



ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATRIÈME SESSION

TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

journal des Débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi
76 — Loi modifiant diverses
dispositions législatives
concernant les transports

Président: M. Richard Guay

Le jeudi 7 juin 1984 - No 15

QUÉBEC

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Jacques Léonard	CAE-683
Étude détaillée	
Modifications à la Loi sur les cités et villes	CAE-684
Modifications au Code de la sécurité routière	CAE-684
Modification à la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais	CAE-689
Modification à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal	CAE-691
Modification à la Loi sur la Communauté urbaine de Québec	CAE-691
Modifications à la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport	CAE-691
Modifications à la Loi sur le ministère des Transports	CAE-693
Modifications à la Loi sur les transports	CAE-695
Modifications à la Loi sur la voirie	CAE-698
Modifications au Code municipal	CAE-699
Modification à la charte de la ville de Laval	CAE-699
Modification à la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal	CAE-699
Modification à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives	CAE-700
Modifications à la Loi sur le transport par taxi	CAE-700
Article en suspens	CAE-701

Autres intervenants

M. Harry Blank, président

M. John Ciaccia

M. Jean-Guy Rodrigue

M. Mark Assad

M. Elie Fallu

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

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

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 7 juin 1984

Étude détaillée du projet de loi 76

(Onze heures vingt-cinq minutes)

Le Président (M. Blank): À l'ordre:

Messieurs les membres de la commission, je constate qu'il y a quorum et je déclare la séance ouverte.

Le mandat de cette commission est d'étudier article par article le projet de loi 76, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports.

Les membres qui sont présents à la commission aujourd'hui sont: MM. Assad (Papineau), Beauséjour (Iberville), Ciaccia (Mont-Royal), Fallu (Groulx), Marquis (Matapédia), Tremblay (Chambly), Léonard (Labelle), Mme Bacon (Chomedey) et M. Rochefort (Gouin).

On peut commencer. J'appelle l'article 1. Y a-t-il des commentaires préliminaires?

M. Léonard: Je peux peut-être en faire un certain nombre, oui, si vous me laissez quelques minutes.

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

Remarques préliminaires

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Le projet de loi 76 est un projet de loi dit omnibus pour assouplir, améliorer la loi existante sur différents sujets. Je veux simplement les rappeler. Nous en avons déjà traité à l'Assemblée nationale. Premièrement, pour le transport en commun, nous visons une liberté, une efficacité accrue des transporteurs. Aussi, pour faciliter l'administration par les élus municipaux qui gèrent ces organismes de transport, par exemple, en ce qui concerne les corporations de transport, on pourra faire appel aux transporteurs privés. Nous touchons les comités intermunicipaux de transport pour prévoir des ententes entre ces organismes. Nous touchons les transporteurs privés pour permettre une certaine déréglementation durant l'été pour prévoir des événements exceptionnels, notamment, Québec 1534-1984 et la visite du pape.

En ce qui concerne les transporteurs scolaires, nous faisons preuve d'ouverture à des contrats plus nombreux de transport en commun. Nous voulons aussi, pour assurer un meilleur service aux handicapés, permettre aux organismes d'étendre leur service de

transport à l'extérieur du territoire. Pour assurer un meilleur service aux usagers de la Commission des transports du Québec, nous voulons établir un guichet unique à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour le renouvellement de l'immatriculation et celui du permis. Nous donnons au président de la commission le pouvoir de nommer des fonctionnaires pour rendre des décisions sur des demandes de permis lorsqu'il n'y a pas d'opposition, de façon à réduire les délais de réponse aux demandes de permis qui sont présentées à la commission.

En ce qui concerne la sécurité routière pour les motocyclistes, des premiers gestes sont posés; il y a un cours de conduite obligatoire pour améliorer la formation des aspirants conducteurs et le permis de conduire sera accordé par étapes à l'aspirant conducteur afin de nous assurer qu'il acquière les habiletés requises.

Pour appuyer les initiatives du milieu du taxi à Montréal, nous proposons d'adopter les amendements législatifs requis pour assurer les meilleures chances de succès possible au plan de rachat du permis des taxis à Montréal.

Nous proposons d'adopter les amendements de concordance pour donner suite à la décision du gouvernement de confier la responsabilité du contrôle du transport à la Sûreté du Québec et ce, comme je vous le disais dans mon discours de deuxième lecture, dans le but d'améliorer le contrôle du transport illégal et la conservation du réseau routier.

Finalement, M. le Président, j'ai l'intention de proposer un amendement à l'article 22 du projet de loi qui prévoyait le pouvoir du ministère des Transports d'établir différents ouvrages accessoires que la loi actuelle ne prévoyait pas. Parmi ces ouvrages accessoires se trouvent les gares de péage. Vu la décision du gouvernement d'abolir totalement les postes de péage le 2 septembre 1985 et vu que, d'ici là, nous n'avons, évidemment, pas l'intention d'établir de nouveaux postes de péage, je proposerai donc que les mots "gares de péage" soient supprimés. Ces mots ne pouvaient pas être supprimés avant le dépôt du projet de loi ou au moment du dépôt du projet de loi étant donné que la décision n'avait pas encore été prise.

M. le Président, voilà en résumé les principaux points que touchera ce projet de loi. Nous sommes prêts, quant à nous, à vous

présenter les articles.

M. Ciaccia: M. le Président, puisque nous sommes limités dans le temps pour l'étude article par article du projet de loi, les commentaires que j'ai faits en deuxième lecture couvraient la plupart des aspects du projet de loi sur lesquels nous voulions commenter. Je suggérerais que l'on procède maintenant à l'étude article par article.

Étude détaillée

Modifications à la Loi sur les cités et villes

Le Président (M. Blank): Article 1?

M. Léonard: La modification que nous proposons élimine la notion de transport de personnes handicapées du territoire d'une municipalité de sorte que des services ne seront plus accessibles aux seuls résidents. Cela nécessite donc l'insertion de la notion de liaison avec des points extérieurs au territoire de la municipalité que l'on retrouve pour les services du transport en commun.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): Adopté.
Article 2?

M. Léonard: C'est une modification de concordance avec l'article que nous venons d'adopter.

M. Ciaccia: Adopté.

Modifications au Code de la sécurité routière

Le Président (M. Blank): Adopté.
Article 3?

M. Léonard: Vous avez un papillon à l'article 3.

Le Président (M. Blank): Article 3?

M. Léonard: Oui.

Une voix: Qui a déjà été déposé.

M. Léonard: Qui a déjà été déposé à l'Assemblée. Est-ce qu'il a été déposé?

Le Président (M. Blank): On a besoin d'une copie ici.

Une voix: Je vais vous en donner une série-

Une voix: Ce que vous m'avez donné tantôt?

M. Léonard: Non. Vous vouliez présenter un amendement pour supprimer les gares de péage.

Une voix: Vous vous leviez pour discuter de péage?

M. Rodrigue: On a corrigé le problème, alors.

M. Léonard: On vient d'abolir les péages, les gares.

M. Rodrigue: C'est réglé, alors.

Le Président (M. Blank): Il y a un amendement à l'article 3. Est-ce qu'on étudie l'amendement?

M. Léonard: M. le Président, l'amendement constitue pratiquement une nouvelle rédaction de l'article 3. Le Code de la sécurité routière oblige un candidat au permis de conduire à suivre un cours de conduite avant d'être autorisé à se présenter aux examens de la Régie de l'assurance automobile. Cette obligation ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'un premier permis de conduire. L'obligation de suivre un cours de conduite existant déjà pour le véhicule de promenade et la conduite d'une motocyclette requérant des connaissances et des habiletés particulières, le cours de conduite sera rendu obligatoire pour tout candidat désirant obtenir la classe de permis requise pour la conduite d'une motocyclette.

M. Ciaccia: Le cours de conduite n'est pas obligatoire pour les automobilistes. Vous rendez le cours de conduite obligatoire strictement pour les motocyclistes.

M. Léonard: Le cours de conduite n'est pas obligatoire pour les automobilistes à l'heure actuelle.

Une voix: Actuellement, c'est juste pour le premier permis de conduire, que ce soit moto ou auto.

M. Léonard: Le cours de conduite est, à l'heure actuelle, obligatoire pour le premier permis de conduire, moto ou automobile, mais pas lorsqu'on revient pour un renouvellement.

M. Ciaccia: Un automobiliste qui veut obtenir un permis pour la première fois est obligé de suivre un cours de conduite.

M. Léonard: Oui, pour le premier permis de conduire.

M. Ciaccia: Pour le premier. Alors, vous faites la même chose pour les motocyclistes.

M. Léonard: Oui, pour le premier permis de moto.

M. Ciaccia: Avant ce projet de loi, un motocycliste qui voulait obtenir un permis de conduire pour la première fois n'était-il pas assujéti à un cours de conduite?

M. Léonard: Lorsqu'il suivait son cours de conduite automobile, c'était le même cours qui prévalait pour le cours de conduite de motocyclette alors que, maintenant, c'est un cours particulier auquel il devra s'astreindre. S'il avait un permis de conduire une voiture, une automobile, il avait automatiquement le pouvoir de conduire une motocyclette.

M. Assad: Il n'a plus le droit.

M. Léonard: Les droits acquis demeurent, mais...

M. Ciaccia: C'est pour les nouveaux.

M. Assad: D'accord.

M. Léonard: ...dorénavant, pour les nouveaux, il faudra qu'ils suivent un cours particulier.

M. Ciaccia: Est-ce que votre ministère a le nombre de motocyclettes qui sont "licencées"? Je vais vous demander trois chiffres; peut-être qu'on pourrait essayer de les obtenir. Le nombre de motocyclistes...

M. Léonard: Je m'excuse. Vous voulez avoir le nombre d'immatriculations de motocyclettes. Est-ce qu'on s'entend là-dessus? Le nombre de motocyclettes immatriculées.

M. Ciaccia: Oui. Le nombre de motocyclistes qui ont un permis de conduire.

M. Léonard: Motocyclistes, ce n'est pas la même chose.

M. Ciaccia: Êtes-vous capable de nous donner le nombre de nouveaux motocyclistes qui ont un permis?

M. Léonard: Ceux qui ont suivi un cours de conduite?

M. Ciaccia: Non pas nécessairement ceux qui ont suivi un cours de conduite, mais les nouveaux qui ont obtenu un permis et qui conduisent une motocyclette.

M. Léonard: Le nombre de

motocyclettes immatriculées, je pense que c'est une question claire.

M. Ciaccia: C'est clair.

M. Léonard: Le nombre de motocyclistes ayant un permis de conduire?

M. Ciaccia: Oui, le nombre de motocyclistes ayant des permis de conduire.

M. Léonard: D'accord. La troisième question?

M. Ciaccia: Le nombre de nouveaux motocyclistes. Autrement dit, l'année dernière, combien de permis...

M. Léonard: D'accord, vous voulez ces statistiques sur une base de deux ans, finalement.

M. Ciaccia: Un ou deux ans, si vous l'avez.

M. Léonard: Disons le nombre de nouveaux motocyclistes. Est-ce qu'on pourrait continuer?

M. Ciaccia: Oui, on peut continuer. Je présume que ce n'est pas disponible immédiatement.

M. Léonard: Je vais les avoir tout de suite. Il me semble qu'il y a une augmentation de 11% sur les immatriculations. Sur les immatriculations - la première question - en 1982, il y avait 106 813 motocyclettes.

M. Ciaccia: Il y en avait 106 813.

M. Léonard: Il y en avait 106 813 et, en 1983, 119 489. Il y a donc une augmentation d'environ 11%. Dans le cas du nombre de motocyclistes qui avaient leur permis de conduire antérieurement, M. le représentant de l'Opposition, étant donné que les gens qui avaient des permis de conduire pour une voiture pouvaient obtenir très facilement le permis de conduire d'une motocyclette, c'est presque la même chose que ceux qui ont des permis.

M. Ciaccia: Vous ne pouvez pas donner le chiffre de ceux qui ont un permis de conduire qui conduisent des motocyclettes, parce que ce n'est pas divisé de cette façon. Ce n'est pas disponible.

M. Léonard: Oui, on pourra le donner à compter de l'an prochain. On pourra savoir le nombre de permis émis spécifiquement pour conduire des motocyclettes, mais, à l'heure actuelle, quelqu'un l'a automatiquement. Je pense que cela répond à

la question. Cela va?

M. Ciaccia: Ces chiffres ne sont pas disponibles parce que les statistiques ne permettaient pas de le savoir.

M. Léonard: C'est cela.

M. Ciaccia: Est-ce que la Régie de l'assurance automobile du Québec a fait une étude sur les cours obligatoires? Vous obligez les nouveaux motocyclistes à suivre un cours de conduite. Avez-vous une étude statistique à l'appui pour démontrer qu'en implantant un tel cours cela va avoir un certain effet?

M. Léonard: Je crois que l'une des grandes considérations que la régie a eues depuis quelques années, je dirais surtout depuis l'an dernier, cela a été d'assurer et d'améliorer la sécurité, compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents mortels et d'accidents graves qu'il y a eu sur les routes lorsque des motocyclistes étaient impliqués. Cette augmentation, vous le savez, est de l'ordre de 33% dans le cas de décès, de 32,7%, je crois, dans le cas des accidents graves et de 25% dans le cas des accidents légers ou plus légers. C'est l'une des grandes considérations.

Par ailleurs, quels sont les dispositifs qu'on doit mettre en place pour réduire le nombre d'accidents? Je pense que l'une des choses, ce sont des cours de conduite pour ceux qui veulent conduire des motocyclettes afin qu'ils connaissent la façon de les conduire en toute sécurité. Il a été convenu qu'il faudrait qu'il y ait des cours particuliers pour les motocyclistes. Le prix de tels cours de conduite, je ne sais pas si la régie a cela présentement.

Il y a une chose sûre, c'est que, dans le cas des automobiles, on a convenu d'obliger les gens à suivre des cours et tout cela a été rentable pour la société. Lorsqu'on parle de vies humaines, en particulier, il me semble que c'est presque indécent de parler de rentabilité. Je pense que c'est la formation qu'on veut améliorer.

M. Ciaccia: Je ne parlais pas de rentabilité. Je parlais de conséquences.

M. Léonard: Oui.

M. Ciaccia: Par exemple, si vous aviez fait une étude dans d'autres juridictions où il se donne des cours pour connaître le taux d'accidents avant que les cours soient donnés et le taux d'accident après, on aurait pu conclure que les cours ont eu un effet. Je ne parle pas de rentabilité en termes d'argent; je parle en termes du nombre d'accidents.

M. Léonard: En termes de rentabilité

sociale?

M. Ciaccia: Oui.

M. Léonard: D'accord.

M. Assad: M. le Président, j'aurais une question pour le ministre. Il y a eu une augmentation des accidents de motocyclette, une augmentation considérable de 33%. Est-ce qu'il y a des statistiques pour démontrer que l'alcool est relié à cette augmentation du pourcentage d'accidents?

M. Léonard: Nous n'avons pas de statistiques particulières sur les causes d'accidents de motocyclette. On sait, par ailleurs, que, de façon générale, l'alcool est l'une des premières causes d'accidents.

M. Assad: D'accord. Dans le cas des automobiles, c'est 50%. Est-ce que dans le cas des motocyclettes, c'est à peu près la même chose?

M. Léonard: Il n'y a pas...

M. Assad: Il n'y a pas de statistiques?

M. Léonard: Non, pas à l'heure actuelle. La régie n'a pas d'étude particulière.

M. Assad: You are right.

M. Léonard: On me dit que les études dont la régie dispose sont faites en fonction des causes d'accidents et non pas des véhicules. Cela veut dire qu'en fonction de l'alcool on sait quelles sont les causes d'accidents, mais pas en fonction de tel ou tel véhicule.

M. Assad: D'accord.

M. Ciaccia: Quel est le pourcentage d'accidents dont la responsabilité était autre que celle du motocycliste?

M. Léonard: Il y a différents cas d'accidents. Ce que je peux répondre à l'heure actuelle, c'est que, lorsqu'il y a deux véhicules impliqués, par exemple, une automobile et...

M. Ciaccia: Et une moto?

M. Léonard: ...une motocyclette, il y a un certain nombre de cas - je pense que c'était 70% - où l'automobiliste était en cause, où il était plus responsable que le motocycliste.

M. Ciaccia: C'est 70%?

M. Léonard: C'est ce qui a été dit, je

pense; c'est ce qui a été démontré par une étude américaine sur la question, sous réserve de vérification.

M. Ciaccia: It is 66%.

M. Léonard: Alors, il y en a vraiment beaucoup.

M. Ciaccia: Si c'est 70%...

M. Léonard: C'est une étude américaine.

M. Ciaccia: Je pense que les chiffres...

M. Léonard: Je demande à vérifier.

M. Ciaccia: ...ce serait à peu près 66%; c'est à peu près dans cet ordre, 66% à 70%. (11 h 45)

M. Léonard: Ce serait 66%? Mais, ce ne sont pas tous les accidents de motocyclette où il y a une voiture d'impliquée, cependant.

M. Ciaccia: Si tel est le cas, je crois...

M. Léonard: D'accord. J'ai un autre chiffre par rapport à la question que vous posez qui n'est pas tout à fait une réponse, mais enfin. Il y a 26% des accidents qui sont survenus sans impact avec un autre véhicule, soit avec collision avec un objet fixe.

M. Ciaccia: Cela démontrerait que, si dans 70% des cas, c'est la faute ou la responsabilité de l'automobiliste, des mesures devraient être prises, mais non pas contre les motocyclistes. Ce ne sont pas des cours de conduite aux motocyclistes qu'on devrait donner. On devrait faire quelque chose dans le domaine de l'éducation des automobilistes au point de vue de la sécurité routière par d'autres moyens. Ce n'est pas strictement du côté des motocyclistes, s'ils sont responsables seulement dans un tiers des cas.

M. Léonard: D'abord, je voudrais dire une chose. Lorsque nous parlons de responsabilité, elle a été établie en fonction des dommages matériels et non pas des dommages corporels puisque nous sommes dans un régime sans responsabilité. C'est une première chose. Quant à l'autre remarque que vous faites sur la responsabilité, effectivement, nous avons entrepris une campagne de sensibilisation et d'information à l'endroit des automobilistes pour les sensibiliser au fait que la route, cela se partage. Si vous avez vu cette publicité à la télévision ou, en tout cas, dans les médias, vous avez pu constater que nous tentons de sensibiliser l'automobiliste le plus possible à cela. Il faut aussi, évidemment, inviter les motocyclistes à beaucoup de prudence et à

tenir compte du fait qu'il y a des dangers additionnels à conduire une motocyclette, qui n'existent pas lorsqu'on conduit une voiture, parce qu'en termes de sécurité matérielle il y a quand même des différences majeures.

M. Assad: Vu les statistiques concernant ceux qui sont responsables des accidents, il faudrait absolument que, dans les cours pour les motocyclistes, on donne des cours de... Je ne sais pas le terme exact en français, mais on appelle cela en anglais "defensive driving", c'est-à-dire qu'il leur faut surveiller beaucoup plus les automobilistes que la façon de conduire leur motocyclette.

M. Léonard: Je pense que c'est aussi un des secrets des conducteurs de camion que j'ai déjà rencontrés sur la question de la sécurité routière. Lorsque ces gens arrivent à 35 ou 40 ans d'expérience sans aucun accident, je pense que c'est un de leurs secrets de conduite, à savoir d'essayer de toujours prévoir ce que l'autre va faire en face ou à côté.

M. Ciaccia: Sur division, cet article-là, M. le Président.

Le Président (M. Blank): L'amendement à l'article 3 est adopté sur division...

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Blank): ...et l'article 3 est adopté.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Sur division, tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Blank): Article 4?

M. Léonard: À l'article 3, c'était un sous-amendement.

Le Président (M. Blank): Il faut biffer l'article 3 et le remplacer par cela.

Une voix: L'article 3.1 à l'article 3.7.

Le Président (M. Blank): Oui, oui, tous les amendements.

M. Léonard: Ah! Tous les amendements?

Le Président (M. Blank): Tous les amendements.

M. Léonard: Tous les amendements sont adoptés?

M. Ciaccia: Oui, sur division.

M. Léonard: Sur division?

M. Ciaccia: Oui.

M. Léonard: De l'article 3.1 à l'article 3.7?

Le Président (M. Blank): Oui.

M. Léonard: D'accord.

Le Président (M. Blank): Article 4?

M. Léonard: La modification de l'article 4 vise à maintenir le statut d'agent de la paix des inspecteurs des transports à la suite de leur intégration comme fonctionnaires de la Sûreté du Québec. Comme ils sont, toutefois, stationnés aux postes de pesée, seuls les policiers municipaux et les membres de la sûreté pourront intercepter les véhicules routiers. Ont été ajoutés les mots "véhicules de ferme" puisque les inspecteurs des transports sont actuellement appelés à procéder à des vérifications sur de tels véhicules. Ce sont les objectifs que nous poursuivons par l'article 4. D'ailleurs, des décisions avaient été prises antérieurement au 1^{er} mars, en tout cas, au cours de l'hiver dernier, à ce sujet par le gouvernement.

M. Ciaccia: Quelle est la situation de ces agents qui faisaient partie du ministère des Transports et qui ont eu l'occasion d'être intégrés à la Sûreté du Québec? Combien y en avait-il? Combien ont été intégrés?

M. Léonard: Je pourrai maintenant répondre à la question du député. Il y avait 174 préposés au contrôle des transports qui étaient au ministère des Transports, qui sont donc 174 employés transférés à la Justice. De ce nombre, 68 sont à la Sûreté du Québec préposés à l'inspection, affectés à des postes avec les policiers de la Sûreté du Québec. Il y en a 15 autres qui vont pouvoir devenir potentiellement des policiers en règle à la Sûreté du Québec. Il y en a 91 autres, ceux qui restent, qui vont être affectés ailleurs, au ministère de la Justice, en tout cas, sous réserve des travaux et des conclusions du comité de reclassement là-dessus.

M. Ciaccia: Effectivement, cela veut dire que le service a été réduit parce que, sur les 174, il y en a seulement 68 qui ont été affectés à la Sûreté du Québec.

M. Léonard: C'est au 1er janvier 1985.

M. Ciaccia: Apparemment, il y a des camions-citernes qui viennent de l'Ontario et le ministère du Revenu voit qu'ils n'ont pas payé leurs taxes au gouvernement, mais il est impuissant à les arrêter. Il doit chercher

un agent de la Sûreté du Québec et s'il ne peut pas le trouver, la camion continue et c'est un revenu, une taxe qu'on ne reçoit pas. Qu'est-ce que le ministère des Transports entend faire pour cela? Les agents du Revenu n'ont pas le pouvoir d'arrestation.

M. Léonard: La Sûreté du Québec peut les arrêter, donc, ces gens vont pouvoir communiquer. Au contraire, je pense que la situation va s'améliorer.

M. Ciaccia: Apparemment ils n'ont pas de radio dans leurs automobiles. Ils ne le peuvent pas. Il faut les trouver sur la route. S'ils arrêtent pour téléphoner, le camion est parti.

M. Léonard: Un instant. À l'heure actuelle, le contrôle étant affecté à la Sûreté du Québec, je pense que la Sûreté du Québec a d'excellents moyens de communication. Au 1er janvier, normalement, c'est la Sûreté du Québec qui fait le contrôle, donc, qui peut obliger des camionneurs à arrêter à des postes de pesée. À ce moment, je pense que le contrôle va être étanche.

M. Ciaccia: Les postes de pesée, c'est une chose. Le camion-citerne qui voyage, qui vient de l'Ontario, sans avoir payé ses taxes, cela est un autre problème. Les agents du ministère du Revenu peuvent voir cela. Ils ne peuvent pas les arrêter. Ils ne peuvent pas inspecter.

M. Léonard: Ils peuvent communiquer avec la Sûreté du Québec.

M. Ciaccia: S'ils la trouvent. Comment vont-ils communiquer avec la Sûreté du Québec? Ils n'ont pas de radio. Ce n'est pas la même situation que quand vous aviez des agents du ministère des Transports. Eux avaient le pouvoir d'inspection, d'arrestation, d'écrire des billets d'infraction.

M. Léonard: La Sûreté du Québec a les mêmes pouvoirs que les inspecteurs des transports auparavant.

M. Ciaccia: Non. Elle n'a pas les mêmes pouvoirs.

Le Président (M. Blank): ...Provincial Police, we are talking about Revenue inspectors.

M. Léonard: Les inspecteurs du ministère ne vérifiaient pas le carburant auparavant. Je pense qu'il peut y avoir là une question de coordination entre le ministère du Revenu et les inspections. Maintenant, les objectifs visés par des

inspecteurs de la Sûreté du Québec, c'est sûrement d'assurer que la réglementation de la Commission des transports est respectée.

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Modification à la Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais

Le Président (M. Blank): Article 5?

M. Ciaccia: À l'article 5 mon collègue aurait une question.

M. Assad: M. le ministre, si je comprends bien...

M. Léonard: Si vous le permettez, je voudrais donner quelques explications pour les fins du journal des Débats. La modification au paragraphe g) est de concordance et vise à ne pas restreindre le transport des personnes handicapées aux seuls résidents des territoires concernés, modification que nous avons adoptée à l'article 1. L'addition du paragraphe h) vise à permettre à la commission de conclure des contrats de services avec d'autres transporteurs, surtout lors d'événements exceptionnels où les demandes de services dépassent les capacités de la commission sans justifier un surplus d'investissement en équipement.

M. Assad: D'accord. Si je comprends bien, on va prendre, comme on le mentionne, la Communauté régionale de l'Outaouais. Nous avons plusieurs municipalités à l'extérieur du territoire de la CRO. Est-ce que cela veut dire que les personnes handicapées pourraient avoir un service maintenant à l'extérieur du territoire de la CRO? Un endroit comme Montebello est à l'extérieur de la CRO; il y a environ 20 kilomètres. Est-ce que cela veut dire que les handicapés pourraient avoir un transport de Montebello jusqu'à la prochaine ville qui est à l'intérieur de la CRO, c'est-à-dire la ville de Masson, parce qu'il y a un service de la CRO, de transport en commun?

M. Léonard: Oui. Une communauté urbaine ou une municipalité qui voudrait organiser le service à l'extérieur de son point de territoire peut demander à la commission un permis pour le faire, mais la personne handicapée, c'est une autre question. Si le transport pour handicapés n'est pas organisé là, quelqu'un qui demeure à Montebello ne peut exiger un transport pour handicapés qui viendrait de la Communauté régionale de l'Outaouais si la

commission ne l'a pas elle-même organisé. La commission peut l'organiser en dehors de son territoire si elle veut le faire, s'il y a des ententes avec des municipalités, bien évidemment.

M. Assad: Oui. On va dire que la municipalité de Montebello veut faire une entente avec la CRO afin de prendre les gens et de les amener de Montebello jusqu'à Masson où la CRO a un service.

M. Léonard: C'est ce que vise le projet de loi à l'heure actuelle. Cela serait permis après entente entre les municipalités.

M. Assad: D'accord. Qui va défrayer les coûts si la municipalité de Montebello veut avoir ce service?

M. Léonard: C'est la règle. Les coûts à l'heure actuelle sont défrayés à 75% par le gouvernement, à 20% par les municipalités et à 5% par les usagers.

M. Assad: À 5% par les usagers.

M. Léonard: Oui.

M. Assad: Évidemment, c'est nouveau.

M. Léonard: La politique d'assistance au transport pour personnes handicapées existe depuis quatre ans.

Une voix: Depuis 1979.

M. Léonard: Depuis 1979. Donc, depuis cinq ans.

M. Assad: Sous cette forme?

M. Léonard: Oui.

M. Assad: 70%, 20%...

M. Léonard: Le partage des coûts à 75%, 20% et 5%.

M. Assad: Merci.

M. Ciaccia: Vous donnez le droit à la CRO de conclure un contrat avec un titulaire de permis de transport en commun ou un transporteur scolaire sur son territoire. Les autres commissions de transport dans les autres articles du projet de loi peuvent conclure des contrats qui ne sont pas limités sur leur territoire. Est-ce qu'il y a une raison?

M. Léonard: La CRO n'est pas limitée sur son territoire, non plus. Il n'y a pas de clause particulière sur la CRO.

M. Ciaccia: Mais l'article semble dire

"sur son territoire".

M. Léonard: Sur son territoire, elle a le droit de le faire.

M. Ciaccia: Dans le paragraphe h), vous donnez le droit de "conclure un contrat, avec un titulaire de permis de transport en commun ou un transporteur scolaire, pour faire effectuer certains services de transport en commun sur son territoire."

M. Léonard: Oui.
(12 heures)

M. Ciaccia: Mais vous ne limitez pas les autres commissions scolaires sur leur territoire. Elles peuvent avoir un contrat hors de leur territoire. Y a-t-il une raison pour cette distinction? Aux articles 6 et 7, il n'y a pas cette restriction.

Le Président (M. Blank): In article 6, it is paragraph h) and in article 7, it is paragraph k).

M. Léonard: M. le Président, la CRO peut aller à l'extérieur de son territoire pour les handicapés. C'est donc conforme à la loi. Pour le transport en commun, depuis toujours, elle était limitée à son territoire. Elle n'a pas demandé que ce soit étendu ailleurs.

M. Assad: En ce qui concerne l'extérieur de son territoire, je vais prendre un exemple: Est-ce que cela veut dire qu'elle peut aller dans d'autres municipalités qui se trouvent à l'extérieur, comme Montebello?

M. Léonard: Pour le transport des handicapés, oui.

M. Assad: Les handicapés. Le partage, c'est comme vous l'avez expliqué tout à l'heure, 75%, 20% et 5%.

M. Léonard: Il va y avoir une entente. C'est la ville de Montebello qui...

M. Assad: Si elle veut.

M. Léonard: Si elle veut, c'est cela.

M. Assad: Si elle veut, elle doit défrayer 20%.

M. Léonard: Elle doit défrayer 20%, oui.

M. Ciaccia: Est-ce la seule explication que vous pouvez nous donner? Toutes les autres commissions de transport ont ce droit, dans l'article 6h), dans l'article 7k). Elles ne sont pas limitées à leur territoire.

M. Léonard: Oui. Les autres

commissions de transport, par exemple, Montréal, Laval, avaient déjà demandé le permis d'aller à l'extérieur de leur territoire et elles l'ont obtenu, ce qui n'était pas le cas de la CTCRO.

M. Assad: Là, je comprends. Auparavant, elle n'avait pas ce pouvoir. Maintenant, elle là?

M. Léonard: Pour les handicapés.

M. Assad: Uniquement.

M. Léonard: C'est cela. Mais, si elle voulait obtenir des permis pour aller à l'extérieur, elle pourrait s'adresser à la Commission des transports. On peut modifier éventuellement la loi là-dessus.

M. Ciaccia: Mon collègue parle de la question des handicapés.

M. Léonard: Oui, ce sont deux séries de questions en même temps.

M. Ciaccia: Je parle des contrats de transport en commun qui ne sont pas limités.

M. Léonard: A-t-on fini avec les handicapés?

M. Assad: Oui, merci.

M. Léonard: C'est d'accord, cela va, c'est clair. Passons au transport en commun.

M. Ciaccia: Le transport en commun qui n'est pas limité aux handicapés. Vous donnez le droit aux commissions de transport qui ont leur propre équipement et exploitent un service de transport en commun de conclure des contrats soit avec un transporteur privé, soit avec un transporteur scolaire.

M. Léonard: Public, scolaire ou n'importe.

M. Ciaccia: Elles peuvent dire à celui-ci: Vous allez effectuer le transport en commun. Pourquoi leur donnez-vous ce droit? Elles gèrent elles-mêmes leur transport en commun sur leur territoire. Pourquoi leur accordez-vous cela?

M. Léonard: Il y avait d'abord des demandes, dans la foulée de la création des comités intermunicipaux de transport, de permettre le raccordement de lignes. Par exemple, si on prend la CTRSM ou la CTCUM, elles avaient des bouts de lignes loin et elles veulent les abandonner, mais elles voudraient en même temps que le transport en commun persiste à l'aide d'un transporteur privé ou d'un transporteur

scolaire. Cela leur donne la flexibilité de l'organiser comme cela.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 5 est adopté.

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Modification à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

Le Président (M. Blank): Article 6? Il y a un amendement à l'article 6. On remplace le paragraphe g).

M. Léonard: Le paragraphe g).

Le Président (M. Blank): Oui.

M. Léonard: L'amendement: Le paragraphe g) a été modifié de façon à permettre à la commission de conclure un contrat avec un conseil intermunicipal de transport pour assurer un service spécial de transport pour les personnes handicapées. Il s'agit donc là d'une concordance avec l'article 28 du projet de loi qui donne le pouvoir aux conseils intermunicipaux de conclure de tels contrats, de la même façon qu'on a adopté aussi l'article 1 et les autres qui ont suivi par concordance.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'amendement...

M. Léonard: L'amendement est adopté?

Le Président (M. Blank): Adopté.

M. Léonard: Pour l'article 6, je vous donne les explications pour les fins du journal. La modification apportée au paragraphe g - je viens d'en parler - ainsi que l'addition du dernier alinéa sont de concordance et visent à ne pas restreindre le transport des personnes handicapées aux seuls résidents des territoires concernés. Le nouveau paragraphe h) vise à permettre à la commission de conclure des contrats de services avec d'autres transporteurs surtout lors d'événements exceptionnels où les demandes de services dépassent les capacités de la commission sans justifier un surplus d'investissement en équipement. Le nouveau paragraphe i) permettra à un organisme de conclure des ententes pour étendre son service sur le territoire d'un autre organisme.

M. Ciaccia: La conclusion d'ententes avec un autre organisme de transport en commun se fait sur une base volontaire et

c'est vraiment quelque chose qui aurait pu être dans la loi 46.

M. Léonard: Oui, selon les termes de la loi 46.

Le Président (M. Blank): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Modification à la Loi sur la Communauté urbaine de Québec

Le Président (M. Blank): Article 7?

M. Léonard: L'article 7. La modification qui est apportée au paragraphe j) et l'addition du dernier alinéa sont de concordance, visent à ne pas restreindre le transport des personnes handicapées aux seuls résidents des territoires concernés. Le nouveau paragraphe k) vise à permettre à la commission de conclure des contrats de services avec d'autres transporteurs, surtout lors d'événements exceptionnels où les demandes de services dépassent les capacités de la commission sans justifier un surplus d'investissement en équipement. Le nouveau paragraphe l) permettra à un organisme de conclure des ententes pour étendre son service sur le territoire d'un autre organisme. Il s'agit, en l'occurrence, de la Communauté urbaine de Québec. C'est la même chose tout le long. Ah bon! d'accord.

Le Président (M. Blank): Alors, l'article 7 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté. C'est la même chose.

Modifications à la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport

Le Président (M. Blank): Article 8?

M. Léonard: L'article 8, c'est une concordance. C'est le même article que l'article 7...

M. Ciaccia: Même chose.

M. Léonard: ...mais dans le cas des corporations municipales et intermunicipales de transport.

Le Président (M. Blank): Je constate qu'il y a un amendement à l'article 7?

M. Ciaccia: Oui, il y a un amendement.

M. Léonard: Il est reporté à l'article 31. Il faudra faire attention. L'article 7 est adopté?

Le Président (M. Blank): Adopté. C'est l'article 8?

M. Ciaccia: C'est la même chose.

M. Léonard: À l'article 8, il s'agit du même article, mais cette fois applicable aux corporations municipales et intermunicipales de transport. Ce sont les mêmes explications que j'ai données pour l'article 7 qui s'appliquent dans le cas de l'article 8.

Le Président (M. Blank): Adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Article 9?

M. Léonard: L'article 9 vise à conférer aux corporations municipales et intermunicipales de transport le même statut qu'aux commissions de transport en matière de charte-partie. Mais en matière de voyages spéciaux, il faut conserver le statu quo pour éviter l'instauration de services sur des lignes de transporteurs interurbains existants pour ne pas faire de concurrence induue.

M. Ciaccia: Certains pouvoirs avaient déjà été accordés dans la loi 46 à certaines commissions de transport. Mais, est-ce qu'il y a eu consultation avec les transporteurs privés? Si oui, quelle a été leur réaction sur la question des voyages à charte-partie?

M. Léonard: Vous parlez de cet été ou de façon générale?

M. Ciaccia: Pour cet article.

M. Léonard: Les transporteurs privés sont d'accord pour avoir ces dispositions qui leur permettent beaucoup plus de flexibilité en prévision des événements exceptionnels que l'on sait.

M. Ciaccia: Pour cet été, les transporteurs privés acceptent le principe d'accorder un pouvoir aux commissions...

M. Léonard: Oui, oui.

M. Ciaccia: ...pour les chartes-parties. Mais, que va-t-il arriver après cet été? Le projet de loi ne limite pas ce droit à 1984, c'est un droit qui va être préservé. Y a-t-il eu discussion sur cet aspect de l'article du projet de loi?

M. Léonard: Ce n'est pas un droit nouveau qui est donné à l'heure actuelle aux commissions municipales et intermunicipales de transport. L'ancien article 53 se lit comme suit: "La corporation est réputée être titulaire d'un permis de transport en commun de la commission pour l'exécution de voyages

spéciaux ou à charte-partie et pour les fins de la réglementation du transport saisonnier de personnes." Il est rédigé de façon différente.

M. Ciaccia: Je comprends que le premier alinéa de l'article 53 doit vouloir donner un droit additionnel. Autrement, il est redondant et n'aurait pas été nécessaire. Moi aussi, je regarde l'ancien article 53 et on semble dire que la corporation est réputée être titulaire... Vous ajoutez à l'article 53 qu'elle peut effectuer des voyages à charte-partie.

M. Léonard: En matière de charte-partie, mais on exclut le transport des handicapés de ces dispositions.

M. Ciaccia: Mais vous ajoutez un droit.

M. Léonard: Non, c'est le même.

M. Ciaccia: Si c'est la même chose, pourquoi faire un amendement?

M. Léonard: C'est plutôt une concordance avec ce qu'on vient d'adopter pour le transport des handicapés. Le droit de faire des voyages à charte-partie existait déjà.

M. Ciaccia: Le nouvel article 53 dit: "La corporation peut effectuer des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur." Cet aspect de l'article 53 ne se trouvait pas dans l'ancien article 53. Alors, je présume que vous donnez un droit additionnel.

M. Léonard: Il se trouvait dans l'ancien article 53.

M. Ciaccia: Il était réputé.

M. Léonard: "La corporation est réputée être titulaire d'un permis de transport en commun de la commission pour l'exécution de voyages spéciaux" ou à charte-partie. Alors, c'était déjà là.

M. Ciaccia: C'était sur son territoire. Vous ajoutez maintenant: "vers un point extérieur".

M. Léonard: Non. Ce n'était pas sur son territoire.

M. Ciaccia: Mais alors pourquoi faites-vous un changement si c'est la même chose? Cela doit être réputé être sur son territoire parce que sa juridiction porte seulement sur son territoire.

M. Léonard: Oui. Les voyages à charte-partie de transport en commun ne couvraient

pas le transport de personnes handicapées. Maintenant, il sera couvert. Donc, on pourra faire des voyages à charte-partie pour personnes handicapées. C'est cela.

M. Ciaccia: Ce n'est pas ce que dit l'article 53. Je regrette, mais l'explication que votre fonctionnaire vous donne, ce n'est pas ce que l'article 53 dit. L'article 53 ne donne pas un pouvoir additionnel pour les handicapés. C'est clair pour tous les pouvoirs: "La corporation peut effectuer des voyages à charte-partie sur son territoire et, à partir de son territoire, vers un point extérieur." Vers le point extérieur, cet aspect n'existe pas dans l'article actuel.

M. Léonard: On va suspendre. On va revenir là-dessus.

M. Ciaccia: On va aller à l'article 10, alors?

Modifications à la Loi sur le ministère des Transports

Le Président (M. Blank): Article 10?

M. Ciaccia: Article 10, adopté.

Le Président (M. Blank): Adopté. Article 11?

M. Léonard: Oui, adopté. C'est une correction...

M. Ciaccia: La Régie des transports a été abolie il y a quelques années. Alors, l'article devient inutile. Article 10, adopté.

Le Président (M. Blank): Article 11?

M. Ciaccia: Article 11. Au dernier alinéa de l'article, 11.4, vous enlevez les dispositions pour publier dans la Gazette officielle. Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour enlever ces dispositions?

Une voix: À quel article?

M. Léonard: Article 11.4.

M. Ciaccia: Article 11.4.

M. Léonard: C'est une concordance avec le prochain article, c'est cela? M. le Président, l'article 11 est de concordance avec le suivant qu'on va voir où est reproduite la même disposition, à l'article 12.9, que celle qu'on supprime à l'article 11.4. Alors, dans le fond, on le change de place. Maintenant, on peut le suspendre, adopter l'article 12 et on reviendra à l'article 11.

M. Ciaccia: On va aller à l'article 12,

puis on reviendra.

Le Président (M. Blank): L'article 11 est suspendu. À l'article 12, il y a un amendement qui dit qu'on remplace l'article 12.4.
(12 h 15)

M. Léonard: Oui, l'amendement à l'article 12 élimine la référence aux poursuites sommaires qui est inutile puisque l'article 12.5 de la Loi sur le ministère des Transports stipulera que la Loi sur les poursuites sommaires s'applique aux poursuites intentées en vertu d'un règlement adopté en vertu de l'article 12.1.

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

M. Ciaccia: Je lisais un autre article, excusez-moi.

Le Président (M. Blank): It just takes out summary conviction because it is already in the law. Adopté?

M. Ciaccia: Celui-là, oui. Adopté.

Le Président (M. Blank): Article 12, adopté tel qu'amendé.

M. Léonard: Cela va? Donc, on revient à l'article 12. Je pense qu'il faudrait que je donne des explications sur l'article 12.

M. Ciaccia: Oui, parce que j'ai quelques questions sur l'article 12.3.

M. Léonard: Oui, à l'article 12.

M. Ciaccia: Oui, sur l'article 12.

M. Léonard: Les immeubles administrés par le ministre des Transports ne font l'objet d'aucune réglementation faute de pouvoirs adéquats. Il s'agit donc de permettre au ministre d'assurer le respect des propriétés gouvernementales qu'il administre en donnant au gouvernement un pouvoir de réglementation visant a) la protection et la jouissance paisible du public qui les utilise; b) l'utilisation raisonnable de ces propriétés, conformément aux fins pour lesquelles elles sont aménagées; c) l'interdiction, notamment, d'activités commerciales non compatibles; d) l'imposition de droits d'utilisation, notamment pour les équipements portuaires et aéroportuaires.

L'article 12.2 vise à permettre, si cela s'avère répondre à des besoins réels, l'octroi de concessions pour l'exercice d'une activité commerciale sur une halte routière, par exemple. La conclusion de contrats après appels d'offres évitera l'envahissement des propriétés gouvernementales et assurera un certain contrôle.

L'article 309 du Code de la sécurité routière permet à un agent de la paix de faire déplacer et remettre un véhicule abandonné non seulement sur un chemin public, mais aussi sur toute propriété gouvernementale, d'où l'exception de l'article 12.3.

M. Ciaccia: Vous avez mentionné que vous obtenez le droit de donner des concessions sur les routes. Quelles sortes de concessions?

M. Léonard: De façon générale, nous donnons le droit de réglementer des activités qui seraient sur des propriétés gouvernementales, notamment le long des routes, etc.

M. Ciaccia: Mais n'avez-vous pas mentionné des concessions commerciales?

M. Léonard: Oui.

M. Ciaccia: Cela veut dire des restaurants, des...

M. Léonard: L'article 12.2 permet cela. Il vise à permettre l'octroi de concessions pour l'exercice d'une activité commerciale sur une halte routière, par exemple. Actuellement, il n'y a aucune réglementation ni aucun pouvoir d'intervention là-dessus.

M. Ciaccia: Quand vous vous donnez ce droit, quelles sont les intentions du ministère? Il n'a pas actuellement de concessions commerciales sur ces routes. Est-ce que cela va toucher les cantines mobiles, par exemple? Il y a eu des plaintes.

M. Léonard: Notre intention est de réglementer ces activités, mais il n'y a pas de décision.

M. Ciaccia: Non seulement de réglementer, mais de permettre, parce que maintenant elles ne sont pas permises.

M. Léonard: À l'heure actuelle, il n'y a pas de permis.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de permis. Alors, vous pourriez les empêcher de fonctionner.

M. Léonard: Non, le gouvernement n'a pas les pouvoirs nécessaires pour les empêcher, non plus. Alors, ce n'est ni permis ni défendu. Il n'y a rien. Alors, on vise à pouvoir réglementer.

M. Ciaccia: Quelle est votre intention maintenant?

M. Léonard: C'est de réglementer.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est de permettre avec réglementation ou de ne pas permettre?

M. Léonard: C'est de réglementer.

M. Ciaccia: Permettre avec réglementation.

M. Léonard: On va avoir à consulter les intervenants, évidemment, mais on veut réglementer ces activités.

M. Ciaccia: À l'article 12.3, vous dites que vous pouvez disposer de la manière que vous le jugez à propos de certains biens qui ont été laissés sur la propriété du ministère dans les 30 jours de la date de leur remisage, si le propriétaire ne les a pas réclamés ou s'il refuse de payer les frais de déplacement. Ne trouvez-vous pas que c'est un peu draconien?

M. Léonard: C'est un droit qui existe généralement. Dans une municipalité qui peut faire des règlements là-dessus, il y a, évidemment, une sanction si un bien n'est pas réclamé par son propriétaire et est laissé là. Pour le gouvernement aussi, s'il y a un règlement, c'est l'un des moyens de faire appliquer le règlement.

M. Ciaccia: C'est le gouvernement qui peut réglementer, pas le ministère. Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour laquelle ce n'est pas votre ministère qui va faire les règlements au sujet des bâtisses administrées par le ministère des Transports et que cela doit aller au Conseil des ministres?

M. Léonard: C'est le gouvernement qui adopte les règlements. L'application du règlement va se faire par le ministère des Transports.

M. Ciaccia: Pourquoi enlevez-vous la publication dans la Gazette officielle, à l'article 12.9? Cela revient à la même chose que l'article 11. Non, excusez. Vous le maintenez.

M. Léonard: Ce sont les deux articles qu'on a laissés en suspens, qu'on va accepter par concordance.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'article 12 est adopté?

M. Ciaccia: Pouvez-vous me donner des exemples, à l'article 12.3? Vous devez avoir eu des expériences de certains biens qui ont été laissés. Avez-vous des exemples concrets, parce que la sanction semble être un peu forte?

M. Léonard: Paragraphe c) ou l'article

12.3?

M. Ciaccia: Non, à l'article 12.3 où vous vous donnez le droit de disposer du bien qui a été laissé sur une propriété en contravention des règlements.

M. Léonard: Ce que nous retrouvons là-dessus, ce sont des équipements de camping, des biens que des gens laissent, oublient ou ne réclament jamais.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'article 12 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: On veut revenir à l'article 11.

Le Président (M. Blank): Adopté. Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Léonard: L'article 11 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 11 est adopté. J'appelle l'article 13.

Modifications à la Loi sur les transports

M. Léonard: Il y a un nouveau papillon.

Le Président (M. Blank): À cet article, j'ai un nouvel amendement.

M. Ciaccia: L'article 13, M. le Président, je présume que c'est pour les événements spéciaux, mais ce n'est pas limité.

M. Léonard: Si vous le permettez, j'ai également un nouvel amendement.

Le Président (M. Blank): J'ai l'amendement ici. J'ai un amendement qui a été déposé avec la loi et un deuxième amendement aujourd'hui.

M. Léonard: Premièrement, nous allons adopter, si vous nous le permettez, M. le Président, l'article 13 avec l'amendement d'aujourd'hui. Donc, l'amendement que vous avez sur la feuille, il faudrait l'adopter, adopter l'article 13 et, ensuite, aller à un autre article qu'on appellera 13.1, puisqu'il s'ajoute à l'article 13. Cela va, on s'entend? Donc, c'est ceci dont on dispose.

Le Président (M. Blank): Le sous-amendement.

M. Léonard: L'amendement prévoit qu'on peut suspendre la réglementation à l'égard de certains transporteurs, mais pas de tous les transporteurs "at large". Donc, cela donne plus de possibilité à la commission d'intervenir. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ciaccia: L'amendement est adopté.

Le Président (M. Blank): Adopté. L'article 13 tel qu'amendé?

M. Léonard: Maintenant, l'explication pour l'article 13. Ce nouvel article vise à conférer au gouvernement un pouvoir de déréglementation lors d'événements exceptionnels comme les festivités de 1534-1984 et la visite du pape.

Le deuxième alinéa crée une infraction pour permettre de poursuivre ceux qui ne respectent pas les conditions établies par le gouvernement.

M. Ciaccia: Ce n'est pas strictement pour les événements de 1984, c'est pour les événements exceptionnels. Or, ce sera au gouvernement, dans les années à venir, de déterminer qu'un événement est exceptionnel. Adopté.

M. Léonard: Le pouvoir n'est pas donné au ministre des Transports, mais au gouvernement.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Maintenant, le ministre veut ajouter l'article 13.1 et 13.2 après l'article 13.

M. Léonard: Ces dispositions visent à réduire les délais considérables d'audition des demandes faites à la Commission des transports du Québec. L'article 13.1 réduit de trois à deux membres le quorum de la commission lors d'une demande de révision. Cette modification permettra de libérer un commissaire qui pourra ainsi entendre d'autres demandes. Par ailleurs, l'article 13.2 vise à permettre au président de la commission de désigner un fonctionnaire pour entendre des affaires non contestées. Les décisions d'un fonctionnaire pourront être révisées pour les mêmes motifs et de la même manière qu'une décision rendue par un membre seul.

M. Ciaccia: Quand vous réduisez le quorum de trois à deux, vous présumez toujours qu'il va y avoir unanimité, à 13.1?

M. Léonard: Oui, c'est parce qu'il n'y a pas de contestation à ce moment.

M. Ciaccia: Bien non, le quorum est sur

la révision. Si c'est pour une révision, c'est parce qu'il a eu une contestation.

M. Léonard: Oui.

M. Ciaccia: Supposons qu'un commissaire dise une chose et l'autre, une autre, si le quorum est seulement de deux personnes, qu'est-ce qui va arriver? Cela ne semble pas logique.

M. Léonard: Dans le cas où les juges ou les commissaires ne s'entendraient pas, il n'y a pas de décision rendue, il faut qu'ils recommencent.

M. Ciaccia: Comment cela aidera-t-il la justice? Comment cela rendra-t-il les choses plus rapides?

M. Léonard: C'est très rare, ce seraient des cas rares et, à ce moment, ils préfèrent recommencer l'audition en révision.

M. Ciaccia: Imaginez-vous si les tribunaux, si la Cour d'appel adoptait ce principe: au lieu d'avoir trois juges, ils vont en avoir deux, puis, s'il n'y a pas unanimité des deux, bien, ils recommenceront le procès.

l'anarchie dans cette affaire. Demandez donc à vos fonctionnaires de réviser leur position.

Une voix: Retiré.

M. Ciaccia: Vous le retirez? Très bien.

M. Léonard: Non, seulement 13.1. On garde 13.2. On est d'accord?

M. Ciaccia: À 13.2, j'aurais une question. Quand vous dites que le président peut désigner une personne pour entendre, c'est vrai que c'est dans une affaire non contestée, est-ce que vous ne lui donnez pas des pouvoirs que vraiment le ministre aurait, par exemple? Actuellement, ceux qui ont le droit de rendre des décisions doivent être nommés, il y a une procédure de nomination. Là, le président peut nommer n'importe qui. Dans certains cas, est-ce que cela n'ouvrira pas la porte à certains abus?

M. Léonard: Dans ces cas-là, il s'agit d'affaires non contestées. S'il y a une contestation, automatiquement, vous avez session, etc., une session ordinaire et ce sont les pouvoirs de la commission. Au fond, il s'agit d'affaires beaucoup plus administratives. Il y a des tas et des tas de demandes de permis, de taux, etc., qui ne posent aucune espèce de contestation et, à l'heure actuelle, on est obligé de réunir les commissaires. C'est long, les gens attendent longuement et c'est pour faciliter les choses, s'il n'y a pas de contestation. Les

transporteurs sont d'accord, nous en avons discuté.

(12 h 30)

M. Ciaccia: Même quand ce n'est pas contesté, vous pouvez toujours créer certains précédents. Cela peut être une personne qui ne conteste pas pour une raison ou pour une autre, mais la décision sera rendue tout de même.

M. Léonard: Si elle n'est pas satisfaite, elle peut faire une demande en révision. Alors, c'est le processus actuel qui va se poursuivre et qui va s'appliquer.

M. Ciaccia: Une question d'information: "Le président peut désigner une personne visée à l'article 19." Pouvez-vous me dire qui sont ces personnes désignées à l'article 19?

M. Léonard: C'est le secrétaire de la commission, ce sont des fonctionnaires de la commission, tous les gens qui connaissent la réglementation et qui connaissent les dossiers. Tout cela se fait toujours sous l'autorité du président.

M. Ciaccia: L'article 19, c'est le secrétaire, le secrétaire, les commissaires-enquêteurs, les enquêteurs et les autres membres du personnel de la commission. Cela veut dire qu'il pourra nommer un membre du personnel de la commission pour rendre un... Je ne vois pas comment on pourrait accepter un libellé de cette façon. C'est un peu trop large, vous pourriez nommer n'importe qui.

M. Léonard: Il reste tout de même que les règles administratives s'appliquent. Le président de la commission et la commission elle-même ont une certaine responsabilité sur cela.

M. Ciaccia: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Blank): L'amendement est adopté sur division. L'article 14?

M. Léonard: L'article 14, c'est une concordance avec la nouvelle Loi sur le transport par taxi qui prévoit la possibilité de financer un programme de réduction du nombre de permis par un droit particulier. Je pense qu'il y a aussi une erreur de référence à corriger, celle du paragraphe n) de l'article 5.

M. Ciaccia: Quel était ce pouvoir de fixer les compensations qu'on retire maintenant à la commission?

M. Léonard: Excusez?

M. Ciaccia: Dans l'ancienne loi, avant le présent projet de loi, la commission avait le droit de fixer les compensations et on lui enlève ce droit. Qu'est-ce que c'était?

M. Léonard: C'était pour retirer les permis.

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

M. Léonard: C'est un nouveau système qui a été adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 15?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 15, adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 16?

M. Léonard: M. le Président, je veux simplement donner les explications. Cet article vise à favoriser le renouvellement administratif des permis par le paiement des droits annuels exigibles. Toutefois, pour permettre à la commission de conserver le contrôle du renouvellement des permis, les droits ne seront pas perçus dans les cas où la commission n'aurait vraisemblablement pas renouvelé le permis. Il appartiendra alors à la commission de décider du renouvellement. La modification législative s'appuie sur une pratique administrative qui satisfait la commission, la régie et les transporteurs.

Le Président (M. Blank): Adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 16?

M. Léonard: Cela vise à corriger une erreur de référence en raison du fait que l'article 5 a été complètement reformulé lors de l'adoption du projet de loi 31 portant sur la réforme du transport scolaire.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Adopté. L'article 17?

M. Léonard: Comme les inspecteurs des transports ne seront plus enquêteurs du ministère après leur intégration à la Sûreté du Québec, il faut s'assurer que les membres de la sûreté et les inspecteurs devenus

fonctionnaires de la sûreté pourront exercer les pouvoirs de perquisition nécessaires chez les transporteurs, les expéditeurs et les consignataires concurremment avec les enquêteurs de la Commission des transports du Québec.

M. Ciaccia: Les enquêteurs du ministère continuent à avoir certains droits. Qui sont ces enquêteurs du ministère, puisque vous avez transféré...

M. Léonard: Le service d'enquête de la commission, du ministère.

M. Ciaccia: De la commission? Dans la rédaction de l'article 17, vous n'enlevez pas les mots "un enquêteur du ministère"?

M. Léonard: Oui, on ajoute. C'était déjà là, un fonctionnaire de la Sûreté du Québec pour prévoir toute l'intégration à l'heure actuelle et dire que la Sûreté du Québec aussi a ces pouvoirs.

M. Ciaccia: Mais vous gardez les enquêteurs du ministère pour l'application.

M. Léonard: Les enquêteurs du ministère continuent au ministère des Transports. Ils oeuvrent dans une foule de domaines. Ils vont inspecter les contrats de la voirie, etc. Alors, ils continuent.

M. Ciaccia: De 17 à 21...

M. Léonard: Les enquêteurs ne sont pas des inspecteurs. Ce n'est pas la même chose.

M. Ciaccia: Oui, d'accord. De 17 à 21, cela a trait au transfert des enquêteurs, des agents?

M. Léonard: Oui, des inspecteurs.

M. Ciaccia: Des inspecteurs. Alors, l'article 17, adopté sur division.

Le Président (M. Blank): L'article 17 est adopté sur division. Article 18?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Adopté sur division. Article 19?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Adopté sur division. Article 20?

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Adopté sur

division. Article 21?

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Adopté sur division. Article 22? Je pense qu'il y a un amendement.

Modifications à la Loi sur la voirie

M. Léonard: Oui, il y a un nouveau papillon. C'est l'amendement que j'ai introduit dans mes notes liminaires. Je pense que tout le monde sera d'accord, compte tenu de l'excellente décision du gouvernement en cette matière.

M. Ciaccia: Cette semi-excellente décision du gouvernement, à la suite des représentations faites par les gens du milieu, par l'Opposition. Je dis semi-excellente parce que vous retardez un peu trop l'abolition des postes de péage. Il y a des gens qui se plaignent, à Laval surtout, qui voient la taxe discriminatoire encore continuer pendant un an. Ils voient les gens de la rive sud venir travailler à Montréal sans que cela leur coûte ces sommes additionnelles. Ils voient l'abolition à Sainte-Adèle où vraiment le revenu du gouvernement est assez minime. Ils voient les 12 500 000 \$ que cela leur coûte en perte d'essence pour la prochaine année. Ils se demandent pourquoi subir ces pertes et ce gaspillage. C'est la décision du gouvernement. Alors, ils voient cela plutôt comme un projet électoral qui aura effet au mois de septembre 1985 dans l'espoir que, s'il y a des élections à l'automne, vous allez pouvoir dire: On les a abolis. Dans ce sens, la décision est très critiquable et c'est malheureux que les gens de Laval, et même de l'Estrie, sur l'autoroute de Sherbrooke, soient dans l'obligation de continuer à payer ces sommes une autre année.

Le Président (M. Blank): Le député de Groulx.

M. Fallu: Je suis heureux de voir que le ministre retire cet amendement, à la suite de l'abolition de l'Office des autoroutes, qui aurait habilité le ministère des Transports à construire des gares de péage, ce qui enlève dorénavant toute velléité à tout gouvernement que ce soit d'en instaurer à quelque endroit que ce soit. C'est le corollaire, d'ailleurs, de la décision annoncée par le gouvernement d'abolir et de démolir les postes de péage. Cette décision, très bien acceptée par le milieu, fait suite, notamment, aux recommandations du comité des élus locaux, députés régionaux et maires des Laurentides, et vient annuler ce

qu'avaient fait précisément des gouvernements antérieurs, notamment l'Opposition. Si j'ai bonne souvenance, le député de Mont-Royal siégeait en 1974 dans cette Assemblée nationale - lorsque son gouvernement nous avait imposé le péage sur l'autoroute 13. Donc, ce sont ces mauvaises décisions que nous venons enfin contrecarrer pour l'avenir et cet avenir, c'est à tout jamais.

M. Ciaccia: Il ne reste que 20 minutes, mais je ne veux qu'ajouter que c'est **votre** gouvernement qui a doublé le prix aux postes de péage. Si, en 1974, il y avait une raison pour fixer un péage sur les autoroutes, les conditions ont sensiblement changé depuis 1974. Il y avait plus de services donnés sur ces autoroutes à cette époque; alors, la situation a changé.

En terminant, on inviterait le gouvernement à réviser ses positions sur l'abolition. Puisque vous allez le faire, faites-le donc maintenant plutôt que d'obliger ces gens à attendre une autre année. La seule chose que vous faites, c'est ajouter à la frustration des gens qui se disent: Ce sera aboli, mais, en attendant, il faut que je paie. Vous auriez été mieux de ne rien dire cette année et de l'abolir l'année prochaine plutôt que de dire maintenant: On va l'abolir l'année prochaine. On vous invite à réviser vos positions.

M. Léonard: M. le Président, je dois relever les propos du député de Mont-Royal. Nous, nous avons pris la décision d'abolir les péages, ce que son gouvernement n'a pas fait lorsqu'il était au pouvoir. Cela, c'est une chose. Quand il parle des gens de la rive sud, je dois simplement lui faire remarquer que les gens qui demeurent sur la rive sud et qui empruntent le pont Champlain pour entrer ne tombent pas sous le coup du péage du gouvernement du Québec, mais du péage du gouvernement fédéral.

Par ailleurs, j'ai eu l'occasion d'expliquer un bon nombre de choses là-dessus, pourquoi il y avait des échéances. Quand le député de Mont-Royal parle de l'an prochain, d'un an et demi, je pense qu'il faut raccourcir cela parce que ça commence dès le 24 juin prochain. D'abord, il y aura une diminution du péage aux heures de travail. Le 1er novembre, cinq postes vont disparaître. Le 1er mai, fête des travailleurs, encore deux autres qui disparaissent, le 24 juin prochain, trois postes et, finalement, le 2 septembre, la fête du travail, trois autres postes.

Il y a là différentes raisons comme la sécurité qu'il faut considérer, il y a l'intégration du personnel qu'il faut aussi considérer. Il y a évidemment, aussi, le fait que le gouvernement ne voulait pas imposer de taxes additionnelles à d'autres personnes

et qu'il doit prendre tout cela à même son budget général et réduire ses dépenses pour assurer que le péage disparaisse. Nous demandons finalement, de façon absolument raisonnable, que le tout se fasse sur une période de quinze mois, mais ça va se faire.

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

M. Ciaccia: Adopté.

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

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Article 23?

M. Léonard: À l'article 23, la modification vise à corriger une lacune de la Loi sur la voirie qui ne permet pas au ministre des Transports d'acquérir, par expropriation, des immeubles pour stocker des matériaux et les travailler, pour remiser de la machinerie, alors qu'il peut le faire pour s'approprier des matériaux nécessaires à la construction d'une route. L'établissement de sous-centres de voirie ne peut donc se faire par expropriation. Dans le passé, le ministère des Transports a dû avoir recours au ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement pour cela.

M. Ciaccia: Autrement dit, dans le passé, vous avez vécu des situations où vous ne pouviez pas acheter de gré à gré, où vous étiez obligés d'exproprier.

M. Léonard: On pouvait exproprier par un autre ministère. Le ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement étant mué en société immobilière, je pense qu'il faut prévoir ceci dans la Loi sur le ministère des Transports.

M. Ciaccia: C'est toujours plus prudent d'accorder ce pouvoir d'expropriation à un ministère plutôt que de le donner à différents ministères. Je pense qu'il faut être prudent concernant un pouvoir d'expropriation.

M. Léonard: Ce pouvoir d'expropriation a toujours été réduit; ce ne sont pas tous les ministères qui pouvaient exproprier à l'époque non plus.

Le Président (M. Blank): L'article 23 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Modifications au Code municipal

Le Président (M. Blank): Article 24?

M. Léonard: À l'article 24, on élimine la notion de transport de personnes handicapées du territoire d'une municipalité, de sorte que les services ne seront plus accessibles aux seuls résidents. C'est toujours de concordance avec les premiers articles que nous avons adoptés.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 24 est adopté. Article 25?

M. Léonard: Concordance avec l'article 3981.

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: C'est l'article précédent.

Le Président (M. Blank): L'article 25 est adopté. À l'article 26, je pense qu'il y a un amendement.

Modification à la charte de la ville de Laval

M. Léonard: Oui.

Le Président (M. Blank): On remplace le sous-article k).

M. Léonard: L'amendement au paragraphe k) vise à permettre à la commission de conclure un contrat avec un conseil intermunicipal de transport pour assurer un service spécial de transport pour les personnes handicapées. Cette modification est de concordance avec l'article 28 du projet de loi qui donne le pouvoir aux conseils intermunicipaux de conclure de tels contrats. Tout cela est de concordance avec le principe de faciliter le transport des handicapés.

M. Ciaccia: Adopté.

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

M. Ciaccia: Adopté.
(12 h 45)

Le Président (M. Blank): Adopté. J'appelle l'article 27 et il a également un amendement.

Modification à la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal

M. Léonard: L'article 27. L'amendement vise à corriger une erreur de référence historique dans le premier alinéa de l'article 27. De plus, à l'article 68 du chapitre 45 des

Lois de 1983 est venu s'ajouter un paragraphe k) à l'article 38 de la Loi constituant la Commission de transport de la rive sud de Montréal, de sorte qu'il faut insérer deux paragraphes après le paragraphe k) et non après le paragraphe j). Donc, ce sont vraiment des corrections techniques, et le reste est de concordance.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'amendement à l'article 27 est adopté?

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'article 27 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): Adopté. J'appelle l'article 28.

Modification à la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal et modifiant diverses dispositions législatives

M. Léonard: L'article 28, c'est pour permettre à une municipalité de demander au conseil intermunicipal de transport dont elle fait partie d'organiser sur son territoire un service de transport pour personnes handicapées.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 28 est adopté. J'appelle l'article 29 et il a des amendements.

Modifications à la Loi sur le transport par taxi

M. Léonard: L'article 29 permet à la commission d'autoriser la suspension de services et de transférer le permis de taxi au nom du mandataire pendant la durée du programme de réduction du nombre de permis de taxi. Cet article a été introduit dans la Loi sur le transport par taxi pour donner suite au programme de rachat de permis qui a été préparé pour Montréal et qui prévoyait que le mandataire devrait être en possession des permis rachetés dans le cadre du programme de rachat.

Est-ce qu'on traite tout de suite de l'article 29.1? Cet article permet au gouvernement de fixer des taux d'intérêt payables au cas de retard et de prévoir certaines exemptions à l'obligation de payer les droits particuliers de transfert.

L'article 29.2 précise que les règles de pratique et de régie interne s'appliquent aux affaires relevant de la Loi sur le transport par taxi comme si elles avaient été introduites en vertu de la Loi sur les transports.

L'article 29.3 précise, dans l'article 117 de la Loi sur le transport par taxi, que cet article n'a pas pour effet de soustraire le titulaire d'un permis de taxi à l'obligation de renouveler son permis pour l'année 1984. Donc, il est également obligé de renouveler son permis.

L'article 29.4: C'est dans le but d'éviter de favoriser une certaine spéculation des permis que cet article rend le droit particulier de transfert applicable aux affaires introduites après le 16 mai 1984.

L'article 29.5 permet à la commission d'exempter de l'obligation de payer le droit particulier de transfert les victimes de certains contrats de vente à tempérament ou de crédit-bail qui n'ont pas été en mesure d'introduire une demande de transfert de permis avant l'application du droit particulier de transfert. Donc, c'est toujours dans le même contexte. L'amendement comprend les articles 29 et 30.

Le Président (M. Blank): Les articles 29 et 30 sont ensemble.

M. Léonard: D'accord. Les articles 29 et 30 sont ensemble. Cet article permet à l'acheteur de mettre fin au contrat sans indemnité si le droit particulier de transfert a été rendu applicable avant qu'il ait le temps de faire une demande de transfert en vertu d'un contrat conclu alors qu'aucun droit particulier n'était applicable. C'est pour protéger le droit de ceux qui se sont trouvés dans ce cas à une date très précise. Les différentes articulations des articles 29 et 30 concernent le plan de rachat des permis de taxi à Montréal.

M. Ciaccia: Est-ce que tous ces articles et toute la réglementation ont été rédigés en consultation avec l'association de taxi?

M. Léonard: Nous avons rendu publics ces articles et les gens sont d'accord. Sur l'ensemble des principes, tout le monde s'entend.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a des individus qui se sont opposés, qui trouvent que leurs droits ont été lésés?

M. Léonard: Non, pas ceux qui sont en faveur du plan de rachat. Sur le plan de la technique législative, il n'y a pas eu d'observation, à mon sens, qui a été formulée. Il s'agit des mesures de protection qui jouent sûrement pour ceux qui sont plutôt contre et pour l'industrie en général.

Le Président (M. Blank): Est-ce que les articles 29 et 30 sont adoptés tel qu'amendés?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): Donc, l'article et les amendements sont adoptés tel qu'amendés. J'appelle l'article 31 et celui-ci a un amendement.

M. Léonard: L'article 31 vise à permettre à la CTCUQ de prévoir un budget supplémentaire pour faire face aux dépenses additionnelles engendrées par les festivités de 1984-1985.

Le Président (M. Blank): Est-ce que l'article 31 tel qu'amendé est adopté?

M. Léonard: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Blank): Donc, l'article 31 tel qu'amendé est adopté. Est-ce que l'article 31.1 est également adopté?

M. Ciaccia: Un instant, adopté sur division.

Le Président (M. Blank): Adopté sur division. L'article 32?

M. Léonard: L'article 32...

M. Ciaccia: Il faut être logique.

M. Léonard: Bon, cela va. Adopté aussi?

Le Président (M. Blank): Il y a un amendement à l'article 32. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ciaccia: Pourquoi?

M. Léonard: Bien, je peux donner les explications, si vous le voulez. En ce qui concerne les articles 4 et 17 à 21, c'est à la demande du ministère de la Justice que ces dispositions concernant les inspecteurs des transports entreraient en vigueur sur proclamation. Le ministère de la Justice estime, en effet, qu'il y a lieu de procéder ainsi pour faciliter l'intégration à la Sécurité du Québec des inspecteurs des transports et il entend prendre le temps voulu pour bien expliquer les règles et le processus d'intégration de manière à éviter toute espèce de problèmes inutiles.

M. Ciaccia: Pour revenir à ce transfert, vous avez mentionné que 91 des 174 - je

pense que ce sont les chiffres - avaient été engagés ailleurs. Est-ce que vous savez où?

M. Léonard: C'est le 1er janvier qu'ils seraient ailleurs et il y a un comité de reclassement, un comité conjoint qui fonctionne entre les ministères pour assurer le meilleur transfert possible.

M. Ciaccia: Et les dispositions concernant les permis de conduire pour les motocyclistes, elles aussi ne viennent pas en vigueur le jour de la sanction. Est-ce qu'il y a une raison spéciale à cela?

M. Léonard: Oui, celle sur les cours de conduite sera en vigueur très rapidement; on est prêt à la mettre en vigueur. Sur les conditions pour émettre les permis de conduire aux motocyclistes, il y a un groupe de travail qui fonctionne et qui va statuer assez rapidement. En ce qui concerne les cours de conduite, nous sommes prêts. C'est l'article 9?

Le Président (M. Blank): L'article 9. L'article 32 est adopté tel qu'amendé.

Article en suspens

M. Ciaccia: Il faut revenir à l'article 9.

M. Léonard: Je vais donc lire une explication plus complète et qui me semble assez technique quand même. L'article 53 actuel stipule que la corporation est réputée être titulaire d'un permis de transport en commun pour l'exécution de voyages spéciaux et de voyages à charte-partie. Selon le règlement sur les voyages spéciaux et les voyages à charte-partie, le fait d'être titulaire d'un permis de transport en commun permet à un transporteur d'effectuer des voyages à charte-partie à partir d'un point qu'il est autorisé à desservir; dans le cas d'une corporation, donc, à partir de son territoire vers tout point. Donc, dans le cas d'une corporation, à l'extérieur de son territoire. Cependant, le fait d'être réputé titulaire d'un permis de transport en commun ne peut autoriser la corporation à effectuer des voyages à charte-partie de personnes handicapées puisqu'aucun permis n'est requis pour ce faire. C'est la raison pour laquelle il faut éliminer dans l'article 53 la référence au permis de transport en commun. La modification à l'article 53 ne vise donc qu'à permettre à la corporation d'effectuer des voyages à charte-partie pour personnes handicapées tout en conservant le statu quo en ce qui concerne les voyages à charte-partie réguliers.

M. Ciaccia: Je vais prendre votre explication, mais il y aurait certainement une autre façon d'indiquer dans l'article 53

que c'était cela, l'intention. On aurait dû être capables de lire l'article 9 et de voir que c'est vraiment cela l'intention, et non attendre l'explication par là-bas.

M. Léonard: Lorsqu'on le relit maintenant, je pense que cela devient clair.

M. Ciaccia: Vous me le dites, je suis d'accord, mais 53...

Le Président (M. Blank): L'article 9 est-il adopté?

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): L'article 9 est adopté. Est-ce que tous les titres des chapitres sont adoptés? On fera la renumérotation parce qu'on ajoute un article.

M. Léonard: Oui.

Le Président (M. Blank): On adopte le titre de la loi: Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. Cela est-il adopté?

M. Léonard: Adopté.

Le Président (M. Blank): La loi est adoptée telle qu'amendée?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Blank): Toute la loi est adoptée sur division. D'accord.

La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 57)