration et cette compréhension vont l'amener à regarder les notes qu'il a prises ce soir, surtout quand l'Opposition lui a fait des suggestions, et qu'il va s'en souvenir.

M. Clair: M. le Président, juste pour avoir le dernier mot avant vous. Je vous remercie effectivement de votre patience. J'aimerais dire au député qu'il a confondu arrogance et humour. L'arrogance est un bien grand défaut en politique, il a tout à fait raison; l'humour, par contre, c'est fort utile.

Le Président (M. Rochefort): La commission ajourne donc ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 57)